

# SERVICES NAUTIQUES ®

Sarl Capital social 4,000,000 F Ridet 321 810 Zone Technique Nouville-Plaisance  
BP 384 – 98845 Nouméa Cedex Nouvelle-Calédonie  
Tél : (687) 78 78 07 E-mail : servicesnautiques@canl.nc

Maître FISSELIER  
Fax : 27 58 78

Le 17 décembre 2008,

Objet : Affaire n° A0603274 Violation à une obligation particulière de sécurité ou de prudence et défaut d'agrément.

Bonjour Maître,

Veillez trouver, ci-joint, mes commentaires après avoir pris connaissance des deux procès-verbaux d'enquête préliminaire, rédigés par la gendarmerie maritime.

Soit dit au passage que **je mesure la gravité des faits qui me sont reprochés**, lesquels **pourraient** non seulement m'exposer à des sanctions très lourdes en regard de la qualification des infractions, mais également **conduire à la fermeture de mon entreprise**, par le retrait temporaire, ou définitif de son agrément (délibération n° 351 du 18 janvier 2008 abrogeant la délibération 076/CP) et par **la suspension ou le retrait des titres et permis dont je suis titulaire** (source : ouvrage du SHOM chap. 6 Réglementations diverses / Titres de conduite des navires de plaisance à moteur § 6.3.7. « suspension et retrait des titres et permis »).

## I. SUR LES FAITS REPROCHÉS, JUSTIFIANT LA CITATION À COMPARAITRE

- Les faits se déroulent le 20 janvier 2006 près du récif de l'îlot Maître, il est reproché « *la violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence (...) en l'espèce en passant avec son navire au-dessus d'une zone de plongée matérialisée, exposé autrui (...) à un risque immédiat de mort ou de blessures (...)* ».
- D'autres faits survenus antérieurement dans la passe de BOULARI et au récif TABOU viennent étayer les témoignages à charge contre Monsieur MONTHOUEL / NOUMEA DIVING.
- Il est également reproché à « *Monsieur MONTHOUEL Raoul « gérant de la société NOUMEA DIVING » d'avoir le 20 janvier 2006, exercé la profession d'entrepreneur de transport nautique à caractère touristique sans être titulaire de l'agrément.*

Concernant les **obligations de sécurité** et de prudence, **il sera démontré ici que** :

- Dans le cadre de ses fonctions de directeur de plongée et de chef de bord du navire 'IMPERATOR', Monsieur MONTHOUEL Raoul a, de longue date et constamment, pris toutes les précautions utiles en matière de sécurité, de prudence, ou de prévention des abordages en mer, dans le plus strict respect des règlements maritimes et de la plongée ;
- En revanche, lors des faits, les plaignants n'ont pas satisfait à leurs obligations de prudence, et relevaient de plusieurs infractions à la réglementation maritime (défaut de veille, non-respect du code de signalisation, non-respect des règles d'abordage, etc...) et à la réglementation de la plongée (normes de sécurité et de signalisation) ;
- **Les plaignants ont sciemment et avec préméditation, mis en danger leurs plongeurs, ceux de Monsieur MONTHOUEL et provoqué un risque d'échouage des navires « IMPERATOR » et « NOUMEA DIVING » ;**
- Les plaignants **ont, tous entre eux, à la fois un lien « d'alliance », de « subordination », de « collaboration » et de « communauté d'intérêts »**, étant tous associés dans la défense d'intérêts commerciaux communs, **contre Monsieur MONTHOUEL Raoul / NOUMEA DIVING** (association « *Nouvelle-Calédonie plongée* »).
- Les témoignages à charges, recueillis auprès des plaignants, sont mensongers, complaisants et motivés par des raisons de jalousie commerciale, vis-à-vis de l'entreprise de Monsieur MONTHOUEL / NOUMEA DIVING.

Concernant le **défaut d'agrément**, il sera démontré que :

- Le jour des faits reprochés, Monsieur MONTHOUEL Raoul exerçait sa profession au titre de la Sarl « SERVICES NAUTIQUES », or ni cette société, ni son gérant, ne sont mentionnés sur la citation à comparaître.  
« NOUMEA DIVING » est un établissement d'activités physiques et sportives (APS), Monsieur MONTHOUEL Raoul y exerce les fonctions de « directeur de plongée », le navire « IMPERATOR » est immatriculé par les affaires maritimes à la « plaisance de formation » en conformité avec son activité de plongée déclarée et constatée le jour des faits.  
Il n'a donc jamais été « *exercé la profession d'entrepreneur de transport nautique à caractère touristique* », ni par Monsieur MONTHOUEL, ni par le Centre de plongée NOUMEA DIVING, ni par le navire IMPERATOR, ce dont pourtant fait mention la citation à comparaître ;
- La délibération 076/CP du 15 février 2002 et l'arrêté 2055/GNC du 11 juillet 2002 modifié ne concernent pas les activités physiques et sportives (APS) exercées au titre de l'établissement de plongée sous-marine « NOUMEA DIVING », mettant en œuvre un navire ayant le statut de « plaisance de formation » et **qu'il ne peut être reproché aucun défaut d'agrément, en regard de la législation citée en référence ;**
- **Ce n'est que le 18 janvier 2008 qu'est promulguée une délibération (n° 351) faisant référence à un agrément pour les activités touristiques de plongée ;**
- Monsieur MONTHOUEL Raoul a entrepris, depuis 2005, toutes les démarches nécessaires et possibles pour faire valoir son bon droit, auprès de l'administration des affaires maritimes, et la parfaite légalité dans laquelle la Sarl SERVICES NAUTIQUES exploite son navire IMPERATOR, au sein de l'établissement « APS » plongée « NOUMEA DIVING » ;
- L'administration des affaires maritimes a manifestement confondu le statut du navire de « *plaisance de formation* » IMPERATOR avec celui d'un navire de « *commerce* » ou de « *plaisance professionnelle* » exigible pour le transport de passagers, en regard du défaut d'agrément reproché ;
- L'administration des affaires maritimes n'a pas été capable de justifier ses exigences d'agrément et de qualifications maritimes concernant Monsieur MONTHOUEL, sa société, son navire, alors même qu'elle proposait dans ses courriers de fournir des informations complémentaires. Ce faisant, cette administration s'est rendu coupable de **violations de la loi par fausse interprétation d'un texte de loi et par refus d'application d'un texte à une situation de fait qui est régie par ce texte**

## II. LA LÉGISLATION DE RÉFÉRENCE

- ⇒ **Ouvrage du SHOM « naviguez en sécurité »** regroupe tous les textes relatifs à la sécurité des navires de plaisance d'une longueur inférieure à 24 mètres. Il contient les règles de signalisation maritimes et le règlement international pour prévenir les abordages en mer. Il comprend également tout ou partie des textes réglementaires (décrets, arrêtés, etc.) intéressant ces navires.  
Il est à noter que, l'ouvrage du SHOM chapitre 5.1.2. « PRINCIPES ESSENTIELS » précise : « *On remarquera que dans le texte de ce règlement, fruit d'une longue expérience maritime, tous les mots comptent et que ses nuances englobent toutes les situations qui peuvent être rencontrées* » (PJ n° 1).
- ⇒ **Le règlement international pour prévenir les abordages en mer** qui « *s'applique à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer* ». (PJ n° 2).
- ⇒ **La délibération n° 307 du 27 août 2002** « *relative à la plongée autonome à l'air en Nouvelle-Calédonie* » (PJ n° 3).
- ⇒ **Article 161 dernier alinéa du Code Pénal**, réprimant l'établissement d'attestation faisant état de faits matériellement inexacts.  
-----
- ⇒ **Le décret n° 84-810 du 30/08/1984** « *relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer (...)* »
- ⇒ **La division 224** est le texte d'application du décret précédent, cette division s'applique aux bateaux et navires de plaisance à usage personnel ou de formation dont la longueur de coque est inférieure à 24 mètres (...);
- ⇒ **La délibération n° 076/CP du 15/02/2002** « *réglemente la profession d'entrepreneur de transport nautique à caractère touristique en Nouvelle-Calédonie* » ;
- ⇒ **L'instruction ministérielle 06-135 JS du 3 août 2006** précise les modalités d'application des dispositions réglementaires en matière d'établissement APS de plongée ;
- ⇒ **Le rapport n° 7/2007 du 17 août 2007 rédigé par le CES**, sur demande du gouvernement, donne son avis sur un projet visant à modifier la délibération n° 076/CP du 15/02/2002 ;

- ⇒ **Le décret n° 99-439 du 25 mai 1999**, relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires de commerces et de pêche ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage ;
- ⇒ **La délibération n° 351 du 18 janvier 2008** portant réglementation de la profession d'entrepreneur de transport nautique et d'activités nautiques à caractère touristique en Nouvelle-Calédonie.

### III. ANALYSE DES FAITS REPROCHÉS EN REGARD DES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

#### 1°) - VIOLATION MANIFESTEMENT DELIBEREE D'UNE OBLIGATION PARTICULIERE DE SECURITE OU DE PRUDENCE -

Une lecture attentive des **auditions d'enquête**, la connaissance des faits dans leur **chronologie**, la consultation des **appels radio** sur le canal d'urgence (enregistrés), le **contexte commercial** et l'esprit « club » donc de copinage de l'activité concernée, sont autant d'éléments qui **démontrent des infractions aggravées avec intention de nuire, non pas de la part de Monsieur MONTHOUEL Raoul, mais bien des plaignants eux-mêmes** :

**Le règlement international pour prévenir les abordages en mer précise, règle 27, e) :**

« *Tout navire participant à des opérations de plongée (...) doit montrer :*

ii) *Une reproduction rigide, d'au moins un mètre de hauteur du pavillon « A » du Code international de signaux »*

A défaut d'avoir été fournis par l'enquête de gendarmerie, sont jointes à la présente (PJ n° 4) les photos des pavillons de plongée des sociétés plaignantes, en situation lors des faits :

- Un petit **fanion souple, publicitaire** « PADI » pour le SPANISH DANCER
- Un pavillon Alpha de **moins de 50 cm** de haut, **souple**, pour AMPHIRION et LAGOON SAFARI.

