

DECRET N° 84-361 du 26 Septembre 1984

portant ratification de Douze (12) conventions de l'Organisation Maritime Internationale.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,
CHEF DE L'ETAT, PRESIDENT DU
CONSEIL EXECUTIF NATIONAL,

- VU l'ordonnance N° 77-32 du 9 Septembre 1977 portant promulgation de la Loi Fondamentale de la République Populaire du Bénin et des Lois Constitutionnelles qui l'ont modifiée ;
- VU le décret N° 84-322 du 3 Août 1984 portant composition du Conseil Exécutif National et de son Comité Permanent ;
- VU le décret N° 84-237 du 6 Juin 1984 portant transmission au Comité Permanent de l'Assemblée Nationale Révolutionnaire, pour autorisation de Ratification, de Douze (12) conventions de l'Organisation Maritime Internationale.
- VU le décret N° 84-337 du 31 Août 1984 chargeant le Camarade Romain VILON-GUEZO, Président du Comité Permanent de l'Assemblée Nationale Révolutionnaire, de l'intérim du Président de la République ;
- VU la décision N° 84-53/ANR/CP/P du 14 Septembre 1984 autorisant la ratification de Douze (12) conventions de l'Organisation Maritime Internationale,

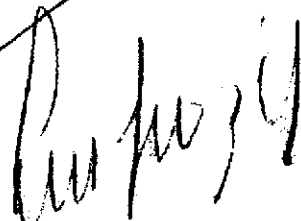
D E C R E T E :

Article 1er. - Sont ratifiées Douze (12) conventions de l'Organisation Maritime Internationale dont les textes se trouvent ci-joints.

Article 2. - Le présent décret sera publié au Journal Officiel.

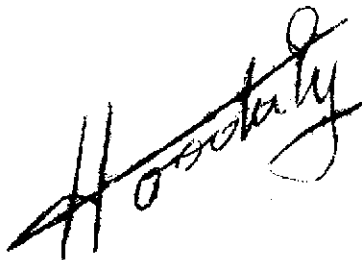
Fait à Cotonou, le 26 Septembre 1984

Pour le Président de la République, Chef de de l'Etat, Président du Conseil Exécutif National, le Président du Comité Permanent de l'Assemblée Nationale Révolutionnaire, chargé de l'intérim,


Romain VILON-GUEZO

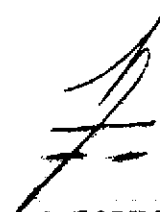
2 2 2

Le Ministre de l'Information et
des Communications,



Ali HOUDOU

Pour le Ministre des Affaires
Etrangères et de la Coopération
absent, le Ministre Délégué auprès
du Président de la République,
Chargé de l'Intérieur, de la Sécurité
Publique et de l'Administration
Territoriale, chargé de l'intérim,



Edouard ZODEOUGAN

Pour le Ministre de l'Equipe-
ment et des Transports absent, le Ministre
du Travail et des Affaires Sociales,
Chargé de l'intérim,



André ATCHADE

Ampliations : PR 8 SA/CC/PRPB 4 CP/ANR 4 CPC 6 PPC 2 MIC-MAEC-MET 12
Autres Ministères 12 SGCEN 4 SPD 2 DPE-DLC-INSAE 6 IGE et ses Sections
4 DCCT-Gde Chanc.-ONEPI 3 UNB-FASJEP-BN-DAN 8 PAC-OBEMAP-COBENAM 6 Pré-
fets 6 JORPB 1.-

Proposition de ratification des conventions
de l'Organisation Maritime Internationale

I

Le présent document contient douze conventions de l'Organisation Maritime Internationale que notre pays, la République Populaire du Bénin, doit ratifier dans le souci de donner à l'Administration Maritime béninoise les moyens d'assumer correctement ses responsabilités conformément au décret n° 172/PR/MTPTPT du 18 Juin 1968 portant création d'une Direction de la Marine Marchande.

Il se présente comme suit :

- | | |
|---|---------|
| 1°/ Introduction | |
| a) L'Organisation Maritime Internationale | page 3 |
| b) Projet de ratification : | |
| Pourquoi faire ? | page 8 |
| c) Liste des principales conventions à ratifier | page 12 |
| 2°/ Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) | page 14 |
| 3°/ Convention Internationale de 1972 sur la sécurité des Conteneurs (CSC 1972) | page 27 |
| 4°/ Convention Internationale de 1969 sur l'intervention en haute-mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (INTERVENTION 1969) | page 29 |
| 5°/ Convention Internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) | page 31 |
| 6°/ Convention Internationale de 1971 portant création d'un fonds International d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FUND 1971) | page 34 |
| 7°/ Convention Internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 1976) | page 38 |
| 8°/ Convention Internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL 1973) | page 42 |

- 9°/ Convention Internationale de 1966 sur les lignes
de charge (LLC 1966) page 48
- 10°/ Convention Internationale de 1969 sur le jaugeage
des navires (TONNAGE 1969) page 52
- 11°/ Convention Internationale de Terremolinos sur la
sécurité des navires de pêche (SEV 1977) page 54
- 12°/ Convention Internationale de 1972 pour prévenir
les abordages en mer (COLREG 1972) page 57
- 13°/ Convention Internationale de 1978 sur les normes
de formation des gens de mer, de délivrance des
brevets et de veille (STCW 1978) page 60

LA DIRECTION DE LA MARINE MARCHANDE

2. 1. L'Assemblée :

Composée des représentants de tous les Etats membres envoyant des délégations, elle se réunit normalement à Londres en session ordinaire tous les deux ans.

La dernière Assemblée Générale s'est tenue au mois de novembre 1983. La République Populaire du Bénin était représentée par son Directeur de la Marine Marchande et le Directeur Général du Port Autonome de Cotonou.

L'Assemblée :

- reçoit et examine les rapports du Conseil ;
- approuve le programme de travail de l'Organisation ;
- vote de budget ;
- recommande aux membres des règles et directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires, à la lutte contre cette pollution et aux questions relatives aux effets de la navigation maritime sur le milieu marin ;
- prend les mesures appropriées en matière de coopération technique.

