

FAQ n° 3

Impacts de la guerre en Ukraine sur les gens de mer et le transport maritime

Rappel des sanctions internationales et de leur impact sur le transport maritime

Le 08 avril 2022, en réaction aux opérations militaires menées par la Russie en Ukraine, le Conseil de l'UE a adopté le règlement (UE) 2022/576 modifiant le règlement (UE) n° 833/2014.

Ce dernier a notamment entériné l'interdiction d'accueil de navires battant pavillon russe dans les ports communautaires, à compter du 16 avril 2022¹. La navigation dans les eaux communautaires n'est pas interdite.

Décisions de l'Organisation maritime internationale

Le 11 mars dernier, la session extraordinaire du Conseil de l'OMI a adopté, sur proposition de la France la déclaration condamnant fermement la violation par la Fédération de Russie de l'intégrité territoriale et de la souveraineté d'un État Membre de l'ONU en rappelant que ceci était incompatible avec les principes de la Charte des Nations Unies et les objectifs de l'OMI et représentait un grave danger pour la vie et un risque sérieux pour la sécurité de la navigation et le milieu marin.

Au 30 mars 2022, 86 navires de commerce signalés sont actuellement bloqués dans les ports et les eaux ukrainiennes, avec environ 1000 marins. Le Secrétariat de l'OMI travaille avec l'Ukraine et la Fédération de Russie afin de faciliter le départ en toute sécurité des navires et de leur équipage.

Conformément à la demande du Conseil à sa trente-cinquième session extraordinaire (C/ES 35), le Secrétaire général de l'OMI collabore avec les parties concernées pour entamer et appuyer la mise en place d'un corridor maritime sûr dans la mer Noire et la mer d'Azov et tenir les États Membres informés de tout fait nouveau qui interviendrait à ce sujet. Toutefois, la mise en place d'un tel corridor est actuellement entravée par les risques permanents en matière de sécurité (mines notamment), qui limitent la possibilité pour les navires de quitter les ports ukrainiens.

Par ailleurs, les différents comités de l'OMI ont examiné les conséquences de cette crise dans leurs domaines respectifs. Le comité juridique (LEG), qui s'est tenu du 21 au 25 mars, a adopté [des recommandations concernant les incidences de la situation en mer Noire et en mer d'Azov sur les certificats d'assurance et autres garanties financières](#). En effet, il est apparu que l'introduction de sanctions économiques peut, dans certains cas, empêcher les assureurs ou autres fournisseurs de garantie financière de traiter les demandes d'indemnisation ou interdire le paiement des demandes découlant de ces conventions. La circulaire recommande

¹ Article 4 nonies bis de la décision et article 3 sexies bis du règlement (UE) 2022/576 du Conseil du 8 avril 2022 modifiant le règlement (UE) n° 833/2014 concernant des mesures restrictives eu égard aux actions de la Russie déstabilisant la situation en Ukraine.

notamment aux États du pavillon ou aux États certificateurs qui délivrent des certificats fondés sur des assureurs russes ou des fournisseurs de garantie financière russes de vérifier que la couverture répond aux critères énoncés dans la lettre circulaire n° 3464.

Quels sont les impacts directs des sanctions internationales sur les armateurs ?

Un certain nombre de mesures pourrait avoir un impact sur l'activité des armateurs :

- Embargo sur les exportations d'armes vers la Russie ;
- Embargo sur l'importation et le transport à destination de l'UE de charbon et d'autres combustibles fossiles énumérées dans l'annexe XXII. L'interdiction ne s'applique pas à l'exécution jusqu'au 10 août 2022 des contrats conclus avant le 9 avril 2022 ou des contrats accessoires nécessaires à l'exécution de tels contrats.
- Interdiction d'exporter des biens à double usage destinés à une utilisation militaire ou à des utilisateurs finals militaires en Russie ;
- Interdiction d'exporter certains services et technologies sensibles pouvant être utilisés pour la production et l'exploration pétrolières ;
- Interdiction d'exporter vers la Russie des biens et technologies de radiocommunication destinés à la navigation maritime ;
- Au titre des biens de luxe, interdiction d'exporter en Russie, tout navire pour le transport de personnes par voie maritime de plus de 50 000€ (yachts, navires de plaisance, navires de croisière, etc.).