⇒ **Aucun des plaignants n'utilise pour son navire, lors des opérations de plongée, le pavillon de signalisation réglementaire, ce qui constitue une autre infraction à la règle 27 e) du règlement international pour prévenir les abordages en mer**

**Le règlement plaisance, article 224-2.43 (SHOM § 6.5.1. alinéa 07 et 13) :**

« *Les navires de plaisance participant à des opérations de plongée doivent porter les marques prévues par le règlement international pour prévenir les abordages en mer (règle 27 e du règlement sur les abordages en mer) (...). Ce pavillon doit être visible sur tout l'horizon (...). Les bateaux doivent s'en écarter et naviguer prudemment en exerçant une veille attentive »*

L'IMPERATOR était le premier navire sur zone de plongée, ce que confirment les procès-verbaux d'audition :

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 05/2006 du 14/03/2006 – pièce n° 3, audition du 20/01/2006 de **Monsieur RAKARAWA Amasa directeur de plongée et pilote du bateau à LAGOON SAFARI** : « *le navire Imperator était sur zone en cours de manœuvre* » ;
- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 05/2006 du 14/03/2006 – pièce n° 4,, audition de **Monsieur NAKAI Hideya directeur de plongée à LAGOON SAFARI et co-gérant** : « *c'était le seul bateau présent sur le site de plongée* » ;
- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 05/2006 du 14/03/2006 – pièce n° 5, audition de **Monsieur DOUSSURON Jacques client à LAGOON SAFARI** : « *c'était le seul bateau présent sur le site de plongée* » ;
- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 du 14/03/2006 – pièce n° 2, audition de **Monsieur MAZALOUBEAUX skipper AMEDEE DIVING CLUB** : « *Lors de mon arrivée sur la passe de Boulari, j'ai constaté la présence du navire IMPERATOR (...)* » ;
- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 du 14/03/2006 – pièce n° 6, audition de **Monsieur ARCAZ Serge directeur de plongée à AMEDEE DIVING CLUB et co-gérant** : « *A notre arrivée sur le site, j'ai constaté la présence de l'IMPERATOR de la société NOUMEA DIVING (...)* » ;
- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 du 14/03/2006 – pièce n° 10, audition de **Madame DECORPS – CAILLOT Béatrice cliente à AMEDEE DIVING CLUB** : « *Dès notre arrivée, j'ai constatée la présence du navire 'L'IMPERATOR' de la société 'NOUMEA DIVING* ».

Rien ne contredit le fait que, conformément à la législation, le navire « IMPERATOR » signalait qu'il était en **opération de plongée** et donc en capacité de manœuvre restreinte, en montrant les pavillons de plongée réglementaires (PJ n° 5), dont la signification est (**Shom § 4.4.2.E – Code international des signaux**) « J'ai un scaphandrier en plongée : tenez-vous à distance et avancez lentement ». Les autres navires étant tenus de ne pas s'approcher à moins de 100 mètres.

Pourtant, que ce soit près de l'îlot Maître sur le site dit « Tepava », ou dans la passe de Boulari et en dépit de conditions difficiles (vents ou courants forts), au lieu de s'écarter, les navires de LAGOON SAFARI, NAUTAC ALIZÉ et AMÉDÉE DIVING CLUB se sont approchés de l'IMPERATOR et de ses plongeurs, sans tenir compte d'aucune distance, ni de la plus élémentaire prudence.

Ces faits sont confirmés, sans équivoque, le 20/01/2006 : Lors de son arrivée sur site, le navire de LAGOON SAFARI / RAKARAWA s'approche tellement près de l'IMPERATOR (lequel effectue une manœuvre de prise de mouillage, avec un plongeur immergé sur son avant et un autre navire en remorque) que monsieur RAKARAWA est obligé de s'écarter de l'IMPERATOR pour mettre ses plongeurs à l'eau !

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 05/2006 du 20/01/2006, – pièce n° 3, audition de **Monsieur RAKARAWA Amasa directeur de plongée et pilote du bateau à LAGOON SAFARI** : « *je me suis écarté de ce navire pour mettre mes plongeurs à l'eau et continuer mon travail* ».

Ceci corrobore parfaitement la version des faits donnée par Monsieur MONTHOUEL lors de son audition et démontre une intention manifestement délibérée de la part de Monsieur RAKARAWA, avec pour conséquence d'entraver une indispensable marche arrière du navire « IMPERATOR ».

Monsieur RAKARAWA a mis en danger ses propres plongeurs, puis de s'est servi de sa VHF pour crédibiliser sa version des faits (à croire que le premier qui se plaint a forcément raison... et comme l'IMPERATOR n'aurait pas d'agrément : il ne peut qu'avoir tort...).

Qu'on ne s'y trompe pas : c'est bien Monsieur MONTHOUEL qui a eu l'initiative de lancer des appels sur le canal 16 d'urgence, entendu par le MRCC de Nouméa, pour enjoindre Monsieur RAKARAWA de s'écarter, alors qu'il provoquait volontairement un risque d'échouage du navire « IMPERATOR » et du navire « NOUMEA DIVING » en remorque.

Il convient de préciser que tous les appels passés sur le canal 16 d'urgence sont systématiquement enregistrés.

- **Préambule d'enquête préliminaire, PV N° 05/2006 du 14 mars 2006** : « *Le vendredi 20 janvier 2006, à 9 heures 10 minutes, l'officier de quart du Maritime Rescue Coordination Center (MRCC) de Nouméa nous demande d'intervenir sur le lieu-dit 'Tepava', platier situé à proximité de l'îlot Maître. L'appel radio marine VHF, canal 16, signale un différent entre deux clubs de plongée loisirs* ».

- **Préambule d'enquête préliminaire, PV N° 05/2006 du 14/03/2006, audition de Monsieur MONTHOUEL Raoul en date du 20 janvier 2006** : « *J'ai réitéré par VHF marine, canal 16, ma demande de s'éloigner, au pilote du pneumatique, de s'éloigner de mon navire. Il a continué à ne pas tenir compte de mes appels, ce qui m'a conduit à effectuer des manœuvres périlleuses en marche arrière (...) avec une remorque* ».

La catastrophe d'un échouage n'a été évitée que grâce à l'habileté de Monsieur MONTHOUEL à effectuer une marche arrière avec un navire particulièrement peu manoeuvrant et un autre en remorque, avec des conditions de mer difficiles, sans autre choix que de passer au-dessus des plongeurs de LAGOON SAFARI.

Dans la passe de Boulari, le mois précédent, les faits sont équivalents : l'IMPERATOR, navire peu manoeuvrant, se déplace pour récupérer ses plongeurs, au milieu et à proximité des plongeurs de ses concurrents qu'il ne voit pas, puisque ceux-ci ne sont pas signalés : absence de bouée de surface avec pavillon et absence de veille radio (obligatoire). Seules leurs bulles signaleraient les plongeurs ! ce que confirment les plaignants dans toutes leurs déclarations, procédé qui n'est absolument pas conforme aux obligations de sécurité.

A noter, que Monsieur MONTHOUEL n'a pourtant pas ménagé ses efforts préventifs, en adressant, de longue date (2003), des courriers recommandés aux sociétés plaignantes, auxquelles revient tout la responsabilité des faits reprochés et en rédigeant, par la suite, de très nombreux rapports de mer adressés à l'autorité compétente, dans le respect des procédures édictées en pareilles circonstances.

- ⇒ **Il conviendra donc de retenir une autre infraction de la part des plaignants, en regard de la règle 27 e de la réglementation maritime, citée en référence**
- ⇒ **Une infraction aux articles 223-1, 223-18, 223-20 du code pénal, de la part des trois chefs de bord des navires des sociétés plaignantes**, s'agissant d'une violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence, en l'espèce en passant avec leur navire dans une zone de plongée matérialisée, et en faisant évoluer leurs plongeurs dans la zone de manœuvre d'un navire signalant sa capacité de manœuvre restreinte, exposé autrui à un risque immédiat de mort ou de blessures.
- ⇒ **De noter des conditions aggravantes à l'attention de Monsieur Monsieur RAKARAWA / LAGOON SAFARI**, qui a failli provoquer l'échouage d'un navire de 90 tonnes (IMPERATOR) et de sa remorque (NOUMEA DIVING).

**Le règlement international pour prévenir les abordages en mer précise, règle 2, b) :**

*« En interprétant et en appliquant les présentes Règles, on doit tenir dûment compte de tous les dangers de la*

*navigation et des risques d'abordage, ainsi que de toutes les circonstances particulières, notamment les limites d'utilisation des navires en cause, qui peuvent obliger à s'écarter des présentes Règles pour éviter un danger immédiat ».*

Il est évident et nullement contesté, que l'IMPERATOR est un navire de haute mer d'un poids de 90 tonnes (54 tonneaux) 20 mètres de long, d'un tirant d'eau de presque trois mètres, manœuvré par un seul moteur, avec un pont supérieur et une prise au vent importante, c'est un navire lent (9 nœuds maximum) et particulièrement peu manoeuvrant.

En revanche, les navires des trois sociétés plaignantes sont des petites unités de 7,20 à 11 mètres, de très faibles tirants d'eau, manœuvrées par une double propulsion leur permettant une vitesse de croisière supérieure à 30 nœuds ; ces navires sont particulièrement manoeuvrants.

Les priorités entre ces navires (le moins manoeuvrant étant prioritaire), ne font aucun doute, au moment des faits, alors qu'ils effectuent tous des manœuvres (mise à l'eau, prise de mouillage, récupération de plongeurs).

- ⇒ **Il est manifeste, concernant les faits évoqués, que les plaignants ont au moins enfreint la règle 2 b) de la réglementation citée en référence, en ne tenant pas compte de tous les dangers, des risques d'abordage et encore moins des limites d'utilisation des navires.**
- ⇒ **Tenant compte des circonstances particulières et des limites d'utilisation des navires, édictées par la règle 2 b), il ne peut-être fait aucun reproche à Monsieur MONTHOUEL Raoul, qui a parfaitement observé les règlements.**

**Le règlement international pour prévenir les abordages en mer précise, règle 2, a) :**

*a) « Aucune disposition des présentes Règles ne saurait exonérer soit un navire, soit son propriétaire, son capitaine ou son équipage des conséquences d'une négligence (...) quant à toute précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ou les circonstances particulières dans lesquelles se trouve le navire ».*

Par définition, les sites de plongée sont à proximité de récifs et sur des fonds de faibles profondeurs. C'est précisément le cas, le 20 janvier 2006 près de l'îlot Maître, sur le site dit « Tepava ».