2. 2. le Conseil :

Depuis 1978, il se compose de 24 membres élus par l'Assemblée pour deux ans, suivant divers critères assurant une représentation géographique équilibrée.

C'est l'organe exécutif et directeur de l'Assemblée entre les sessions. Il se réunit 2 fois par an.

Avec l'approbation de l'Assemblée, il nomme le Secrétaire Général.

2. 3. le Comité de la Sécurité Maritime :

Ouvert à tous les membres, il examine toutes les questions techniques, éventuellement en sous-Comités spécialisés, de la compétence de l'Organisation (aides à la navigation, règlement pour prévenir les Abordages, marchandises dangereuses, sauvetage, pollution...).

2. 4. le Comité juridique :

Ouvert à tous les Etats membres, il prépare, étudie et soumet au Conseil les projets de Conventions internationales ou d'amendements en tenant compte des développements les plus récents du droit de la mer.

2. 5. le Comité de la protection du milieu marin :

Il étudie les données scientifiques, techniques et pratiques susceptibles, par des recommandations ou des directives, d'améliorer la situation existante.

Un sous comité des produits chimiques en vrac dépend conjointement de ce comité et du comité de la Sécurité Maritime.

2. 6. le Comité de la Coopération Technique :

Ouvert à tous les états-membres, ce Comité examine les problèmes liés aux projets de coopération technique financés soit en collaboration avec le P.N.U.E ou le P.N.UD, soit directement par l'O.M.I grâce à des fonds d'affectation spéciale mis volontairement à la disposition de l'Organisation par divers Etats, soit grâce à l'action spécifique de certains Etats.

C'est dans le cadre de ce Comité, sur un programme financé par le P.N.UD, qu'a pu se réaliser justement le projet BEN/80/004 "Administration et Sécurité Maritimes en République Populaire du Bénin."

2. 7. le Secrétariat :

Le Secrétariat, qui est installé à Londres, est l'instrument permanent de fonctionnement de l'Institution.

Il se compose :

- du Secrétaire Général, le plus Haut Fonctionnaire International de l'O.M.I., nommé par le Conseil avec l'approbation de l'Assemblée Générale. L'actuel Secrétaire Général est M. SRIVASTAVA, de nationalité indienne ;

- de six divisions, divisées en sections, animées par des fonctionnaires internationaux recrutés sur une base géographique aussi large que possible ;

- de 3 conseillers interrégionaux s'occupant de la législation maritime, de l'administration, de la sécurité maritime et de la pollution des mers ;

- de 6 conseillers interrégionaux implantés à l'étranger pour assurer dans une zone géographique donnée un rôle de liaison avec les autorités gouvernementales des Etats maritimes de la zone. Il existe en particulier un conseiller interrégional à Abidjan pour les états d'Afrique francophone.

3. Amendements à ratifier :

Au fil des années, le nombre des Etats-membres a considérablement augmenté. Ainsi, en 1983, le Togo est devenu le 125ème Etat-membre de l'Organisation. Par ailleurs, l'activité de celle-ci, cantonnée à l'origine dans l'examen des questions relatives à la sécurité des navires s'est progressivement étendue au droit maritime, à la protection du milieu marin et à la coopération technique.

Il convenait donc d'ajuster les structures de l'O.M.I. pour donner aux pays en développement la place qui leur revient dans ses différents organes et consacrer les activités nouvelles tout en assurant une répartition plus fonctionnelle du travail.

Tels furent l'objet des amendements à la Convention portant création de l'O M C I adoptés par l'Assemblée le 7 Octobre 1974 (Résolution A. 315/ES. V) le 14 Novembre 1975 (Résolution A. 358/IX), le 9 Novembre 1977 (Résolution A. 371/X.), le 17 Novembre 1977 (Résolution A. 400/X) et le 15 Novembre 1979 (Résolution A. 450/XI).

3. 1. Les amendements de 1974 et 1977 sont entrés en vigueur le 1er Novembre 1978 et en 1982. La ratification de la République Populaire du Bénin n'est donc plus nécessaire. Ils concernaient :

- . l'élargissement de la composition du Conseil dont le nombre des membres passe de 18 à 24, avec une répartition des sièges plus favorable aux pays en développement.

- . l'ouverture du Comité de la Sécurité Maritime à tous les membres de l'Organisation.

- . une modification du nom de l'Organisation qui est devenue l' " Organisation Maritime Internationale "

3. 2. Les autres amendements, dont la ratification est proposée, intéressent la composition et les attributions du Conseil ainsi que l'extension des activités de l'Organisation.

- Pour ~~garantir~~ une meilleure représentativité des pays en développement, il est proposé que le nombre des membres du Conseil passe de 24 à 32 (Résolution A. 450/XI du 15 Novembre 1979)

- Le Conseil se verrait investi de nouvelles fonctions dans la coordination du travail de l'Organisation (Résolution A. 358/IX du 14 Novembre 1975)

- Le Comité juridique, le Comité de Protection du Milieu marin et le Comité de la Coopération Technique sont institutionnalisés et leurs travaux placés sur un pied d'égalité avec ceux du Comité de la Sécurité Maritime. Corrélativement, les buts de l'Organisation sont élargis (Résolution A. 358/IX et A. 400/X).

L'intérêt porté par la République Populaire du Bénin aux activités de l'OMI tant pour la qualité technique de ses travaux que pour l'aide qu'elle apporte aux jeunes marines des pays en développement, notamment la République Populaire du Bénin, conduit à demander au Conseil Exécutif National l'autorisation de ratifier les amendements susvisés.

Projet de ratification de Conventions
Internationales par la République
Populaire du Bénin

8

Par Ordonnance n° 77-31 du 2 septembre 1977,⁽¹⁾ la République Populaire du Bénin avait ratifié la Convention portant création de l'Organisation Intergouvernementale consultative de la navigation (OMCI) mais ce n'est que le 19 mars 1980 que l'instrument d'acceptation de la Convention fut déposé et que la République Populaire du Bénin est devenue membre de l'Organisation.