Pour plus de détails sur les biens interdits d'achat, d'import ou de transfert si, ces derniers sont originaires de Russie, **voir annexe XXI et XXII**.

Quels sont les impacts indirects des sanctions internationales sur les armateurs ?

Les sanctions financières, en particulier la déconnexion de plusieurs banques russes du système de messagerie interbancaire Swift, vont rendre impossibles certaines transactions financières avec la Russie. Cela peut avoir des conséquences à deux niveaux pour les armateurs :

- Difficultés de paiement des cargaisons pétrolières et des frais locaux (droits de port, avitaillement, etc.) ;
- Difficultés pour le paiement des salaires des marins résidant en Russie employés par des armateurs français ou mis à disposition de ces armateurs par des sociétés d'emploi de main d'œuvre établies en Russie.

Rappel des recommandations relative à la navigation des navires battant pavillon français dans les eaux russes et ukrainiennes

La France n'a pas mis en place de restriction d'accès aux eaux territoriales russes et ukrainiennes, ou aux ports russes et ukrainiens. Si la décision devait être prise, elle prendrait la forme d'un décret en conseil des ministres pris sur la base du code de la défense.

Rappel du cadre national applicable aux navires battant pavillon russe

Les navires russes sont-ils interdits dans nos eaux ou dans nos ports ?

Depuis le 16 avril 2022, les navires (de commerce et de plaisance) battant pavillon russe sont interdits dans les ports communautaires, et donc dans les ports français.

Cette interdiction s'applique aux navires qui ont changé leur pavillon russe ou leur numéro d'immatriculation russe pour le pavillon ou le numéro d'immatriculation de tout autre État après le 24 février 2022.

Des dérogations pourront être accordées au cas par cas par l'autorité chargée de la police portuaire, pour ce qui est notamment de navires transportant du gaz, du pétrole, des produits agroalimentaires, etc. (*cf se reporter la liste infra*)

Les catégories suivantes de navires sont concernées :

- les navires relevant du champ d'application des conventions internationales pertinentes;
- les yachts d'une longueur égale ou supérieure à 15 mètres, ne transportant pas de marchandises et ne transportant pas plus de douze passagers;
- les bateaux de plaisance ou les véhicules nautiques à moteur au sens de la directive 2013/53/UE (c'est à dire les bateaux de tout type, à l'exclusion des véhicules nautiques à moteur, destinés à être utilisés à des fins sportives et de loisir, dont la coque a une longueur comprise entre 2,5 et 24 mètres, et les bateaux destinés à être utilisés à des fins sportives et de loisir, équipés d'un moteur de propulsion, dont la coque a une longueur de moins de 4 mètres).

Le principe de port refuge n'est pas remis en cause : cette interdiction ne s'applique pas dans le cas d'un navire ayant besoin d'assistance qui cherche un lieu de refuge, d'une escale d'urgence pour des raisons de sécurité maritime, ou d'un sauvetage de vies humaines en mer.

Quels navires russes seront autorisés par dérogation à escaler dans un port français ?

Par dérogation prévue au 5 de l'article 3 sexies du règlement (UE) 833/2014 du 31 juillet 2014 modifié par le règlement (UE) 2022/576 du 8 avril 2022, et nonobstant les régimes prévus aux nouveaux articles 3 decies et 3 undecies, **des autorisations d'accès aux ports français peuvent être accordées aux navires dans les cas suivants :**

- à l'achat, à l'importation ou au transport dans l'Union de gaz naturel et de pétrole, y compris de produits pétroliers raffinés, de titane, d'aluminium, de cuivre, de nickel, de palladium, de minerai de fer, ainsi que de certains produits chimiques et de fer énumérés à l'annexe XXIV du règlement (UE) 833/2014 du 31 juillet 2014 ;
- à l'achat, à l'importation ou au transport de produits pharmaceutiques, médicaux, agricoles et alimentaires, y compris le blé et les engrais dont l'importation, l'achat et le transport sont autorisés en vertu du règlement (UE) 833/2014 ;
- à des fins humanitaires ;
- au transport de combustible nucléaire et d'autres biens strictement nécessaires au fonctionnement des capacités nucléaires civiles ;
- à l'achat, à l'importation ou au transport vers l'Union de charbon et d'autres combustibles fossiles solides énumérés à l'annexe XII du règlement (UE) 833/2014 jusqu'au 10 août 2022.