L'IMPERATOR est alors dans une situation très particulière : sur un fond proche de son tirant d'eau, par fort vent et face au récif, avec un navire de 9 mètres en remorque et un plongeur immergé, tenant une corde d'amarrage reliée sur son avant. Il ne fait aucun doute que l'IMPERATOR est obligé de faire arrière pour se dégager.

C'est alors que le navire de LAGOON SAFARI arrive sur le site et s'approche à moins de 6 mètres sur l'arrière gauche de l'IMPERATOR pour y mettre à l'eau ses plongeurs, lui fermant sciemment toute issue.

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 05/2006 du 14/03/2006 – pièce n° 3, audition de **Monsieur RAKARAWA Amasa directeur de plongée et pilote du bateau à LAGOON SAFARI** : *« J'ai patienté quelques instants, pour le laisser terminer sa manœuvre de prise de mouillage\*. (...) je me suis écarté de ce navire pour mettre mes plongeurs à l'eau et continuer mon travail (...) ce navire a continué ses manœuvres sans tenir compte de mes appels. (...) seul un plongeur était à l'eau sur l'avant pour amarrage du navire ».*

En ces termes, le skipper de LAGOON SAFARI, Monsieur RAKAPAWA, confirme qu'il avait parfaitement appréhendé la situation particulière dans laquelle se trouvait le navire « IMPERATOR », c'est donc délibérément qu'il a mis en danger ses plongeurs, les deux navires de la société SERVICES NAUTIQUES et son plongeur immergé.

Monsieur RAKAPAWA et son directeur de plongée Monsieur NAKAI Hideya n'ont pris aucune précaution par rapport aux circonstances particulières dans lesquelles se trouvait le navire IMPERATOR : ils se sont approchés de façon déraisonnable, si près qu'il leur faudra faire marche arrière pour immerger leurs plongeurs.

- ⇒ **Il est ainsi démontré que Monsieur RAKAPAWA / LAGOON SAFARI relevait d'une double infraction de la règle 2 a) et b) précitées, en commettant l'imprudence de s'approcher dans la zone de manoeuvre du navire IMPERATOR, qui signalait de façon réglementaire sa capacité de manoeuvre restreinte, d'autant compréhensible que sa remorque et son plongeur immergé avaient été parfaitement observés.**
- ⇒ **Il s'agissait là, manifestement, d'une mise en danger volontaire des personnes et des navires, il conviendra donc de retenir les conditions aggravantes, précitées, à l'encontre de Monsieur RAKARAWA;**
- ⇒ **Il est ainsi démontré que Monsieur MONTHOUEL Raoul n'a fait preuve d'aucune négligence et qu'il a respecté toutes les réglementations qui lui incombait, tant sur le site dit « Tepava », que dans la**

passé de Boulari le 31/12/2006, où les conditions de mer, de vent et de manoeuvrabilité (et d'animosité) étaient équivalentes.

\* A noter que toutes les lignes de mouillages mis en place par Monsieur MONTHOUEL, ont été coupés par les membres de l'association Nouvelle-Calédonie Plongée, dont font partie les trois plaignants, ce qui oblige à envoyer un plongeur fixer un bout sur le fond, les clients japonais ayant besoin d'une main-courante pour s'immerger.

**Le règlement international pour prévenir les abordages en mer précise, règle 7 :**

« Tout navire doit utiliser tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour déterminer s'il existe un risque d'abordage. S'il y a doute quant au risque d'abordage, on doit considérer que ce risque existe ».

Le 20 janvier 2006, sur le site dit « TEPAVA » Monsieur RAKAPAWA n'a ni déterminé, ni considéré le risque de façon adaptée et n'a laissé place à aucun doute.

⇒ **Ce qui constitue également, de la part de Monsieur RAKAPAWA, une infraction à la règle 7 précitée**

**Le règlement international pour prévenir les abordages en mer précise, règle 8 :**

d) « Les manoeuvres effectuées pour éviter l'abordage avec un autre navire doivent être telles qu'elles permettent de passer à une distance suffisante. L'efficacité des manoeuvres doit être attentivement contrôlée jusqu'à ce que l'autre navire soit définitivement paré et clair ».

e) Si cela est nécessaire pour éviter un abordage ou pour laisser plus de temps pour apprécier la situation, un navire doit réduire sa vitesse ou casser son erre en arrêtant son appareil propulsif ou en battant en arrière au moyen de cet appareil.

f) i) Un navire qui, en vertu de l'une quelconque des présentes Règles, est tenu de ne pas gêner le passage d'un autre navire ou de permettre son libre passage doit, lorsque les circonstances l'exigent, manoeuvrer sans tarder afin de laisser suffisamment de place à l'autre navire pour permettre son libre passage.

Il ne fait aucun doute, en regard de ses dimensions et de sa motorisation, que ce soit sur le site dit « TEPAVA » ou dans la passe de BOULARI, que le navire ayant la capacité de manoeuvre la plus restreinte était l'IMPERATOR. En application de la réglementation maritime et du bon sens, ce navire était donc prioritaire sur les autres.

Sur le site « TEPAVA » Le navire « IMPERATOR » a « battu en arrière » pour éviter un échouage, car il n'était « ni paré, ni clair » pour reprendre les termes de la règle 8 d) et e).

Ce que confirme la déposition contradictoire de Monsieur RAKARAWA, qui avait parfaitement appréhendé l'incapacité de manoeuvre de l'IMPERATOR, avec un navire de 9 mètres en remorque et un plongeur immergé sur son avant, tenant une corde d'amarrage reliée au navire.

Précisons que si les appels passés sur le canal 16 d'urgence (et enregistrés) avaient été joints au dossier, ils confirmeraient que Monsieur MONTHOUEL en a eu l'initiative et que Monsieur RAKARAWA n'en a jamais tenu compte. Situation inverse de celle décrite par ce dernier :

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 05/2006 du 14/03/2006 – pièce n° 3, audition de **Monsieur RAKARAWA Amasa directeur de plongée et pilote du bateau à LAGOON SAFARI** : « (...) ce navire a continué ses manoeuvres sans tenir compte de mes appels. (...) ».

⇒ **Monsieur RAKAPAWA n'a laissé aucune distance suffisante à l'IMPERATOR, qui n'était « ni paré, ni clair »** puisqu'il n'avait pas fixé sa ligne de mouillage ; **il n'a pris aucun moment pour apprécier la situation** et a continué à s'approcher pour immerger ses plongeurs, sans laisser suffisamment de place pour le passage de l'IMPERATOR ; **ce qui constitue de sa part, en tous points, une infraction à la règle 8, assortie des circonstances aggravantes.**

⇒ **Monsieur MONTHOUEL n'est en rien reprochable vis-à-vis de la réglementation, qu'il a parfaitement respectée en « manoeuvrant sans tarder »** et avec une efficacité « attentivement contrôlée » pour reprendre les termes de la règle 8.

**Le règlement international pour prévenir les abordages en mer précise, règle 5 :**

« Tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée, en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation et du risque d'abordage ».

**Ouvrage du SHOM « Naviguer en sécurité » §1.6.3.4 alinéa 73 Téléphone mobile :**

*« (...) en effet, en cas de détresse, d'accident ou d'incident grave à bord d'un navire de plaisance non équipé d'un E/R VHF, l'utilisation du téléphone mobile peut alors être déterminante (...) »*

A noter que le téléphone portable est un moyen de communication reconnue par les autorités maritimes (SHOM « Naviguer en sécurité » §1.6.3.2 et c) et peut donc être utilisé pour appeler un autre navire, en plus des moyens de veille radio VHF obligatoire.

Tous les navires sur zone, lors des faits, étaient équipés à la fois de VHF marine et de téléphones portables,

- **PV N° 001/2006 enquête préliminaire, Préambule** : « *Le 31 décembre 2006, nous recevons un appel téléphonique de Monsieur MAZALOUBEAUX, Philippe. Il nous informe qu'il désire porter plainte à l'encontre de monsieur MONTHOUEL Raoul, directeur de la société de plongée loisirs « NOUMEA DIVING » pour mise en danger de la vie d'autrui, par violation manifestement délibérée d'une obligation réglementaire de sécurité ou de prudence ».*

- **PV N° 001/2006 enquête préliminaire, pièce n° 2, audition de Monsieur MAZALOUBEAUX skipper AMEED DIVING CLUB** : « *Par téléphone, j'ai prévenu la gendarmerie maritime de ce comportement très dangereux à 10H15 mn ».*

- **Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 10, audition de Madame DECORPS – CAILLOT Béatrice** : « *Mr MAZALOUBEAUX a immédiatement avisé la gendarmerie maritime du comportement irresponsable et dangereux du navire 'L'IMPERATOR' ainsi que du risque encouru par ses clients ».*

Précisons bien que Monsieur MAZALOUBEAUX, skipper du navire « SPANISH DANCER » de la société « AMEED DIVING CLUB » passe un appel téléphonique, depuis son bateau, au moment des faits dans la passe de Boulari. Il est clair qu'il a parfaitement appréhendé le risque pour ses plongeurs évoluant (sans signalisation) sous le navire « IMPERATOR », et pourtant : au lieu de prévenir immédiatement le chef de bord de ce navire, Monsieur MONTHOUEL Raoul, il prévient l'autorité à Nouméa de son intention de porter plainte...

Les navires des plaignants n'ont, en aucune circonstance, utilisé la veille radio obligatoire, pour prévenir Monsieur MONTHOUEL Raoul de la présence de leur navire dans son périmètre de sécurité (îlot Maître), ou de leurs plongeurs en immersion sous son bateau, sans aucune signalisation en surface (passe de Boulari et îlot Maître).

Bien au contraire, fait aggravant, téléphone portable (Passe de BOULARI) et radio (TEPAVA) ont été utilisés pour prévenir les autorités et se plaindre sans jamais essayer d'informer le skipper du navire concerné par la mise en danger de plongeurs, dont les plaignants ont de surcroît l'entière responsabilité.