Les seules Conventions Internationales dont le Secrétaire Général de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) est le dépositaire et qui aient été ratifiées à ce jour sont :

1. la Convention Internationale de 1948 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1948) qui avait été étendue au Dahomey en 1955. Après l'Indépendance, les autorités avaient expressément confirmé, le 20 avril 1961, leur adhésion à cette Convention remplacée par une autre Convention " SOLAS 1960 " laquelle a été, à son tour remplacée par la Convention " SOLAS 1974 " et son protocole de 1978.
2. la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (LDC 1972) à laquelle le Bénin avait adhéré par Ordonnance n° 75-13 du 25 février 1975 (2). Cette adhésion paraît du reste être passée inaperçue et ignorée des conseillers interrégionaux de l'OMI venus en mission à Cotonou au cours de ces dernières années.

(1) J . O. R. P. B. n° 21 1er septembre 1977

(2) J. O. R. D. n° n° 10 1~~er~~ mai 1975

Les différents experts de l'OMI qui se sont succédés au Bénin ont pourtant mis l'accent sur l'intérêt particulier que représentait pour le pays la ratification d'un certain nombre de conventions de base tant dans le domaine des questions juridiques, que de ceux de la protection du milieu marin, de la technologie maritime (construction, conception et équipement) et de la navigation.

Il s'agit notamment de M. MALLEJAC (rapports de mission du 8 au 25 février 1978 et rapport de mission du 5 au 14 janvier 1980) et de M. NICOLAS (rapport de mission du 2 au 11 juin 1982), tous deux ayant les fonctions de Conseiller Interrégional en Administration de la Sécurité Maritime, ainsi que de M. GHELBER (rapport de mission du 1er au 12 novembre 1982) Conseiller régional en législation maritime pour les Etats d'Afrique Francophone.

Dans le cadre du projet Ben/80/004, Administration et sécurité maritimes, il a été demandé à l'expert principal en administration maritime, Directeur du projet (1) de proposer, sous l'autorité du Ministère des Transports et des Communications et en collaboration avec le personnel national,

" les textes requis pour introduire dans les législation et réglementation nationales les prescriptions des conventions maritimes internationales ratifiées par le Gouvernement et pour exécuter les lois et règlements nationaux."

Avant d'introduire ces textes dans la législation nationale, il convient donc que, dès à présent, la République Populaire du Bénin ratifie un certain nombre de conventions dont la liste figure à l'annexe I. A cet égard, il semble que les autorités maritimes, conscientes de l'intérêt que ces ratifications présentent pour le pays, y soient très favorables mais se heurtent à

(1) M. FOURNIER, Administrateur en Chef de 2ème classe des Affaires Maritimes, de nationalité Française

problème de forme: il serait en effet demandé au Ministère Technique concerné (Ministère des Transports et Communications) 250 exemplaires de chacune des conventions à ratifier. Il s'agit là d'une dépense extrêmement lourde pour le budget du Ministère et qui peut paraître superflue puisque les Conventions sont d'ordre purement technique et n'engagent nullement la politique générale du Gouvernement. Aussi, en accord avec le département des Organisations Internationales du Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération, il a été préparé, pour chacune des Conventions que devrait ratifier la République Populaire du Bénin, une synthèse résumant les dispositions essentielles. Elle pourrait remplacer, aux moindres frais, l'acquisition des 250 exemplaires demandés étant entendu qu'il conviendrait seulement de prévoir l'acquisition de quelques exemplaires par Convention aux fins de diffusion auprès des Ministères ou Directions Techniques concernées.

Ce point de vue est également partagé par le Directeur de Cabinet du Président du Comité Permanent de l'Assemblée Nationale Révolutionnaire du Bénin.

La ratification de toutes ces Conventions internationales qui constituent la législation maritime internationale, base de nombreuses législations et réglementations nationales permettrait à la République Populaire du Bénin :

1. de régulariser sa situation vis-à-vis de l'Organisation Maritime Internationale dont elle est devenue membre en 1980
2. d'envisager dans les années à venir de briguer un poste au Conseil de l'Organisation, c'est-à-dire à l'organe exécutif et directeur de l'Assemblée
3. de pouvoir compter sur une assistance technique de haute qualité lorsque le besoin s'en ferait sentir et d'envisager la poursuite de la formation de cadres administratifs et techniques supérieurs dans le domaine maritime
4. de doter son Administration de la Marine Marchande d'un arsenal juridique lui donnant les moyens concrets d'une intervention efficace dans les domaines vitaux que sont notamment la sauvegarde de la vie humaine en mer et la prévention de la pollution.

5. de permettre à cette même Administration d'exercer un contrôle plus rigoureux de la sécurité des navires fréquentant le Port de Cotonou.

6. d'assurer à sa flotte, et particulièrement au " M/S GANVIE," une conformité avec la réglementation internationale reconnue par les gouvernements ~~des~~ Etats que ce navire fréquente et qui ont renforcé les mesures préventives de contrôle dans leurs ports, notamment au regard des bâtiments battant pavillon d'Etats non parties aux Conventions.

1. Conventions traitant de questions générales :

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) telle qu'amendée en 1978.
- Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs (CSC 1972) telle que modifiée.

2. Conventions traitant de questions juridiques :

- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures (INTERVENTION 1969) et son Protocole de 1973.
- Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 1969) et son protocole de 1976.
- Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FUND 1971) et son Protocole de 1976.
- Convention internationale de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (LLMC 1976)

3. Convention traitant de la protection du milieu marin :

- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution des navires (MARPOL 1973) et son Protocole de 1978.

4. Conventions traitant de la technologie marine :

- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (LLC 1966) telle qu'amendée en 1971, 1975 et 1979.
 - Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE 1969)
-

- Convention internationale Torremolines sur la sécurité des navires de pêche (SFV 1977)
 - 5 Conventions traitant de la navigation :
 - Convention international de 1972 pour prévenir les Abordages en mer (COLREG 1972) telle qu'amendée en 1981.
 - Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des Gens de Mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 1978)
-

La Convention Internationale de 1974 pour la
sauvegarde de la vie humaine en mer

(SOLAS 1974)

14

La Convention Internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, encore appelée SOLAS 1974, est la dernière version du plus important accord sur la sécurité maritime.

En effet, la première convention en ce domaine fut adoptée en 1914, après le naufrage dans l'Atlantique Nord du paquebot "TITANIC" qui avait heurté un iceberg. Cette Convention fut successivement complétée par d'autres conventions en 1928, 1948 et 1960..