Les préfets et les directeurs des grands ports maritimes et fluvio-maritimes, investis du pouvoir de police portuaires, sont les autorités compétentes pour accorder ces dérogations au cas par cas en lien avec les services locaux des douanes, après en avoir informé la direction générale du trésor.

Les autorités françaises pourront s'appuyer sur le système d'identification et d'échange d'informations relatifs aux navires sanctionnés mis en place par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM).

Quel traitement réserver aux navires de plaisance et yachts sous pavillon russe qui sont en hivernage dans un port français et qui souhaitent quitter ce dernier ?

Leur départ peut être autorisé, après s'être assuré que le prochain port d'escale se trouve en dehors de l'Union Européenne.

A quoi correspond la mesure de gel d'un navire ?

La mesure de gel découle des règlements communautaires qui sont d'application directe. Ils gèlent les fonds et ressources économiques des personnes et entités reprises dans leurs annexes et interdisent la mise à disposition directe et indirecte de ces personnes ou entités, de ces fonds et ressources économiques. Les navires constituent des ressources économiques au sens de la réglementation communautaire.

La violation d'une mesure de gel est constitutive d'un délit qui est prévu et réprimé par l'article 459 du code des douanes, qui peut amener, si toutes les conditions sont réunies, à la saisie du navire.

Pour quelle(s) raison(s) certains navires russes sont-ils retenus dans nos ports par les services douaniers ?

Le contrôle du caractère gelable du navire est effectué par les services des douanes. Quel que soit le pavillon du navire, la nationalité de l'armateur ou l'origine de la marchandise, il n'y a pas lieu de bloquer les déchargements de cargaison prévus dans les ports français. Les mesures de gels portent sur les navires mais pas la marchandise. Un navire gelé pourra donc décharger sa marchandise.

Conditions de déplacement, de relèves d'équipage et droit au rapatriement

Quelles sont les règles relatives au déplacement de/vers la Russie ?

Les déplacements en provenance ou à destination de la Russie sont fortement entravés par la fermeture de l'espace aérien entre la Russie et les Etats membres de l'Union européenne

Une liste non exhaustive des liaisons indirectes permettant de regagner la France peut être consultée sur le [site de l'ambassade de France](#).

Afin de faciliter l'entrée sur le territoire national français des ayants-droits en provenance de Russie, un régime d'exception temporaire a été mis en place. Les passagers en provenance de Russie et à destination finale de la France, y compris s'ils ne présentent pas de justificatif attestant d'un schéma vaccinal complet, sont dispensés à leur arrivée en France de devoir présenter :

- le résultat d'un examen biologique de dépistage virologique, ou le résultat d'un test réalisé ne concluant pas à une contamination par la COVID-19 ;
- L'attestation de déplacement international ainsi que les justificatifs du motif de déplacement normalement exigés.

Quelles sont les règles relatives au déplacement de/vers l'Ukraine ?

L'Ambassade de France en Ukraine ouvre, à destination des Français se trouvant en Ukraine, une cellule de réponse téléphonique.

La cellule de réponse téléphonique est désormais joignable au +380 32 297 08 31.

L'espace aérien ukrainien est fermé jusqu'à nouvel ordre. Il reste formellement déconseillé de se rendre en Ukraine jusqu'à nouvel ordre.

Les gens de mer russes sont-ils autorisés à débarquer dans le cadre d'une escale ou d'une relève ?

Oui, il n'existe aucune restriction à la liberté d'aller et venir des gens de mer.

Des facilités administratives seront-elles mises en place pour les gens de mer ?

Les ressortissants russes détenteurs de livrets de marin et de passeports visés peuvent se voir délivrer des visas par le poste consulaire. Une fois ce visa obtenu, les gens de mer peuvent regagner leur pays.

En cas de relève d'équipage, la délivrance de visas se fait sur la base de « visas limités » pour cette opération.

Durée d'embarquement des gens de mer russes et ukrainiens

Les gens de mer ukrainiens ou russes peuvent-ils choisir de continuer de travailler à bord au-delà de la durée maximale d'embarquement prévue par leur contrat, l'accord collectif applicable ou la loi ?

Au-delà de la durée maximale d'embarquement éventuellement prévue dans le contrat : oui, sous réserve que :

- un avenant soit conclu en ce sens, et
- la durée totale de l'embarquement soit inférieure à celle prévue par l'accord collectif ou la loi.