⇒ **Dans tous les cas, il s'agit bien de la part des trois skippeurs des sociétés plaignantes, d'un manquement grave à leurs obligations et au moins d'une infraction à l'obligation de veille de la règle 5 précitée, avec des circonstances aggravantes à l'encontre de Monsieur MAZALOUBEAUX.**

⇒ **Il ne peut être fait aucun reproche à Monsieur MONTHOUEL Raoul, parfaitement maître de sa manœuvre, en veille radio, activité et plongeurs réglementairement signalés.**

**La délibération 307 du 27 août 2002 « RELATIVE A LA PLONGEE AUTONOME A L'AIR EN NOUVELLE-CALÉDONIE », précise :**

*Art. 27. – Une plongée sans sécurité de surface pourra être organisée sous la responsabilité du directeur de plongée à condition d'utiliser deux lignes de mouillage dont on se sera assuré de la fiabilité.*

*En l'absence de bateau support, la palanquée doit évoluer dans une zone matérialisée par une bouée surmontée d'un pavillon réglementaire de signalisation de plongée. (...) La palanquée ne peut s'écarter de plus de 100 mètres de la bouée.*

**Art. 28. (dernier alinéa) – Le directeur de plongée ajoute à cet équipement (...) tout autre moyen efficace de signalisation, à chaque fois que cela semble nécessaire à la sécurité des plongeurs, notamment lors des plongées en dérive.**

Or, le 31 décembre 2005 et contrairement aux termes de son rapport de mer (PV N° 001/2006 pièce n° 3), Monsieur Alexis BAYONNAS a mouillé son bateau sur un fond de sable, avec une simple ligne de mouillage (ancre) ; il dort à bord, sans veille radio, un pavillon non réglementaire à poste du navire et sa palanquée est en évolution le long du récif Tabou, à plus de 300 mètres sur son Tribord :

- **Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 17, audition de Monsieur MONTHOUEL Raoul skipper du navire 'IMPERATOR'** : « *Le navire 'AMPHIRION' de la société 'NAUTAC ALIZE' était mouillé sur son ancre. J'ai stoppé mon navire à environ 100 mètres (...) en prenant d'extrêmes précautions. J'ai envoyé une monitrice (...) sous l'eau (...). Nous avons laissé la palanquée de 'L'AMPHIRION' s'éloigner à plus de 100 mètres et nous nous sommes approchés de la monitrice qui nous a tendu le bout pour procéder à l'amarrage ».*

Il n'a pas vu l'approche du navire IMPERATOR, ni répondu à ses appels sur canal 16 (enregistrés).

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 17, audition de **Monsieur MONTHOUEL Raoul skipper du navire 'IMPERATOR'** : « *Nous avons stoppé le moteur et nous avons procédé à un baptême de plongée (...) j'ai constaté que 'L'AMPHYRION' se rapprochait doucement (...) j'ai compris immédiatement qu'il chassait sur son ancre (...) j'ai lancé 2 appels sur VHF canal 16 (...) afin de l'informer (...) je n'ai obtenu aucune réponse (...) le skipper de 'L'AMPHYRION' ne veillait pas canal 16* ».

Lorsque Monsieur A. BAYONNAIS se réveille, son navire a dérivé sur l'avant Babord de l'IMPERATOR.

Il est incapable d'effectuer tout seul la manœuvre pour relever son ancre et s'aider du moteur pour ne pas dériver davantage, il va s'emmêler dans le bout de mouillage de l'IMPERATOR, dont le skipper l'aidera à se dégager.

Bien sûr, la version du rapport de mer de Monsieur A. BAYONNAS est très différente, à l'instar de toutes les autres dépositions du même jour, mais les faits sont confirmés par un bénévole présent à bord de l'Imperator, sans aucun lien de subordination, ni d'aucune autre nature avec Monsieur MONTHOUEL :

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 12, audition de **Monsieur DESHERAUD Patrick** : « *Nous avons prévenu 'L'AMPHYRION' de la société 'NAUTAC' que son ancre dérapait et qu'il chassait dans notre direction. (...) son mouillage a continué à déraiper en direction de notre proue pour une distance de 20 mètres. (...) Cet incident a provoqué un peu de panique chez le skipper de NAUTAC qui pour se dégager de cette situation, a bénéficié des conseils de Mr MONTHOUEL Raoul. En effet, ce dernier lui a indiqué les manœuvres à effectuer pour sortir de ce mauvais pas* ».

⇒ **Il en résulte, de la part de Monsieur A. BAYONNAS, skipper de l'AMPHYRION, une infraction à l'obligation de veille de la règle 5 du règlement international précitée et un faux témoignage constitué par son rapport de mer en date du 31 décembre 2005** (dont les deux témoins cités sont les employés de la même société, en immersion à 300 mètres de distance lors des faits).

Après s'être dégagé, le navire 'AMPHYRION' va à nouveau mouiller son ancre, sur Bâbord de 'L'IMPERATOR', c'est-à-dire du côté opposé de celui sur lequel évoluent ses plongeurs ; qui, à leur retour, passeront sous la coque de l'IMPERATOR et feront des photos.

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 17, audition de **Monsieur MONTHOUEL Raoul skipper du navire 'IMPERATOR'** : « *Je trouve surprenant et dangereux que 'L'AMPHYRION' reste au mouillage au lieu de suivre sa palanquée* ».

A noter que cette pratique est confirmée par ONZE rapports de mer et par les attestations de témoignages de messieurs JONCKIERE E., FARET M.

⇒ **Il en résulte également, de la part des directeurs de plongée de 'NAUTAC' Messieurs OGAWA Masashi et SASAKI Kasumasa, une infraction à la délibération 307 art. 27 et 28, concernant la plongée.**

**Le règlement plaisance, article 224-2.43 (SHOM § 6.5.1. alinéa 07 et 13) :**

*« Les plongeurs sous-marins isolés doivent signaler leur présence à l'aide d'une bouée sur laquelle flotte un pavillon rouge portant une croix de Saint-André blanche (...). Les bateaux doivent s'en écarter et naviguer prudemment en exerçant une veille attentive »*

**La délibération 307 du 27 août 2002 « RELATIVE A LA PLONGEE AUTONOME A L'AIR EN NOUVELLE-CALEDONIE »,** précise :

**Art. 6.** - *Dans les établissements à vocation commerciale, au moins un moniteur résidant en Nouvelle-Calédonie appelé directeur technique est titulaire du brevet d'Etat d'éducateur sportif option plongée subaquatique. Il doit s'assurer que les plongées se déroulent en toute sécurité, avec un encadrement qualifié et du matériel adapté, conformément à la réglementation en vigueur.*

**Art. 7.** - *La mise en oeuvre pratique de la plongée est placée sous la responsabilité d'un directeur de plongée. Il s'assure que les garanties de sécurité et de technicité définies par la présente délibération sont respectées.*

**Art. 27.** - *L'activité de plongée est matérialisée selon la réglementation en vigueur. En l'absence de bateau support, la palanquée doit évoluer dans une zone matérialisée par une bouée surmontée d'un pavillon réglementaire de signalisation de plongée. Le pavillon doit mesurer au minimum 0,50 mètre de hauteur et doit être visible sur tout l'horizon. La palanquée ne peut s'écarter de plus de 100 mètres de la bouée.*

**Art. 28.** (dernier alinéa) – *Le directeur de plongée ajoute à cet équipement (...) tout autre moyen efficace de signalisation, à chaque fois que cela semble nécessaire à la sécurité des plongeurs, notamment lors des plongées en dérive.*



Au cours des faits reprochés, tous les groupes de plongeurs des sociétés plaignantes étaient « isolés » en immersion, que ce soit à « TEPAVA » ou dans la passe de « BOULARI », s'agissant de plongées effectuées en dérive avec le courant (récupération des plongeurs en fin de plongée, en surface, par le navire).

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006, audition de **Monsieur BAYONNAIS Alexis skipper navire AMPHIRION / NAUTAC ALIZE**: « (...) je suis sorti en mer le 31 décembre 2005 afin d'effectuer une plongée d'exploration de type dérive composée de 10 touristes et 2 moniteurs (...) »

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006, audition de **Monsieur MAZALOUBEAUX Philippe, skipper SPANISH DANCER / AMEDEE DIVING CLUB**: « Cette plongée a démarré sur le mouillage que nous appelons 'passe extérieure Boulari' (...) »

Aucun des groupes de plongeurs, des sociétés plaignantes, ne signalait leur présence au moyen des dispositions réglementaires (bouée + pavillon en surface), le suivi se faisant « aux bulles » (Tepava), voir pas du tout, le navire dérivant à distance ou restant au mouillage (Passe de Boulari et récif Tabou). Pratique confirmée et dénoncée par ONZE rapports de mer et par les attestations de témoignages de messieurs JONCKIERE E., FARET M. (PJ n° 6 et 7).

Il convient de préciser que la signalisation de plongeurs en immersion, au moyen du pavillon « Alpha » du navire, ne peut se concevoir que si ces derniers évoluent sous le bateau au mouillage, et encore faut-il que ce pavillon soit réglementaire.

- PV N° 01/2006, audition **Monsieur MAZALOUBEAUX skipper SPANISH DANCER/AMEDEE DIVING CLUB**: « Le chapelet de bulles était parfaitement visible à la surface ainsi que le champ de vision du déplacement de l'IMPERATOR »).

Effectivement, dans le sillage d'un navire, la mer est aplatie et les bulles des plongeurs se voient mieux ; il n'est jamais mentionné la présence d'une bouée de signalisation en surface, avec un pavillon réglementaire.

⇒ **Ces faits, confirmés par les auditions des plaignants, démontrent l'absence manifeste de signalisation en surface** au-dessus des groupes de plongeurs isolés, et **constitue** de la part de leurs skippers **une infraction à la règle 5 du règlement international pour prévenir les abordages en mer, une infraction au règlement plaisance, article 224-2.43 (SHOM § 6.5.1. alinéa 07 et 13)** et, de la part de leurs directeurs techniques ou de plongée, **une infraction à la réglementation de la plongée en Nouvelle-Calédonie Art 6, 7, 27 et 28 ;**

⇒ **Il ne peut être fait, là encore, aucun reproche à Monsieur MONTHOUEL Raoul quant à la signalisation de ses plongeurs et l'observation des règles de sécurité.**

### Plongées effectuées dans la passe de BOULARI

Faits aggravants, dans la passe de Boulari le 31/12/2006 :

Il conviendra de noter, qu'en dépit **d'accidents mortels leurs incombant et d'une interdiction de mouiller (ancrage) dans la passe de BOULARI** les plaignants font l'économie de toute mesure de prudence et de rigueur.