Il était prévu initialement que la Convention de 1960 serait mise à jour au fur et à mesure que les circonstances l'exigeraient, mais dans la pratique, la procédure d'amendement s'avéra très lente, notamment en raison de l'accroissement important du nombre des Etats membres de l'Organisation Maritime Internationale. Aucun des amendements adoptés en 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 et 1973 n'entra en vigueur.

Pour éviter que les mêmes problèmes ne se posent de nouveau et afin de permettre la mise en oeuvre effective de ces amendements et permettre également que les amendements futurs soient acceptés rapidement, l'Assemblée de l'O.M.C.I. convoque en 1974 une Conférence Internationale pour conclure une nouvelle convention qui remplacerait la convention SOLAS de 1960 et qui inclurait :

1. des dispositions relatives à une entrée en vigueur rapide de la Convention ;
2. des procédures d'amendements améliorées et accélérées ;
3. les amendements déjà adoptés par l'Assemblée ;
4. un certain nombre de règles nouvelles recommandées par l'Assemblée.

Le principal objet de la Convention SOLAS 1974, amendée en 1978, est d'établir pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires des normes minimales compatibles avec la sécurité. Les Etats sont appelés à veiller à ce que les navires qui battent leur pavillon satisfassent à ces normes et un certain nombre de certificats sont prescrits à titre de preuve du respect de ces normes.

Les dispositions relatives au contrôle autorisent également les Gouvernements contractants à inspecter les navires d'autres Etats contractants/^{s'ils} ont des raisons de savoir que ceux-ci ne satisfont pas aux prescriptions de la Convention.

A la Convention proprement dite (plus de 250 pages dans le document officiel) sont jointes 5 résolutions et une recommandation intéressant les navires nucléaires - 67 Etats étaient représentés à la Conférence de 1974 par des délégations.

I La Convention SOLAS 1974 . . . Annexe.

1. Chapitre 1er : dispositions générales

Partie A : Application, définitions

La Convention s'applique uniquement aux navires effectuant des voyages internationaux (le M/S " Ganvié " est donc directement concerné) autresque :

- . les navires de guerre ou transport de troupes
- . les navires de charge de moins de 500 tonneaux de jauge brute
- . les navires sans moyen de propulsion mécanique
- . les navires en bois de construction primitive
- . les yachts de plaisance et les navires de pêche
- . les navires exemptés (c'est - à - dire effectuant des voyages nationaux) sous réserve qu'ils soient conformes à des dispositions suffisantes pour assurer / leur sécurité lorsqu'ils entreprennent un voyage international.

Partie B : Visites et Certificats

- inspections et visites effectuées par des fonctionnaires du pays où le navire est immatriculé, ou des inspecteurs désignés à cet effet ou des organismes reconnus par lui .

- règles relatives aux visites :

- . des navires à passagers
- . des engins de sauvetage (navires de charge)
- . installations électriques et radar (.)

- . coque, machine, matériel d'armement (.)
- . maintien des conditions après visite

- délivrance des certificats par l'Etat du pavillon ou par un autre gouvernement ; durée de validité, présentation, affichage, acceptation, avenant et contrôle des certificats :

Tout navire doit notamment être en possession de :

- . un certificat de sécurité de construction pour navire de charge ;

- un certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge ;

- . un certificat de sécurité radiotélégraphique ou un certificat de sécurité radiotéléphonique pour navire de charge ;

- . éventuellement, un certificat de sécurité pour navire à passagers ;

- . éventuellement des certificats d'exemption, d'une durée de validité égale à celle des certificats auxquels ils se réfèrent.

A la date d'expiration, la validité peut être prorogée pour une durée maximum de 5 mois afin de permettre au navire d'achever son voyage vers le pays dans lequel il est immatriculé ou dans lequel il doit être visité.

Ces certificats sont acceptés par les autres gouvernements contractants mais s'il existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas aux indications, le navire peut être retenu à l'étranger jusqu'à ce qu'il puisse appareiller sans danger pour son équipage et ses passagers.

Partie C. accidents :

Après accident, toute Administration doit effectuer une enquête si elle estime qu'elle peut aider à déterminer des modifications aux règles de la Convention.

Le gouvernement contractant s'engage à transmettre à l'OMI. toutes informations pertinentes concernant les conclusions de ces enquêtes.

2. Chapitre II 1. construction, compartimentage et stabilité, machines et installations électriques

Ce chapitre contient des dispositions très précises relatives à :

2. 1. compartimentage et stabilité : notamment, le compartimentage des navires à passagers en compartiments étanches doit être tel qu'après une avarie hypothétique de la coque du navire celui-ci demeure à flot en position stable.

Le degré de compartimentage, mesuré par la distance maximale admissible entre deux cloisonnements adjacents, varie avec la longueur du navire et le service auquel il est destiné. Le degré de compartimentage le plus élevé correspond aux plus longs navires essentiellement affectés au transport des passagers.

Tout navire doit subir, après achèvement des travaux, un essai permettant de déterminer les éléments de sa stabilité. Le capitaine doit posséder tous les renseignements nécessaires dont une copie doit être remise à l'Administration.

2. 2. machines et installations électriques :

Les dispositions visent à ce que les services essentiels au maintien de la sécurité du navire, de l'équipage et des passagers soient assurés dans toutes les circonstances nécessitant des mesures de secours, notamment :

- sur les navires de charge d'une jauge brute inférieure à 5 000 tonneaux, il doit être prévu une source autonome d'énergie de secours, en particulier pour l'éclairage des dispositifs de mise à l'eau et des postes d'arrimage des embarcations de sauvetage, pouvant être maintenue 3 heures.

- . le tableau principal de distribution et le tableau de secours doivent être d'accès facile et sans danger pour le personnel préposé. Chaque circuit séparé doit être protégé contre les courts-circuits et le câblage doit être supporté de manière à éviter l'usure par frottement ou détérioration. Les batteries d'accumulateurs doivent être convenablement abritées et ventilées.

- l'appareil à gouverner auxiliaire doit être actionné par une source d'énergie s'il est exigé une mèche de gouvernail dont le diamètre à la hauteur de la barre est supérieur à $355,6^m/m$.