Au-delà de la durée maximale d'embarquement prévue dans l'accord collectif : oui, sous réserve que :

- la durée maximale d'embarquement éventuellement prévue dans le contrat d'engagement maritime soit respectée (ou qu'un avenant soit conclu ce sens) ;
- cet accord prévoit que le gens de mer peut renoncer à la durée maximale qu'il prévoit ;
- que la durée totale de l'embarquement soit inférieure à celle prévue par la loi.

Au-delà de la durée maximale d'embarquement prévue par la loi : non, sauf cas de force majeure.

Dans la majorité des cas, les gens de mer russes et ukrainiens devront être débarqués lorsqu'ils atteignent cette durée maximale.

Pour rappel, les durées maximale d'embarquement prévues à bord des navires immatriculés en France :

Registre	Durée maximale d'embarquement
1er registre et RIF gens de mer résidents	Durée de 6 mois pouvant être portée à 10 mois (art. L. 5542-29, 8°, CDT)
	Durée de 6 mois, pouvant être portée à 10 mois (art. L. 5621-9 CDT)

RIF gens de mer non-résidents	
Wallis-et-Futuna	Durée devant être inférieure à 12 mois (art. L. 5785-5-10 CDT)
TAAF	Durée devant être inférieure à 12 mois (art. L. 5795-6-10 CDT)

Dans tous les cas, et même si des gens de mer ukrainiens ou russes prolongent leur durée d'embarquement, ils doivent avoir un contrat d'engagement maritime valide, au besoin par la voie d'un avenant.

Ils doivent toujours consentir librement à toute éventuelle prolongation du contrat d'engagement maritime.

Rémunération des gens de mer

Peut-on rémunérer les gens de mer via un paiement en espèce ?

Pour les gens de mer résidents en France, le paiement ne peut être versé en espèces uniquement si le montant du salaire est inférieur à 1 500 € et si le salarié en fait la demande (article L. 3242-1 du code du travail ; article 1er du décret n° 85-1073 du 7 octobre 1985)

Le paiement du salaire en espèces des gens de mer non-résidents est possible sans plafonds, sauf si le contrat d'engagement maritime ou l'accord collectif l'interdit.

A noter que très majoritairement les gens de mer ukrainiens et russes sont, sur les navires battant pavillon français, mis à disposition via une entreprise de *manning* (ETM) de leurs pays d'origine. Ainsi cette entreprise de *manning*, leur employeur, peut leur verser leurs salaires de banque à banque de leur pays d'origine.

Comment traiter le cas des marins ukrainiens qui ne peuvent pas être rapatriés en Ukraine en raison de la guerre alors qu'ils ont atteint la durée maximale d'embarquement ?

Ce cas de figure s'est d'ores et déjà produit pendant la pandémie de la COVID-19 en raison de la fermeture des frontières. Plusieurs armateurs ont mis à disposition, à leurs frais, des lieux de villégiature pour que les gens de mer puissent prendre un congé à terre.

Il est ainsi encouragé de prévoir des contrats, y compris des CDD, stipulant que les congés payés doivent être pris avant leur terme, au lieu que les congés payés soient indemnisés (ce qui est habituellement pratiqué).

Cela suppose toutefois que les marins aient les visas nécessaires pour rester sur le territoire français pendant une période prolongée.

Comment seront pris en charge les marins abandonnés ?

Le service social maritime (SSM) assure la gestion du fonds marin abandonné, via les DDTM et en lien avec la DGAMPA.

Lorsque la situation d'abandon est avérée (mise en demeure dans le cadre du délit d'abandon en application de l'article L.5571-1 du code des transports), une enquête sociale donne lieu à une intervention du fonds. Les marins peuvent alors bénéficier d'un pécule calculé individuellement qui correspond à une aide sociale pour leur permettre de faire face à des obligations d'urgence lors de leur retour chez eux. Les salaires non-payés ne sont pas pris en charge.

A noter que les Etats ayant ratifié la convention du travail maritime (MLC) doivent mettre en œuvre au bénéfice des gens de mer travaillant sur les navires battant leur pavillon, une garantie financière abandon et rapatriement. La Fédération de Russie (comme la France) ayant ratifié cette convention, ces garanties financières peuvent être actionnées par les gens de mer ou un représentant dûment mandaté par ce dernier (un avis relatif à ces garanties et à leurs moyens de déclenchement doit être affiché à bord).