1°) Le navire SPANISH DANCER de la Sarl AMEDEE DIVING CLUB est au mouillage, alors que ses plongeurs évoluent à environ 200 mètres de là, à proximité d'une « patate » bien connue, au dessus de laquelle se trouvait le navire IMPERATOR de NOUMEA DIVING.

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006, audition de **Monsieur ARCAZ Serge directeur de plongée à AMEDEE DIVING CLUB et co-gérant**: « (...) notre groupe se trouvait au lieu-dit 'la patate aux requins', j'ai entendu le bruit caractéristique d'un navire (...) »

2°) Les moniteurs de ces deux sociétés sont, comme très souvent, à la limite du nombre de plongeurs maximum autorisé par la réglementation (12 personnes pour NAUTAC et 7 pour AMEDEE), sans aucun signalement en surface, comme à leur habitude ;

3°) Les infractions répétées aux règles de sécurité (défaut de signalisation, absence de veille...), toujours à la limite des normes d'encadrement, durent depuis des années, avec parfois des conséquences dramatiques :

La mort, le 26 décembre 2000, de Madame Elisabeth VAILLANT, 50 ans, perdue dans la passe de Boulari par la société AMÉDÉE DIVING CLUB (PJ n° 8), dans des conditions de sécurité et d'encadrement similaires à celles du 31/12/2006. Plusieurs indices permettant d'ailleurs de supposer que cette dame, dérivant seule en surface, est « passée » dans les hélices d'un navire de croisière empruntant la passe ce matin-là (source : responsable des navires pilotes de Nouméa, réunion du 17 juin 2002 au quartier des affaires maritimes).

⇒ **Pour autant, aucun des navires des plaignants n'est capable d'assurer la « veille attentive » leur faisant obligation au moment des faits**, ce qui a engendré confusion et insécurité des personnes, comme des navires, **ce qui constitue une infraction aux obligations de veille**, précitée;

- ⇒ **Les directeurs techniques et directeurs de plongée des sociétés plaignantes ne se sont pas assurés du respect des garanties de sécurité exigées**, aucun moyen réglementaire de signalisation des palanquées n'étant mis à disposition. **Ce qui constitue une infraction grave à la réglementation de la plongée**, précitée.
- ⇒ Non seulement **aucun reproche n'est fait, ni ne peut l'être dans ce domaine à Monsieur MONTHOUEL Raoul / NOUMEA DIVING**, mais il convient de prendre connaissance de ses courriers préventifs adressés, antérieurement, aux plaignants (PJ n° 9, 10 et 11) et des très nombreux rapports de mers (PJ n° 6) qu'il a adressé à l'autorité pour rappeler à la prudence, au respect des normes de sécurité et tout particulièrement en ce qui concerne la signalisation des plongeurs isolés.
- A noter que les plongeurs de l'IMPERATOR sont les seuls à signaler leur présence au moyen de la bouée et du pavillon réglementaires.

Le document du SHOM précise notamment à son chapitre 0.1. « DROITS ET DEVOIRS » alinéa 31 :  
 « la prudence est d'ailleurs le signe de la compétence véritable. Elle incite à éviter toute situation pouvant créer un danger pour soi-même ou pour les autres ». « L'assistance à toute personne en danger est une règle absolue dans le monde maritime ».

Le document du SHOM précise, dans son chapitre 0.4.8. « RAPPORT DE MER » alinéa 07 : « En cas d'accident, et en particulier en cas d'accident corporel grave, le chef de bord est tenu de rédiger un rapport de mer relatant les faits et de l'adresser aux autorités maritimes »

L'analyse des faits, à travers les témoignages d'audition et en regard des règlements maritimes, ou ceux de la plongée, démontre qu'en aucune circonstance Monsieur MONTHOUEL Raoul n'est responsable des faits au titre desquels il est cité à comparaître en justice ; au contraire, en sont responsables les plaignants.

Il ne peut, en effet, lui être reproché de passer au-dessus de plongeurs qui ne sont signalés, ni par les moyens réglementaires (bouée + pavillon), ni par la « veille attentive » dont a obligation le navire en charge de leur récupération.

C'est donc des semaines plus tard que Monsieur MONTHOUEL prend connaissance de faits relatifs à des incidents qu'il ignorait complètement.

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 12, audition de **Monsieur DESHERAUD Patrick** : « A ma connaissance, je n'ai jamais vu 'L'IMPERATOR' de Mr MONTHOUEL, s'approcher d'une palanquée en action ni pendant sa navigation, ni pendant ses manœuvres ».

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 17, audition de **Monsieur MONTHOUEL Raoul skipper du navire 'IMPERATOR'** : « Quelques soient les manœuvres effectuées avec 'l'IMPERATOR' pour la récupération de mes plongeurs, je ne déplore aucun incident, ce qui est confirmé par l'absence d'appel VHF sur le canal 16 (...). Je réfute donc totalement les accusations émises à mon encontre ».

Non seulement Monsieur **MONTHOUEL Raoul apporte la preuve, point par point, qu'il a satisfait toutes ses obligations de compétence et de prudence**, au titre de la réglementation maritime, **et de sécurité** au titre de la réglementation de la plongée, mais **il démontre que les plaignants, eux, relèvent d'une multitude d'infractions, dont notamment celles qui lui sont reprochées et pour lesquelles ils ont l'entière responsabilité, assortie de circonstances aggravantes**.

- En attestent les **courriers en recommandé** + AR du 11/02/1999, 2/04/2003, du 12/05/2003 (PJ n° 9, 10 et 11) adressés, bien avant les faits, à Monsieur ANDREANI / AMEDEE DIVING CLUB\* (« absence de surveillance en surface, absence du pavillon de plongée, sous-effectif d'encadrement des plongées, absence de signalisation des plongeurs en surface, non-respect des distances d'approche du pavillon de plongée, risques d'abordage... ») et à l'association Nouvelle-Calédonie Plongée\* (ANCP) représentant l'ensemble des plaignants, concernant la sécurité des plongeurs et invitant à la prudence ;  
 \*Son gérant, Monsieur ANDREANI B. et son président Monsieur BONNET L., dont les sociétés ont eu plusieurs accidents en plongée, dont un mortel d'un côté comme de l'autre, étaient invités à respecter les règlements et tout particulièrement les distances de sécurité liées au pavillon de plongée et à la capacité de manœuvre de son navire « IMPERATOR ».
- En attestent les **ONZE rapports de mer** (PJ n° 6) remis à l'autorité maritime par Monsieur MONTHOUEL, procédure réglementaire qui ne mentionne pas celle d'un dépôt de plainte ; et les attestations de témoignages de messieurs JONCKIERE E., FARET M. (PJ n° 7) dénonçant tous de graves manquements au niveau de la sécurité de la part des trois entreprises plaignantes : « absence de veille de la part du navire support, absence de signalisation des plongeurs en immersion, non-respect des distances de sécurité (pavillon), attitudes et manœuvres délibérément dangereuses » ;

- ⇒ Les plaignants n'ont pas respecté leurs « droits et devoirs », tout particulièrement en matière de prudence, tels que définis par la réglementation maritime sus citée ;
- ⇒ Les plaignants n'ont pas satisfait, non seulement au devoir d'assistance à toute personne en danger, mais, bien au contraire, ils ont sciemment mis en danger les personnes et les navires ;
- ⇒ Monsieur MONTHOUEL a parfaitement respecté son devoir de prudence et les procédures qui lui incombait au titre de la réglementation maritime précitée.

**Article 161 dernier alinéa du Code Pénal, réprimant l'établissement d'attestation faisant état de faits matériellement inexacts, ci-après rappelés :**

*« sera puni d'un emprisonnement de 6 mois à 2 ans quiconque aura établi sciemment une attestation ou un certificat faisant état de faits matériellement inexacts. »*

La présente procédure ne repose que sur les témoignages irrecevables, mensongers et diffamatoires des plaignants, ayant pourtant conduit à l'établissement des [procès-verbaux d'enquête préliminaire n° 05/2006 et 001/2006 du 14/03/2006](#), à charge contre Monsieur MONTHOUEL.

Rappelons en effet que, tous les plaignants sont employés les uns des autres, ou co-gérants des mêmes entreprises et leurs entreprises sont associées sous la dénomination : « NOUVELLE CALÉDONIE PLONGÉE » (ANCP), défendant des intérêts commerciaux CONTRE Monsieur MONTHOUEL Raoul / NOUMEA DIVING.

Il conviendra de noter le caractère mensonger des dépositions des plaignants, leur animosité commerciale exacerbée et la volonté manifeste « d'en découdre » ; soulignée par « *une ambiance malsaine* » mentionnée dans les deux procédures d'enquête préliminaire, dont les conclusions sont d'autant inexplicables et contraires à l'évidence de tout travail d'investigation.

⇒ Il s'agit bien là, de la part des plaignants, d'une infraction du Code pénal sus cité.

**Lien de parenté ou d'alliance avec les parties**

**Lien de subordination à leur égard, de collaboration ou de communauté d'intérêts avec les parties.**

Seulement deux témoignages à charge contre Monsieur MONTHOUEL pourraient être recevables, concernant l'ensemble des faits évoqués dans cette affaire :

1°) Celui de LUNEAU Yannick, qui ne fait que confirmer qu'un navire est passé au-dessus de lui, alors qu'il était en plongée, sans qu'il sache vraiment lequel.

2°) Celui de Madame DECORPS Béatrice qui, manifestement, n'est pas en mesure d'appréhender la situation, sans l'aide de Monsieur MAZLOUBEAUX skipper du SPANISH DANCER / AMEED DIVING CLUB, et ne peut que se faire l'écho du point de vue de ce dernier.

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 10, audition de **Madame DECORPS – CAILLOT Béatrice** : « *Aux dires de Mr MAZALOUBEAUX, j'ai cru comprendre que 'l'IMPERATOR' était (...). Il me semble que cette manœuvre (...)* ».

Il conviendra de faire preuve d'une grande circonspection à l'égard de ces témoignages hasardeux, de noter l'ambiance « club » de l'activité et le bienveillant copinage naturel qui s'instaure, au sein de chaque établissement, entre « clients » plutôt membres du « club » et « moniteurs » plutôt personnels salariés de sociétés commerciales.

oooooooo

## 2°) - DEFAUT D'AGRÉMENT -

Est cité à comparaître « MONTHOUEL Raoul » en qualité de « gérant de la société NOUMEA DIVING » auquel il est reproché « d'avoir le 20 janvier 2006 » exercé la profession d'entrepreneur de transports nautiques à caractère touristique (...).