. Tout navire doit être pourvu de deux moyens de transmission (dont un du type télégraphe) des ordres de la passerelle à la machine.

3. Chapitre II . 2. Construction, prévention, détection et extinction de l'incendie.

L'incendie d'un navire, particulièrement d'un navire à passagers ou d'un navire - citerne, est très souvent un accident grave mettant en péril le navire, son équipage et ses passagers.

Ce chapitre vise donc à établir un degré de prévention, de détection et d'extinction de l'incendie aussi élevé que possible. Les dispositions reposent sur les principes suivants :

- division du navire en tranches verticales principales par des cloisonnements ayant une résistance mécanique et thermique ;
- séparation des locaux d'habitation du reste du navire par des cloisonnements ayant une résistance mécanique et thermique ;
- utilisation restreinte de matériaux combustibles ;
- détection de tout incendie à l'endroit où il a pris naissance ;
- localisation et extinction de tout incendie à l'endroit où il a pris naissance ;
- protection des issues et des moyens d'accès aux fins de lutte contre l'incendie ;
- possibilités d'utilisation rapide des installations de lutte contre l'incendie ;
- réduction des risques d'inflammation de la vapeur de la cargaison.

C'est ainsi que l'on peut relever les principales dispositions suivantes :

- . tout navire doit disposer d'un plan de lutte contre l'incendie précisant en particulier les cloisonnements, les dispositifs de détection, d'extinction, les moyens d'accès aux compartiments, l'installation de la ventilation ainsi que toutes instructions relatives à l'entretien et au fonctionnement du matériel.

- . les pompes d'incendie doivent être entraînées par un moteur indépendant (deux pompes indépendantes pour les navires d'une jauge brute supérieure à 1 000 tonneaux) ;

- . le nombre et la répartition des bouches d'incendie doivent être tels que deux jets au moins n'émanant pas de la même bouche puissent être dirigés sur un point quelconque du navire ;

- . chaque manche d'incendie doit être pourvue d'un ajutage et des raccords nécessaires ;

- . il doit exister un raccord international de jonction avec la terre (obligation pour tout navire d'une jauge brute supérieure à 1.000 tonneaux) ;

- . prescriptions relatives aux extincteurs (capacité, nombre, examen) ainsi qu'aux installations fixes d'extinction par le gaz, aux dispositifs fixes d'extinction à mousse à haute expansion dans les locaux de machines ou par projection d'eau diffusée sous pression ;

- . Tout dispositif réglementaire de détection de l'incendie doit pouvoir signaler, au moyen d'appareils automatiques, l'existence ou les signes d'un incendie. Les indications doivent être centralisées sur la passerelle ou dans d'autres postes de sécurité en liaison avec la passerelle ;

- . obligation d'avoir à bord au moins deux équipements de pompier comprenant équipement individuel et appareil respiratoire ;

- . dispositions concernant les moyens d'évacuation (escaliers, échelles) et dispositions spéciales pour les locaux de la machine ;

Certaines dispositions sont communes à tous les navires et des dispositions spéciales sont prévues pour les navires-citernes.

4. Chapitre III. Les engins de sauvetage :

La partie A, s'applique à tous les navires, décrit les différents types d'engins, leur armement, leurs spécifications de construction, les méthodes permettant de déterminer leur capacité et contient des dispositions relatives à l'entretien et au nombre requis d'engins de sauvetage. On y trouve également les consignes d'urgence et les dispositions sur les appels et exercices périodiques.

Les parties B et C contiennent des dispositions supplémentaires applicables aux navires à passagers et aux navires de charge.

On peut retenir les principes suivants :

4. 1. Tout navire de charge doit avoir de chaque bord des embarcations de sauvetage d'une capacité totale telle qu'elles puissent recevoir toutes les personnes à bord. Ces embarcations, qui ne peuvent être d'une longueur inférieure à 4,90m, doivent conserver une stabilité positive à pleine charge.

4. 2. Tout navire de charge jaugeant plus de 1600 tonneaux doit avoir une embarcation de sauvetage à moteur (combustion interne) capable de filer au moins quatre noeuds à pleine charge.

4. 3. Il doit y avoir à bord de tout navire de charge des radeaux de sauvetage pouvant recevoir la moitié du nombre total de personnes embarquées.

Les radeaux pneumatiques doivent être établis en haute mer et construit de façon telle qu'il puisse résister sans dommage au lancement à la mer d'une hauteur de 18m et pouvoir être redressé par une seule personne s'il se gonfle étant chaviré.

Les radeaux rigides doivent être construits de façon à pouvoir être lancé à l'eau sans dommage, être établi et pouvoir flotter à l'en-droit comme à l'envers.

4. 4. Chaque embarcation de sauvetage doit être attribuée à un jeu séparé de bossoirs.

4. 5. Il doit y avoir à bord de chaque navire au moins huit bouées de sauvetage, dont deux munies d'appareils lumineux à allumage automatique. Celles-ci doivent être en liège ou matériau équivalant, ne pas être attaquée par les hydrocarbures, être de couleur visible et porter le nom du navire et son port d'immatriculation.

4. 6. Les navires doivent avoir pour chaque personne embarquée une brassière de sauvetage répondant à certaines conditions (soulever hors de l'eau la tête d'une personne épuisée, couleur visible ; sifflet...)

4. 7. Tout navire doit être muni d'un appareil lance-amarre.

4. 8. Tout navire doit être muni de moyens lui permettant d'effectuer des signaux de détresse efficaces, de jour comme de nuit (douze signaux parachutes).

4. 9. Un rôle d'appel et de consignes en cas d'urgence doit fixer les fonctions spéciales que doit remplir chacun des membres de l'équipage et son poste. Il doit être affiché à bord et prévoir les signaux distincts pour l'appel aux postes d'embarcations et d'incendie.

4. 10. enfin, au moins une fois par mois doit avoir lieu un exercice d'embarcation et d'incendie dont le compte-rendu doit figurer au journal de bord.

Une fois tous les quatre mois, les divers groupes et embarcations de sauvetage doivent être à tour de rôle, parées au dehors et si possible amenées à la mer.