Reconnaissance des titres et aptitudes médicales

La reconnaissance des titres russes est-elle suspendue ?

Les officiers titulaires de brevets ou de certificats d'aptitude délivrés par la Fédération de Russie peuvent continuer à se voir délivrer des visas de reconnaissance pour exercer les prérogatives associées sur les navires sous pavillon français.

Aptitude médicale à la navigation des marins russes et ukrainiens

Les marins ukrainiens et russes embarqués sur un navire battant pavillon français, dont le certificat médical à la navigation reconnu par la France arrive à échéance, peuvent bénéficier d'une visite médicale du service de santé des gens de mer

Liens utiles sur les sanctions (sites de la DG Trésor) :

- Vous trouverez **la liste de toutes les personnes physiques et personnes morales soumises à des mesures de gel d'avoirs de l'ONU et de l'Union européenne sur le registre national des gels** sur notre page dédiée : [Gel des avoirs - Gels des Avoirs - Direction Générale Du Trésor \(dgtresor.gouv.fr\)](https://www.dgtresor.gouv.fr)
- Si vous souhaitez recevoir **les mises à jour du registre national des gels dès leur publication** (nouveaux gels, modifications, radiations), [abonnez-vous à notre flash info](#)
- Si vous devez **recevoir un paiement de la part d'une personne ou entité faisant l'objet d'une mesure de gel d'avoirs en application d'un contrat antérieur à l'entrée en vigueur des sanctions** (article 6 du règlement UE 26/2014), il convient de vous inscrire sur le [téléservice sanctions financières](#) en précisant comme motif d'inscription « autorisation contrat antérieur avec une personne sous sanction » puis déposer une demande d'autorisation de transaction financière via cet outil.

- En cas de questions relatives à des biens à double usage ou à des biens contrôlés à l'exportation, nous vous invitons à interroger **le service des biens à double usage**, à l'adresse générique suivante : doublusage-sanctions.russie@finances.gouv.fr
- Enfin, nous vous invitons à consulter le site internet mis en place par la direction générale du Trésor sur lequel vous trouverez un certain nombre d'informations utiles:
 - Page dédiée aux sanctions visant la Russie avec **les règlements européens consolidés** pour vous faciliter la lecture : [Russie \(en lien avec la violation par la Russie de la souveraineté et de l'intégrité territoriale de l'Ukraine \) | Direction générale du Trésor \(economie.gouv.fr\)](#)
 - Page d'information générale : [Sanctions économiques internationales | Direction générale du Trésor \(economie.gouv.fr\)](#)

Annexes :

Liste des produits interdits d'achat, d'import ou de transfert cités à l'annexe XXI du règlement 7902/22 modifiant le règlement (UE) n° 833/2014

ANNEXE XXI

LISTE DES BIENS ET TECHNOLOGIES VISÉS À L'ARTICLE 3 *decies*

Code NC	Désignation du bien
0306	Crustacés, même décortiqués, vivants, frais, réfrigérés, congelés, séchés, salés ou en saumure; crustacés fumés, même décortiqués, même cuits avant ou pendant le fumage; crustacés non décortiqués, cuits à l'eau ou à la vapeur, même réfrigérés, congelés, séchés, salés ou en saumure
1604 31 00	Caviar
1604 32 00	Succédanés de caviar
2523	Ciments hydrauliques (y compris les ciments non pulvérisés dits "clinkers"), même colorés
ex 2825	Hydrazine et hydroxylamine et leurs sels inorganiques; autres bases inorganiques; autres oxydes, hydroxydes et peroxydes de métaux, à l'exclusion des codes NC 28252000 et 28253000
ex 2835	Phosphinates (hypophosphites), phosphonates (phosphites) et phosphates; polyphosphates, de constitution chimique définie ou non, à l'exclusion du code NC 28352600
ex 2901	Hydrocarbures acycliques, à l'exclusion du code NC 29011000
2902	Hydrocarbures cycliques
ex 2905	Alcools acycliques et leurs dérivés halogénés, sulfonés, nitrés ou nitrosés, à l'exclusion du code NC 29051100
2907	Phénols; phénols-alcools
2909	Éthers, éthers-alcools, éthers-phénols, éthers-alcools-phénols, peroxydes d'alcools, peroxydes d'éthers, peroxydes d'acétals et d'hémi-acétals, peroxydes de cétones (de constitution chimique définie ou non) et leurs dérivés halogénés, sulfonés, nitrés ou nitrosés