- ⇒ Monsieur MONTHOUEL exerce pour seule profession, en nom propre, celle de gérant de la Sarl SERVICES NAUTIQUES dont le siège social est 7, rue Cne Bois Nouvelle Nouméa ;
- ⇒ La société « SERVICES NAUTIQUES » n'est pas citée à comparaître et ne fait l'objet d'aucun procès verbale de constatation ;
- ⇒ Il n'existe aucune société du nom de « NOUMEA DIVING », étant déclaré sous cette dénomination un établissement d'activités physiques et sportives (APS) plongée.

**Le décret 84-810 du 30/08/1984. Article premier « Définitions »**

Précise dans son § I. les types fondamentaux de navires définis comme suit :

Pour le transport de passagers le navire est classé « **NAVIRE A PASSAGERS** », pour les activités subaquatiques le navire est classé « **NAVIRE DE FORMATION** » et pour les activités de navigation touristique ou sportive le navire est classé « **NAVIRE A UTILISATION COLLECTIVE** ».

⇒ **Conformément à ce décret et à son acte de francisation, le navire « IMPERATOR » est bien classé « navire de formation » et relève de la navigation de plaisance.**

**La division 224 concernant les navires de plaisance est le texte d'application de ce décret.**

Les pages 2 et 3 de l'acte de francisation (PJ n° 22) du navire IMPERATOR attestent du statut du navire (plaisance formation support de plongée) et de sa longueur inférieure à 24 mètres (17,98 mètres).

⇒ **Le navire IMPERATOR relève donc, sans le moindre doute, de la division 224**

On notera, par exemple, dans son article 224.4.07, la dispense de gilet ou de brassière de sauvetage pour les personnes embarquées si elles portent une combinaison, prenant ainsi en compte les spécificités du navire de plaisance de formation, dans le cadre de l'activité de plongée.

⇒ **Une telle disposition ne serait pas concevable pour un transport de passagers, à titre onéreux ou pas.**

**La délibération n° 076/CP du 15/02/2002 « réglemente la profession d'entrepreneur de transport nautique à caractère touristique en Nouvelle-Calédonie ».**

Art. 2. – « *Nul ne peut exercer la profession d'entrepreneur de transports nautiques à caractère touristique, s'il n'est détenteur d'un agrément à caractère touristique en Nouvelle-Calédonie* ».

Art. 3. – « *Est considérée comme exerçant la profession d'entrepreneur de transports nautiques à caractère touristique, toute personne physique ou toute entreprise pratiquant le transport de passagers à titre onéreux, au titre d'une des activités suivantes : 1. Sorties en mer, 2. (...) plongée sous-marine avec fourniture des équipements (...)* ».

A aucun moment cette délibération ne fait allusion aux « *activités physiques et sportives* » dispensées par un établissement APS plongée, mettant en œuvre un navire de « plaisance de formation » qui est le statut normal du bateau de plongée ;

Le [procès-verbal de gendarmerie du 20 janvier 2006, audition de Monsieur MONTHOUEL Raoul et le PV de synthèse du 14/03/2006](#) confirment bien que le navire IMPERATOR ne transportait que des plongeurs équipés, en conformité avec l'activité exercée et le statut du navire.

Pourtant, est relevée une infraction, pour transport de passagers à titre onéreux et défaut d'agrément de transport nautique touristique.

⇒ **A été appliqué à la société SERVICES NAUTIQUES, son navire et son chef de bord, une réglementation qui ne les concernait en aucune manière, s'agissant de la délibération 076/CP ;**

⇒ **Il s'agit donc d'une violation de la loi par fausse interprétation d'un texte de loi.**

**L'instruction ministérielle 06-135 JS du 3 août 2006 précise les modalités d'application des dispositions réglementaires en matière d'établissement APS de plongée.**

Cette instruction précise les modalités d'application du décret et de la division ci-dessus, en matière d'établissement d'activités physiques et sportives (APS) de plongée subaquatique, ainsi que la classification du « navire support » de l'activité. Il est difficile d'être plus clair :

⇒ **« Cet ensemble de mesures doit permettre de différencier les navires exploités par des établissements d'APS organisant des activités de plongée subaquatiques, de ceux exploités commercialement par des armateurs pour le transport de passagers ».**

Son applicabilité à la NC ne se pose pas, puisque les textes auxquels elle fait référence (ci-dessus) et tout particulièrement ceux qui nous intéressent directement (statut des navires, activités pratiquées) son applicables à la NC.

Egalement, son titre IV alinéa 5 est également très explicite :

⇒ « **Toutefois, sur demande expresse de l'exploitant, le navire support de plongée peut-être armé au commerce ou en plaisance professionnelle et dans ce cas respecter les exigences de sécurité applicables en fonction du genre d'armement (navire de charge, navire spécial, navire à passagers ou navire à utilisation collective). (...)** ».

Ce n'est pas le cas, en l'espèce, la société SERVICES NAUTIQUES n'ayant jamais fait aucune demande de « transport de passagers à titre onéreux » au service de la marine marchande.

**Le rapport n° 7/2007 du 17 août 2007 rédigé par le CES, sur demande du gouvernement, donne son avis sur un projet visant à modifier la délibération n° 076/CP du 15/02/2002.**

Ses remarques sont éloquentes :

- ⇒ Pages 5277 / 5278 : « (...) **situation préoccupante à plusieurs égards : (...) législation parfois lourde, imprécise et inadaptée (...)** climat difficile entre les prestataires (...) » ;
- ⇒ Page 5278 paragraphe 2 : « **L'expérience montre qu'il est nécessaire de mieux définir les métiers et notamment l'exercice du charter (...)** »
- ⇒ Page 5278, II : (...) **certaines imperfection : concernant le titre du projet de délibération (...) manque de précision par rapport aux activités visées** » ;
- ⇒ Page 5279 : « **Concernant l'article 12 : Le gouvernement délivre un arrêté d'agrément d'entrepreneur d'activités nautiques à caractère touristique ou d'entrepreneur de transport de passager ou d'entrepreneur de location de bateaux** (...) « **Commentaire du conseil économique et social : l'énumération des trois types d'agrément permet de distinguer les domaines d'activités et participe à une meilleure compréhension** ».

**Le décret n° 99-439 du 25 mai 1999, relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires de commerces et de pêche ainsi que des navires de plaisance armés avec un rôle d'équipage.**

A noter que Monsieur MONTHOUEL n'a jamais soustrait son entreprise, ou son navire, à l'obligation d'agrément qui lui a été faite, même s'il en contestait le fondement : il a, depuis 2005, présenté un dossier recevant à chaque fois un « *avis défavorable* » au motif que ses qualifications commandement de plaisance (permis C) ne satisfaisaient pas, lui étant réclamé un brevet « *BPPN* » ou « *Capitaine 200* » pour la conduite des navires de plaisance « *IMPERATOR* » et « *NOUMEA DIVING* » (courrier SMMPM du 5 juin 2007 PJ n° 23).

Ajoutons que, dans un précédent courrier daté du 19 juillet 2005 (PJ n° 24), l'administration justifiait cette exigence de titre de commandement, en se référant au décret n° 99-439, lequel ne concerne pourtant pas le navire de plaisance de formation, intéressé par d'autres textes réglementaires.

- ⇒ **Ceci est tout simplement complètement contraire à la réglementation** sus citée, applicable en NC ;
- ⇒ **A été appliqué à la société SERVICES NAUTIQUES, son navire et son chef de bord, une réglementation qui ne les concernait en aucune manière**, s'agissant du décret n° 99-439 ;
- ⇒ Il s'agit là encore d'une **violation de la loi par fausse interprétation d'un texte de loi**.

**La délibération n° 351 du 18 janvier 2008 portant réglementation de la profession d'entrepreneur de transport nautique et d'activités nautiques à caractère touristique en Nouvelle-Calédonie.**

⇒ **Cette délibération abroge la délibération n° 076/CP du 15 février 2002.**

Pour la première fois il est fait mention d'un agrément au titre d'une activité physique et sportive de plongée (Art. 2 et Art. 3 alinéa 3) et est pris en compte le statut du « *navire de plaisance de formation* » (Art. 4 alinéa 3) inhérent à ces activités.

L'activité de plongée étant sujette à agrément, la Sarl SERVICES NAUTIQUE s'est naturellement soumise à la réglementation qui la concerne, en déposant un dossier de demande d'agrément le 3 juin 2008, sans attendre l'arrêté en définissant la composition.

A noter que cette délibération s'inspire très largement de l'instruction ministérielle précitée et en reprend même les termes, ce qui ne peut que conforter la lecture faite par Monsieur MONTHOUEL de la précédente délibération, qui ne concernait pas son activité.

L'ensemble de la législation applicable donne raison à Monsieur MONTHOUEL/NOUMEA DIVING et confirme que son établissement APS ne relève en aucune manière du transport de « passagers à titre onéreux » ou d'un

agrément à ce titre, l'IMPERATOR étant un « navire de formation » affecté exclusivement au « transport de plongeurs », activité confirmée par tous les procès-verbaux.

En effet, l'article 1 de l'arrêté 84-810 du 30/08/1984 modifié confirme que seuls sont autorisés à pratiquer le transport de « passagers à titre onéreux » : les navires classés au « COMMERCE » type "Navire à PASSAGERS", ou en plaisance professionnelle type « Navire à UTILISATION COLLECTIVE » (NUC) ; ces navires devant justifier d'un rôle d'équipage et, selon le décret n° 99-439 du 25/05/1999, le skipper doit être titulaire d'une qualification professionnelle marine marchande (BPPN ou Capitaine 200). Ces dispositions sont confirmées par la délibération 076/CP et ne concernent en aucune manière les navires de PLAISANCE type « Navires de FORMATION » affectés aux activités subaquatiques au titre d'un établissement « APS », ce qui est encore confirmé par la délibération n° 351 du 18/01/2008.