5. Chapitre IV. Radiotélégraphie et radiotéléphonie :

5. 1. La Partie A prescrit les normes d'installations devant se trouver à bord d'un navire, notamment :

- les navires de charge d'une jauge brute supérieure à 1600 tonneaux doivent, sauf exemptions particulières, être pourvus d'une station radiotélégraphique.

5. 2. Partie B :

Tout navire muni d'une station radiotélégraphique doit avoir au moins un officier radioélectricien qualifié, et s'il n'est pas muni d'un auto-alarme faire assurer un service d'écoute permanent sur la fréquence radiotélégraphique de détresse.

5. 3. Partie C :

Conditions techniques requises quant aux stations et installations radiotélégraphiques (notamment installation principale et installation de réserve, électriquement séparées et indépendantes l'une de l'autre ; émetteur principal et de service devant émettre sur la fréquence radiotélégraphique de détresse, et de 150 ou 100 milles marins de portées minimales respectives pour les navires jaugeant plus de 1600 tonneaux).

Un radiogoniomètre doit être capable de recevoir des signaux et de prendre des relèvements à partir desquels le relèvement et la direction vrais peuvent être déterminés.

Enfin cette partie précise certaines règles concernant les installations radiotélégraphiques des embarcations de sauvetage à moteur et les appareils radioélectriques portatifs pour les embarcations et radeaux de sauvetage.

5. 4. La partie D. énumère les indications que les Officiers radioélectriciens sont tenus de porter sur le " registre de bord radio-électrique."

Il est à noter que ce chapitre IV ne concerne que les installations prescrites pour des raisons de sécurité et ne traite pas de l'équipement complémentaire destiné à la " correspondance." Ce chapitre est strictement lié aux Règlements des Radiocommunications de l'Union Internationale des Télécommunications.

6. Chapitre V - Sécurité de la Navigation

Aux termes de ce chapitre.

1. le capitaine de tout navire qui se trouve en présence de glaces, épaves dangereuses, tempêtes tropicales, vents de force égale ou supérieure à 10 (échelle de Beaufort) pour lesquels aucun avis de tempête n'a été reçu doit en informer, par tous les moyens possible les navires dans le voisinage ou les autorités compétentes les plus proches. En l'occurrence, l'urgence prime la forme et les messages sont gratuits.

1. 2. les navires sont encouragés à recueillir tout renseignement d'ordre météorologique susceptibles de faciliter la navigation.

1. 3. ils doivent respecter les règles d'organisation du trafic et en particulier les routes adoptées dans le cadre de la séparation du trafic (Manche, Mer du Nord notamment).

1. 4. Tout capitaine recevant un message de détresse est tenu de se porter à toute vitesse au secours des personnes en détresse, sauf impossibilité mentionnée au journal de bord.

1. 5. Tout navire d'une jauge brute supérieure à 1600 tonnes doit être pourvu, sauf exemptions de :

- . un radiogoniomètre
- . un radar

- . un gyrocompas (en plus du compas magnétique)
- . un appareil de sondage par écho
- . un matériel radioélectrique

permettant le radioralliement sur la fréquence radiotéléphonique de détresse.

1. 6. Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité.

1. 7. Si l'importance de la navigation et les risques l'exigent, les gouvernements contractants doivent assurer l'installation et l'entretien des aides à la navigation nécessaires.

Ils doivent en outre prendre toutes dispositions pour assurer la veille sur côtes et le sauvetage des personnes en détresse près des côtes. Ces renseignements doivent être communiqués à L'O M I.

1. 8. L'échelle de pilote doit répondre à des prescriptions précises telles que le pilote puisse embarquer et débarquer en toute sécurité.

1. 9. Tout navire doit être pourvu des publications nautiques appropriées, et tenues à jour, nécessaires pour le voyage (cartes, instructions nautiques, livre des phares, annuaire des marées) ainsi que d'un Code International des signaux.

7. Chapitre VI - Transport des grains :

Le rîpage est en effet une caractéristique propre aux grains et ses effets sur la stabilité du navire peuvent être catastrophiques. La Convention SOLAS énonce donc des dispositions précises pour l'arrimage et l'assujettissement de la cargaison.

Elle tient compte notamment de l'existence de navires construits spécialement pour le transport des grains et indique une méthode de calcul des moments défavorables d'inclinaison dus à un rîpage de la surface de la cargaison à bord des navires transportant du grain en vrac.

Elle établit également un plan de chargement des navires pris individuellement comprenant une autorisation, des données de stabilité en matière de chargement des grains et des plans connexes.

Un exemplaire du plan doit d'ailleurs se trouver à bord du navire pour permettre au capitaine de satisfaire aux dispositions de ce chapitre.

8. Chapitre VII - Transport des marchandises dangereuses

Ce chapitre, qui répartit les marchandises dangereuses en 9 classes, contient des dispositions sur l'emballage, le marquage et l'arrimage des marchandises dangereuses sous emballage mais ne s'applique pas aux substances transportées à bord de navires spécialement conçus.

Les dispositions relatives à la classification reposent sur la méthode utilisée par les Nations-Unies pour tous les modes de transport, encore qu'elles soient plus strictes.

Les gouvernements contractants doivent donner des instructions au plan national, et pour les aider dans cette tâche, un Code Maritime International des Marchandises dangereuses a été publié. Il est constamment actualisé.

9. Chapitre VIII - Navires nucléaires :

Ce chapitre ne contient que des règles de base qui sont complétées par diverses recommandations.

II Le Protocole de 1978 :

A la suite de plusieurs accidents survenus à des pétroliers durant l'hiver 1976 - 1977, les Etats Unis demandèrent la réunion d'une Conférence Internationale en vue d'étudier les instruments juridiques relatifs à la sécurité des navires citernes et/ modifier la Convention SOLAS 1974.

La Conférence s'est tenue à Londres en février 1978 et a adopté, entre autres mesures, le Protocole de 1978 à la Convention SOLAS 1974 : il s'agit d'un instrument distinct et indépendant de la Convention SOLAS/^{sur} le plan juridique, c'est-à-dire que seuls les Etats Parties à cette Convention sont autorisés, sans y être pour autant obligés, à ratifier le Protocole de 1978.