Code NC	Désignation du bien
310420	Chlorure de potassium
310520	Engrais minéraux ou chimiques contenant les trois éléments fertilisants: azote, phosphore et potassium
310560	Engrais minéraux ou chimiques contenant les deux éléments fertilisants: phosphore et potassium
ex 31059020	Autres engrais contenant du chlorure de potassium
ex 31059080	Autres engrais contenant du chlorure de potassium
3902	Polymères de propylène ou d'autres oléfines, sous formes primaires
4011	Pneumatiques neufs, en caoutchouc
44	Bois, charbon de bois et ouvrages en bois; charbon de bois
4705	Pâtes de bois obtenues par la combinaison d'un traitement mécanique et d'un traitement chimique
4804	Papiers et cartons kraft, non couchés ni enduits, en rouleaux ou en feuilles, autres que ceux des n ^{os} 4802 ou 4803
6810	Ouvrages en ciment, en béton ou en pierre artificielle, même armés
7005	Glace (verre flotté et verre douci ou poli sur une ou deux faces) en plaques ou en feuilles, même à couche absorbante, réfléchissante ou non réfléchissante, mais non autrement travaillée
7007	Verre de sécurité, consistant en verres trempés ou formés de feuilles contrecollées
7010	Bonbonnes, bouteilles, flacons, bocaux, pots, emballages tubulaires, ampoules et autres récipients de transport ou d'emballage, en verre; bocaux à conserves en verre; bouchons, couvercles et autres dispositifs de fermeture, en verre
7019	Fibres de verre (y compris la laine de verre) et ouvrages en ces matières (fils, stratifiés (rovings), tissus, par exemple)

Code NC	Désignation du bien
7106	Argent (y compris l'argent doré ou vermeil et l'argent platiné), sous formes brutes ou mi-ouvrées, ou en poudre
7606	Tôles et bandes en aluminium, d'une épaisseur excédant 0,2 mm
7801	Plomb sous forme brute
ex 8411	Turboréacteurs, turbopropulseurs et autres turbines à gaz, à l'exception des pièces de turboréacteurs ou de turbopropulseurs portant le code NC 84119100
8431	Parties reconnaissables comme étant exclusivement ou principalement destinées aux machines ou appareils des n ^{os} 8425 à 8430
8901	Paquebots, bateaux de croisières, transbordeurs, cargos, péniches et bateaux similaires pour le transport de personnes ou de marchandises
8904	Remorqueurs et bateaux-pousseurs
8905	Bateaux-phares, bateaux-pompes, bateaux-dragueurs, pontons-grues et autres bateaux pour lesquels la navigation n'est qu'accessoire par rapport à la fonction principale; docks flottants; plates-formes de forage ou d'exploitation, flottantes ou submersibles
9403	Autres meubles et leurs parties

Liste des produits interdits d'achat, d'import ou de transfert cités à l'annexe XXII du règlement 7902/22 modifiant le règlement (UE) n° 833/2014

ANNEXE XXII

LISTE DES PRODUITS HOULLIERS VISÉS À L'ARTICLE 3 *undecies*

Code NC	Désignation du bien
2701	Houilles; briquettes, boulets et combustibles solides similaires obtenus à partir de la houille
2702	Lignites, même agglomérés, à l'exclusion du jais
2703 00 00	Tourbe (y compris la tourbe pour litière), même agglomérée
2704 00	Cokes et semi-cokes de houille, de lignite ou de tourbe, même agglomérés; charbon de cornue
2705 00 00	Gaz de houille, gaz à l'eau, gaz pauvre et gaz similaires, à l'exclusion des gaz de pétrole et autres hydrocarbures gazeux
2706 00 00	Goudrons de houille, de lignite ou de tourbe et autres goudrons minéraux, même déshydratés ou étetés, y compris les goudrons reconstitués
2707	Huiles et autres produits provenant de la distillation des goudrons de houille de haute température; produits analogues dans lesquels les constituants aromatiques prédominent en poids par rapport aux constituants non aromatiques
2708	Brai et coke de brai de goudron de houille ou d'autres goudrons minéraux