#### IV. INSUFFISANCES, CONTRADICTIONS, INEXACTITUDES et OMISSIONS d'ENQUETES PRELIMINAIRES

1. Un seul procès-verbal de gendarmerie est dressé : le 20 janvier 2007, après les faits ;
2. Les deux **procès verbaux d'enquête préliminaire en date du 14/03/2006 N° 05/2006, page 2 et N° 001/2006 page 2** concluent : « *Les investigations effectuées font clairement apparaître une situation malsaine entre les différents clubs professionnels* » ;  
Pourtant, en dépit de cette « situation malsaine » ces « investigations » ont simplement consisté en un recueil d'auditions à charge et de plaintes contre un concurrent, de la part de personnes ayant, toutes, entre elles, un lien à la fois « d'alliance », de « subordination », de « collaboration » et de « communauté d'intérêts » contre ce concurrent.  
Non seulement ce point important est passé sous silence dans les PV de synthèse, mais ceux-ci accréditent et entérinent complètement ces auditions à charge : les procès-verbaux de synthèse en sont tout aussi malsains que la situation qu'ils dénoncent ;
3. De fait, la quasi-totalité des témoignages sont emprunts d'illégalité, indépendamment de leur caractère mensonger et diffamatoire, mettant gravement en cause Monsieur MONTHOUEL Raoul / NOUMEA DIVING ;
4. Il est pour le moins étrange que certains témoignages soient identiques, à la virgule près, tels que ceux de messieurs NAKAI HIDEYA co-gérant de LAGOON SAFARI et DOUSSURON Jacques client de la même société (**Pièces n° 4 et n° 5 PV d'enquête préliminaire n° 05/2006**) ;
5. Non moins surprenant, le témoignage de Monsieur SASAKI KAZUMA employé par la Sarl NAUTAC ALIZÉ, qui s'exprime dans un français parfait (qu'il ne le parle pas du tout) et sans interprète lors de l'audition !
6. La plupart des auditions à charge sont recueillies auprès de personnes qui n'étaient même pas présentes sur les lieux lors des faits, sans parler de leurs liens de subordination (employés, gérants, co-gérants, associés) et des intérêts commerciaux évidents entre elles, s'agissant de : Monsieur HORI Masataka (**pièce n° 4**), Monsieur ANDREANI (**pièce n° 5**), Monsieur SCHONE Ziegfried (**pièce n° 13**), Madame DE CANDIA Annabella (**pièce n° 14**) tous membres de la même association « Nouvelle Calédonie Plongée » ;
7. Il est étonnant que l'enquête ne mentionne pas le fait qu'un des principaux plaignants auditionnés, Monsieur ARCAZ serge « moniteur de plongée et co-gérant de la société AMELEE DIVING CLUB » (**Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 6**) est un ancien employé de NOUMEA DIVING, licencié par Monsieur MONTHOUEL Raoul il y a quelques années, au cours d'une période d'essai ;
8. Tout aussi étonnant le témoignage de Monsieur SCHONE Ziegfried, « exerçant les fonctions de moniteur de plongée à 'LAGOON SAFARI' » qui ne précise pas qu'après l'arrêt d'activité de son ancien employeur « SCUBAVENTURE » son embauche avait été refusée à NOUMEA DIVING, par Monsieur MONTHOUEL ;
9. Non moins étonnant le témoignage de Madame DE CANDIA Annabella, qui était également employée comme monitrice patentée par Monsieur MONTHOUEL Raoul / NOUMEA DIVING, avant d'être remerciée et de monter, bien plus tard, sa propre société de plongée concurrente ;
10. En dépit de ces considérations, l'OPJ qualifie d'« avérés » les faits reprochés à Monsieur MONTHOUEL Raoul et conclut qu'il était en « *violation manifestement délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence (...) en passant au-dessus d'une zone de plongée matérialisée (...)* ».  
Pourtant, la connaissance des règlements, une lecture attentive des auditions et leur recoupement, mettent en lumière des évidences contraires aux déclarations recueillies, lors des auditions à charge et contraires aux conclusions d'enquêtes préliminaires.

11. L'enquête de gendarmerie a été instruite sans aucune retranscription des appels sur le canal 16 d'urgence, pourtant particulièrement précieux en l'absence de tout procès-verbal au moment des faits ; appels à décharge pour Monsieur MONTHOUEL, puisqu'ils prouvent sans équivoque son initiative de tous les appels d'urgence aux moments des faits, le 20 janvier 2007 ; ce qui est contradictoire avec les témoignages à charge ;
12. En dépit de la gravité des faits reprochés et d'un contexte « malsain », il n'est nullement pris en compte des éléments importants, à décharge pour Monsieur MONTHOUEL : capacités de manœuvre des navires mis en cause, horaires d'arrivée sur les sites de plongée, chronologie des faits, règles de priorité, règles d'abordage, de signalisation des navires, règles de sécurité et de signalisation de l'activité, réalités ;
13. La carte marine produite en annexe de la procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 ne situe pas les faits à l'endroit où ils se sont déroulés.  
En effet, les plongées ont toutes eu lieu dans la passe de BOULARI, sur le plateau bien visible en gris foncé sur la carte et en dessous de la bande de fond des 10 mètres. Or, les OPJ situent les faits dans un cercle très à l'extérieur de la passe de BOULARI, le long du grand récif ABORE.  
Une telle inexactitude n'est pas admissible, d'autant que les OPJ savent que la plongée et le mouillage des navires font l'objet de restrictions et d'interdiction dans la passe de BOULARI.
14. De la même manière, sans tenir compte de la réalité de l'activité constatée, ni des règlements maritimes et de la législation applicable, pourtant évoqués par Monsieur MONTHOUEL, l'enquête conclue qu'il exerçait sans agrément la profession de transporteur nautique ; ce qui semble justifier et expliquer une enquête instruite à charge, sur de simples a-prioris.

## V. MOTIVATIONS DES PLAIGNANTS ET CONTEXTE DES FAITS

1°) Un contexte économique notoirement difficile et un nombre croissant de sociétés de plongée sur Nouméa, motivent, depuis des années, une jalousie et un parasitage commerciale farouches à l'égard de MONTHOUEL Raoul / NOUMEA DIVING dont la société met en œuvre des moyens beaucoup plus importants que ses concurrents (navire IMPERATOR, ponton à l'île aux Canards, etc.).

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 17, audition de **Monsieur MONTHOUEL Raoul skipper du navire 'IMPERATOR'** : « *Je déplore le dénigrement systématique dont je fais l'objet de la part de ces 2 sociétés concurrentes et de leur association 'NOUVELLE CALÉDONIE PLONGÉE', tant auprès de la clientèle que des différentes administrations et institutions* ».

Devenue leader sur son marché, Monsieur MONTHOUEL Raoul / NOUMEA DIVING en est aussi la cible privilégiée des trois sociétés plaignantes, à l'instar de certains autres concurrents. En atteste, par exemple :

- ⇒ La télécopie du directeur régional du Club Med (PJ n° 12), en date du 12/11/1998, faisant mention des nombreuses lettres de dénonciations de la part de Monsieur ANDREANI Bernard / AMEDEV DIVING CLUB à l'égard de Monsieur MONTHOUEL : « (...) *je commence à être excédé* (...) » ;
- ⇒ Les témoignages de Monsieur Eric LEULLE et Marie LASCOMBES (PJ n° 13 et 14) ;
- ⇒ Lettre de l'association Nouvelle Calédonie Plongée (ANCP) à M. MANIQUANT / Commission d'agrément nautique, le 16 février 2006 (opposition au centre de plongée MIOPALMO d'Ouvéa) (PJ n° 15) ;
- ⇒ Lettre de l'association Nouvelle Calédonie Plongée (ANCP) à M. LION MAIRIE de Nouméa le 10 juillet 2006 (opposition à la réinstallation du ponton de NOUMEA DIVING à l'île aux Canards) (PJ n° 16).
- ⇒ Attestation en date du 12/12/2007, de Madame VILLIERS Valérie gérante du centre de plongée « MIOPALMO » à OUVÉA (PJ n° 17) ;
- ⇒ Attestation en date du 6/01/2008, de Monsieur Thierry OCHE gérant du centre de plongée « IATOK DIVING PARADISE » à NOUMEA (PJ n° 18).

2°) Monsieur MONTHOUEL est président du syndicat des plongeurs professionnels (SPPNC), représentant toute la profession (PJ n° 19 et 20) ci-joint PV d'assemblée générale du SPPNC et récépissé de déclaration). Alors que les trois sociétés commerciales plaignantes sont associées au sein de « NOUVELLE CALÉDONIE PLONGÉE » (NCP) qui se prévaut sous son en-tête : « *association des centres de plongée de Nouvelle-Calédonie* » (PJ n° 15) bien qu'elle ne regroupe que 3 des 22 prestataires basés à Nouméa (13 sociétés + 9 indépendants).

3°) La liste officielle des centres de plongée listés en Nouvelle-Calédonie par le gouvernement (PJ n° 21) comprend 21 sociétés et 9 travailleurs indépendants, soit 30 entreprises. Seulement 3 d'entre elles (AMÉDÉÉ DIVING CLUB, NAUTAC-ALIZÉ et LAGOON SAFARI) se plaignent de façon récurrente de leurs concurrents,

alors que Monsieur MONTHOUEL/NOUMEA DIVING entretien des relations tout à fait normales, voir amicales avec les 27 autres prestataires ;

4°) Monsieur MONTHOUEL Raoul / NOUMEA DIVING exerce son activité depuis plus de 16 ans, de façon irréprochable, voir exemplaire ; paradoxalement, Monsieur ANDREANI Bernard/AMEDEE DIVING CLUB a eu de nombreux déboires dans l'exercice de son activité, dont deux accidents mortels (Mr DANDURIN Marc en 1992 et Mme VAILLANT Elisabeth le 26/12/2000).

Dans ce contexte, les témoignages des plaignants sont assez éloquentes, quant à leur état d'esprit et leurs motivations, à la fois commerciales et surtout « malsaines » pour reprendre le terme des enquêtes préliminaires :

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 13, audition de **Monsieur ANDREANI Bernard Co-gérant de la société 'AMEDEE DIVING CLUB'** : « *Depuis plusieurs années l'attitude de Monsieur MONTHOUEL, crée une ambiance néfaste dans le milieu de la plongée loisirs et de ce fait contribue à donner une image négative aux tourisme calédoniens* » ;

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 2 **Monsieur MAZALOUBEAUX Philippe, skipper SPANISH DANCER / AMEDEE DIVING CLUB** : « *Nous travaillons beaucoup avec le tourisme étranger et de tels faits nuisent gravement à notre réputation personnelle* » ;

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 06 **Monsieur ARCAZ Serge directeur de plongée à AMEDEE DIVING CLUB et co-gérant** : « *Est-il nécessaire d'attendre un accident grave provoqué par les comportements dangereux et répétitifs de Mr MONTHOUEL pour que cessent ces agissements ? (...) que Mr MONTHOUEL arrête de pourrir la vie à tout le monde et que nous puissions travailler en toute sérénité* ».