Les principales dispositions contenues dans le Protocole sont les suivantes :

1. Visites de sécurité et certificats :

- des inspections inopinées doivent être effectuées par les Administrations sur les navires de leur pavillon, sauf si des visites annuelles obligatoires sont instituées.

- l'action à mener en cas de découverte d'anomalies est précisée (application des principes de la Résolution A.321 (IX)).

. les règles relatives aux navires de charge ont été renforcées, quant à la nature des visites, et aux intervalles entre visites. Des visites intermédiaires sont instituées pour les navires citernes âgés d'au moins dix ans.

. Les durées de validité des certificats sont précisées. En particulier, le certificat de sécurité de Construction ne peut être prorogé au delà de 5 ans. Il est précisé les cas dans lesquels un certificat cesse d'être valable (inspections et visites effectuées dans les délais fixés, navire changeant de pavillon).

2. Appareil à gouverner et dispositif de commande à distance.

. sur tous les navires citernes d'une jauge brute supérieure à 10 000 tonneaux, il doit y avoir deux systèmes de commande à distance de l'appareil à gouverner, mis en marche depuis le passerelle.

. sur tous les navires citernes neufs d'une jauge brute supérieure à 10 000 tonneaux, l'appareil à gouverner principal doit comprendre au moins deux groupes de moteur identiques.

3. une troisième série de prescriptions concerne les mesures de protection contre l'incendie applicables aux navires - citernes qui doivent être équipés d'un dispositif à gaz inerte, notamment pour tous les navires citernes neufs d'un port en lourd supérieur à 20. 000 tonnes ou pour tous les navires citernes fonctionnant avec des systèmes de lavage au pétrole brut.

4. La dernière série de prescriptions concerne la sécurité de la navigation :

. tous les navires d'une jauge brute supérieure à 10 000 tonneaux doivent être dotés de deux radars indépendants.

. l'appareil à gouverner et le pilote automatique doivent faire l'objet d'essais et d'exercices systématiques.

*

*

*

L'entrée en vigueur le 25 Mai 1980 de la Convention SOLAS 1974 constitue une réalisation importante issue des efforts internationaux visant à améliorer la sécurité en mer.

Si certaines prescriptions sont très détaillées techniquement, le plupart d'entre elles sont aussi des règles de bon sens qu'il convenait de codifier tant pour la sécurité du navire que celle des autres navires sillonnant toutes les mers du globe.

Il paraît hautement recommandable que la République Populaire du Bénin ratifie la Convention SOLAS de 1974 et le Protocole de 1978. Elle doit en effet envisager dès à présent que les futurs navires qui viendront grossir sa flotte existante ou la remplacer soient construits conformément aux normes de la Convention. Il ne faut pas perdre de vue que, depuis son entrée en vigueur en Mai 1980, un pays signataire pourrait refuser l'entrée dans ses eaux territoriales d'un navire étranger ne répondant pas aux nouveaux standards internationaux, et que les pays européens dans le cadre du " Mémorandum de la Haye " ont décidé de renforcer le contrôle des navires étrangers fréquentant leurs ports.

LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1972 SUR LA
SECURITE DES CONTENEURS

(CSC 1972)

27

Le trafic des conteneurs a connu au cours de ces dernières décennies un développement spectaculaire qui a conduit à la construction d'une importante flotte de navires spécialisés ainsi qu'à la réalisation d'installations portuaires appropriées. Ainsi, par exemple, en a-t-il été au Port de Cotonou.

L'Organisation Maritime Internationale, consciente de la nécessité de faciliter les transports internationaux par conteneurs et reconnaissant les avantages qu'il y aurait à officialiser des prescriptions internationales communes en matière de sécurité a donc officialisé les règles de construction des conteneurs dans la Convention Internationale sur la sécurité des conteneurs, encore appelée " CSC 1972."

1. Champ d'application :

Après qu'il ait été défini un certain nombre d'expressions, notamment celui de " conteneurs," l'article 3 de la Convention précise son champ d'application : elle s'applique " aux conteneurs neufs et existants utilisés pour un transport international, à l'exception des conteneurs spécialement conçus pour le transport aérien." Tout conteneur neuf doit être agréé conformément aux dispositions de l'Annexe I de ladite Convention.

2. Essais, inspection, agrément, entretien et contrôle :

Pour mettre en oeuvre les dispositions de l'Annexe I, chaque Administration doit instaurer une procédure d'inspection et d'agrément des conteneurs ou les confier à des organisations dûment autorisées en informant l'Organisation Maritime Internationale.

Tout conteneur qui n'est pas maintenu dans un état satisfaisant peut se voir retirer l'agrément.

Le contrôle doit se limiter à la présence sur le conteneur d'une plaque valide d'agrément aux fins de la sécurité sauf s'il y a la preuve évidente que l'état du conteneur présente un risque manifeste pour la sécurité.

- Tout différend entre deux ou plusieurs parties contractantes concernant l'application de la Convention qui ne peut être réglé par voie de négociation peut être soumis à un tribunal arbitral.

3. Règles relatives à l'essai, l'inspection, l'agrément et l'entretien des conteneurs : Annexe I

En 4 chapitres, cette annexe traite des :

3. 1. Règles communes à tous les systèmes d'agrément :

Une plaque d'agrément aux fins de sécurité doit être fixée à demeure sur tout conteneur agréé et porter un certain nombre d'indications, dont la mention :

" Agrément CSC aux fins de sécurité," en Français ou en Anglais.

Le propriétaire du conteneur doit le maintenir dans un état satisfaisant du point de vue de la sécurité.

3. 2. Règles relatives à l'agrément des conteneurs par type de construction (construction en série).

3. 3. Règles relatives à l'agrément individuel des conteneurs neufs

3. 4. Règles relatives à l'agrément des conteneurs existants :

Les conteneurs existants doivent être agréés dans les cinq ans suivant la date d'entrée en vigueur de la Convention survenue le 6 Septembre 1977; En principe donc tous les conteneurs actuellement en service doivent être agréés.

4. Annexe II : règles de construction en matière de sécurité et essais :

Cette annexe fixe des règles très précises de construction ainsi qu'en matière de charges et procédures d'essais.

Convention Internationale de 1969 sur l'intervention en haute-mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures.