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 08 **Monsieur OGAWA Masachi directeur de plongée à NAUTAC ALIZÉ et co-gérant** : « *Je pense que cet acte gratuit (...) a un but commercial dans le sens où n où nous sommes en concurrence directe avec lui sur le marché touristique japonais* ».

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 13 **Monsieur SCHONE SIEGFRIED directeur de plongée à LAGOON SAFARI** : « *Je pense qu'il n'est pas nécessaire d'attendre un accident corporel pour faire respecter la réglementation en vigueur (...)* »

- Procédure d'enquête préliminaire, PV N° 001/2006 – pièce n° 14 **Madame DE CANDIA ANNABELLA gérante et directeur technique à LAGOON SAFARI** : « *D'autre part, Monsieur MONTHOUEL a pour habitude de ne pas respecter les règles de route concernant la navigation. En effet, afin de se positionner sur les sites de plongée avant nous, il n'hésite pas à nous couper la route ce qui est très dangereux et forcément nous oblige à aller ailleurs (...)* ». Rappelons ici que le navire de Monsieur MONTHOUEL atteint 9 nœuds (16 km/H) en vitesse de pointe et que celui de Madame DE CANDIA... plus de 30 nœuds (54 km/H)...

## VI. CONCLUSION

Dans tous les cas de figure, lors de faits et des auditions, il conviendra de noter l'attitude très hostile des plaignants, à l'égard de Monsieur MONTHOUEL, qui a en toutes circonstances a fait preuve de maîtrise et de calme. Monsieur MONTHOUEL n'a d'ailleurs jamais eu à déplorer le moindre incident en mer lors de plus de 16 années d'activités quotidiennes.

L'activité de plongée étant classée « activité à haut risque », l'attitude pour le moins agressive et irresponsable de la part des plaignants (AMÉDÉE DIVING CLUB, LAGOON SAFARI et NAUTAC ALIZE) en est d'autant inacceptable et inexcusable ; outre le fait qu'elle est à l'origine d'un climat « malsain » au sein de la profession, à laquelle ils causent le plus grand tort, en la discréditant aux yeux du public.

Associés au sein de « NOUVELLE CALÉDONIE PLONGÉE » (NCP), il y a tout lieu de constater une entente préalable, pour ne pas parler de préméditation des faits reprochés, de la part des sociétés AMÉDÉE DIVING CLUB, LAGOON SAFARI et NAUTAC ALIZE, pour le principal motif de mettre à mal Monsieur MONTHOUEL, au prétexte d'une « concurrence déloyale », la Sarl SERVICES NAUTIQUES étant réputée « en défaut d'agrément touristique ».

Les très nombreux courriers envoyés par l'association « NCP », à toutes les institutions, n'ayant à priori aucune suite, l'escalade sur les sites de plongée n'est alors plus à démontrer.

IL conviendra de noter que :



- NOUMEA DIVING / Raoul MONTHOUEL exerce sur la place de Nouméa depuis plus de 16 ans, non seulement sans le moindre incident, mais de façon irréprochable, ce qui n'est pas le cas des plaignants ;
- Mis à part avec ces trois sociétés plaignantes, Monsieur MONTHOUEL entretient des rapports cordiaux avec les 22 autres prestataires sur Nouméa (13 sociétés et 9 indépendants) listés par le gouvernement (PJ 21) et en est même le représentant officiel, au sein du syndicat de la profession : le SPPNC, ce qui est tout à fait contraire aux descriptions alarmantes qu'en font les co-responsables des sociétés plaignantes et leurs employés.

Incontestablement, le navire « IMPERATOR » piloté par Monsieur MONTHOUEL Raoul s'est trouvé passer au-dessus de plongeurs en immersion ; mais ce, uniquement du fait d'infractions à la réglementation, de la part des plaignants et de leur volonté manifestement délibérée de mettre en danger leurs plongeurs afin de disqualifier leur concurrent principal.

- ⇒ **Dès lors, Monsieur MONTHOUEL Raoul ne relève d'aucune infraction au titre d'une quelconque violation à une obligation de sécurité ou de prudence ;**
- ⇒ **Par contre, cette infraction doit être qualifiée à l'encontre des plaignants, présents sur les sites de plongée lors des faits. Articles 223-1, 223-18, 223-20 du code pénal ;**
- ⇒ **A ce titre, Monsieur MONTHOUEL entend se constituer partie civile et demander des dommages et intérêts aux plaignants,** en rapport avec son préjudice morale, la perte d'image de sa société et sa perte de chiffre d'affaire résultant d'une mise à l'index durable et notoire (PJ n° 12 à 18)
- ⇒ **Doivent être relevé, à l'encontre des chefs de bord des navires des plaignants (Messieurs RAKARAWA, MAZALOUBEAUX et BAYONNAS) les infractions** (renvoi aux pages de la présente) :
  - **Au règlement international pour prévenir les abordages en mer : règle 27, règle 2, b), règle 2, a), règle 8 et, e),** avec des circonstances aggravantes à l'encontre de Monsieur RAKARAWA (pages 3, 4, 5 et 6)
  - **Au règlement international pour prévenir les abordages en mer : règle 7,** à l'encontre de Monsieur RAKARAWA (page 5)
  - **Au règlement international pour prévenir les abordages en mer : règle 5** avec des circonstances aggravantes à l'encontre de Monsieur MAZALOUBEAUX (page 6)
  - **Au règlement plaisance, article 224-2.43 (SHOM § 6.5.1. alinéa 07 et 13)** (page 3, 7 et 8)
  - **Au « DROITS ET DEVOIRS » du plaisancier (document du SHOM chapitre 0.1. alinéa 31)** (page 9)
- ⇒ **Doivent être relevé, à l'encontre des directeurs techniques et directeurs de plongée des centres de plongée plaignants, les infractions :**
  - **A la délibération 307 du 27 août 2002 « RELATIVE A LA PLONGEE AUTONOME A L'AIR EN NOUVELLE-CALEDONIE », Art. 27 et 28, Art. 6 et Art. 7** (page 6, 7, 8 et 9)
- ⇒ **Doit être relevé, à l'encontre des plaignants, non présents sur les sites de plongée lors des faits, une infraction**
  - **A l'article 161 dernier alinéa du Code Pénal** (page 9 et 10)
  - **Voir qualification plaintes intempestives ?...**

Il est avéré que, lors l'établissement des procès-verbaux, Monsieur MONTHOUEL se livrait exclusivement à une activité de plongée et que cette activité est en adéquation avec le statut de « plaisance de formation » du navire.

Il n'y avait donc aucune activité commerciale de transport de « passagers à titre onéreux », cette activité devant être déclarée et relever de navires enregistrés au commerce ou à la plaisance professionnelle (NUC).

A la date des faits, il n'existe aucune législation faisant obligation d'un quelconque agrément pour l'activité de plongée. Une telle obligation n'est mentionnée que dans la délibération n° 351 du 18 janvier 2008.

- ⇒ Il convient de relever, de la part des autorités compétentes, une **violation de la loi par refus d'application d'un texte à une situation de fait qui est régie par ce texte**, s'agissant du **décret 84-810 du 30 août 1984, modifié par le décret n° 96-859 du 26 septembre 1996** et des dispositions réglementaires de la **division 224** concernant les navires de plaisance utilisés dans le cadre des activités d'un établissement APS subaquatique, et enfin de **l'instruction ministérielle 06-135 JS du 3 août 2006** destinée à préciser les modalités d'application de ces textes ;
- ⇒ **violation de la loi par fausse interprétation d'un texte de loi**, s'agissant du **décret n° 99-439 du 25 mai 1999** cité en référence du courrier SMMPPM du 19/07/2005 et de la **délibération n° 076/CP du 15/02/2002** et de ses dispositions permettant de définir l'exercice de la profession d'entrepreneur de transport nautique.

⇒ **A ce titre, Monsieur MONTHOUEL entend se constituer partie civile et demander des dommages et intérêts**, en rapport avec son préjudice morale, la perte d'image de sa société et sa perte de chiffre d'affaire résultant d'une mise à l'écart durable et notoire (documents à fournir + commission interpellative d'huissier)

Veillez agréer, Maître, l'expression de ma parfaite considération.

Raoul MONTHOUEL.

Documents joints

1. Ouvrage du SHOM « naviguez en sécurité »
2. Le règlement international pour prévenir les abordages en mer
3. La délibération n° 307 du 27 août 2002
4. Photos pavillons de plongée des navires des plaignants
5. Photos des pavillons de plongée du navire IMPERTOR.
6. Onze rapports de mer adressés par Mr MONTHOUEL au SMMPM
7. Attestations de messieurs JONCKIERE E., FARET M.
8. Le quotidien « les Nouvelles » du 27/12/2000 : « La mort d'une plongeuse dans la passe de Boulari »
9. Courriers Recommandé + accusé du 11/02/1999 adressé à « AMEDÉÉ DIVING CLUB »
10. Courriers Recommandé + accusé du 02/04/2003 adressé à « AMEDÉÉ DIVING CLUB »
11. Courriers Recommandé + accusé du 12/05/2003 adressé à « AMEDÉÉ DIVING CLUB » et à « NOUVELLE CALÉDONIE PLONGÉE »
12. Télécopie interne Club Med en date du 12/11/98
13. Attestation de Monsieur E. LEULLE
14. Attestation de Madame M. LASCOMBES
15. Courrier ANCP à M. MANIQUANT le 16 février 2006
16. Courrier ANCP à M. LION MAIRIE de Nouméa le 10 juillet 2006
17. Attestation de Madame VILLIERS Valérie / MIOPALMO en date du 12/12/2007
18. Attestation de Monsieur Thierry OCHE / IATOK DIVING PARADISE du 6/01/2008
19. PV d'assemblée générale du SPPNC
20. Récépissé de déclaration du SPPNC
21. Liste officielle des centres de plongée commerciaux en règle avec la législation
22. Acte de Francisation du navire IMPERATOR
23. Courrier SMMPM du 5 juin 2007
24. Courrier SMMPM du 19 juillet 2005