(INTERVENTION 1969)

A la suite de la catastrophe du " TORREY - CANYON," en 1967, la question s'est posée de savoir dans quelle mesure un Etat côtier pouvait intervenir pour protéger son littoral en cas d'accident entraînant une pollution par hydrocarbures et si cette intervention était susceptible de porter atteinte aux intérêts des armateurs et des propriétaires de cargaison étrangers ou même d'autres Etats.

Tel fut l'objet d'une Conférence réunie à Bruxelles en Novembre 1969 et qui abouti à l'adoption, le 29 Novembre, de la " Convention Internationale sur l'intervention en haute - mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures," appelée encore " INTERVENTION 69."

1. Aux termes de cette Convention " les Parties à la présente Convention peuvent prendre en haute - mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes."

Elle ne s'applique pas aux navires de guerre ou aux navires d'Etat affectés à un service gouvernemental non-commercial.

2- L'Etat riverain est habilité à prendre les mesures qui s'imposent sous certaines conditions :

2.1. consultation des autres Etats mis en cause par l'accident de mer (notamment le ou les Etats du pavillon).

2.2. notification des mesures envisagées à toutes personnes physiques ou morales ayant des intérêts susceptibles d'être compromis ou affectés par ces mesures.

2.3. consultations éventuelles d'experts indépendants dont la liste est tenue à jour par l'Organisation Maritime Internationale.

2.4. en cas d'urgence, l'Etat riverain peut prendre toutes mesures rendues nécessaires nonobstant toutes notifications ou consultations.

2.5. l'Etat riverain doit éviter de son mieux tout risque pour les vies humaines et apporter aux personnes en détresse toute l'aide dont elles ont besoin.

2.6. les mesures prises sont notifiées aux Etats et à toutes personnes concernées ainsi qu'à l'Organisation Maritime Internationale.

3- Les mesures d'intervention de l'Etat riverain doivent être proportionnées aux dommages subis ou à la menace et elles doivent cesser dès que le but est atteint.

Si cet Etat prenait des mesures allant au-delà de celles que la Convention autorise, il serait alors tenu de dédommager le préjudice causé à autrui.

4- Enfin des dispositions sont prises (une annexe est consacrée aux procédures classiques de conciliation et d'arbitrage) pour le règlement des différends pouvant naître de l'application des dispositions de la Convention.

*
* *

En adoptant cette Convention, la République Populaire du Bénin se doterait indéniablement d'une base juridique solide et d'une procédure lui permettant d'agir en conformité avec la loi internationale face aux accidents de mer susceptibles de se produire au large de ses côtes et qui menaceraient de polluer son littoral.

C'est pourquoi il est proposé que la République Populaire du Bénin, Etat côtier non à l'abri de pollutions ou menaces de pollution par les hydrocarbures adopte la Convention de Bruxelles du 29 Novembre 1969 sur l'intervention en haute mer et dont les avantages qu'elle peut retirer sont évidents.

Convention Internationale de 1969 sur la responsabilité civile
pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

C L C 1969

31

Un autre problème est apparu à l'occasion de l'accident du " TORREY CANYON " : celui de l'étendue et des fondements de la responsabilité de l'armateur ou du propriétaire de la cargaison pour les dommages subis par des Etats ou d'autres personnes à la suite d'un accident de mer entraînant une pollution par les hydrocarbures.

L'objet de la Convention de Bruxelles du 29 Novembre 1969 sur la responsabilité civile a donc été de veiller à ce que soient suffisamment dédommagées les personnes ayant subi des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures à la suite d'accident de mer mettant en cause des pétroliers.

Cette convention repose sur cinq principes :

1. elle s'applique " exclusivement aux dommages par pollution survenus sur le territoire, y compris la mer territoriale, d'un Etat contractant ainsi qu'aux mesures de sauvegarde destinées à éviter ou réduire de tels dommages."

Le seul critère du champ d'application géographique est le lieu où le dommage est survenu. Il n'est pas exigé que le propriétaire du navire soit un ressortissant d'un Etat contractant ou que le navire batte pavillon d'un Etat contractant.

2. La responsabilité n'est imposée qu'au propriétaire du navire et à lui seul. Aucun préposé, mandataire ou autre personne n'est responsable en vertu de la Convention.

3. Elle impose une responsabilité stricte du propriétaire et ne prévoit que de rares exonérations :

- dommages résultant de guerre ou d'un phénomène naturel de caractère inévitable ;

- dommages résultant du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage ;

- dommages résultant en totalité de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation.

4. Le propriétaire a le droit de limiter sa responsabilité, par évènement, à un certain montant si l'évènement n'a pas été causé par sa faute personnelle.

Ce montant est de 2.000 francs - or par tonneaux de jauge du navire et ne peut en aucun cas excéder 210 millions de francs.

Il n'existe pas de responsabilité minimum pour les petits navires, mais les montants de limitation fixés par cette Convention CLC 1969 sont néanmoins deux fois plus élevés que la limitation applicable aux dommages matériels (dont ceux dus à la pollution) du fait de la Convention de limitation de 1957.

5. Le propriétaire doit s'assurer pour couvrir sa responsabilité dès lors que le navire transporte plus de 2.000 tonnes d'hydrocarbures en vrac.

Les navires d'Etats non contractants fréquentant les ports d'Etats contractants doivent se couvrir de la même façon.

*

* *

Comme la Convention " INTERVENTION 1969," la convention " CLC 1969 " ne s'applique pas aux navires de guerre ou aux navires d'Etat affectés à un service gouvernemental non commercial.

Par ailleurs, des définitions données à l'article 1er de la Convention, il en résulte que :

1. elle ne s'applique qu'aux navires ou engins marins " qui transportent effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison " (sont donc exclus, par exemple les cargos, vracquiers ou pétroliers naviguant sur lest) ;

2. par hydrocarbures, on entend " hydrocarbures persistants;"

3. les dommages par pollution doivent résulter d'une perte ou d'un dommage causé par une " contamination," à l'exclusion des dommages causés par explosion ou incendie.

Enfin, la Convention contient un certain nombre de dispositions détaillées relatives aux questions de juridiction ou de procédure (répartition de l'indemnisation disponible, reconnaissance et exécution des jugements).

La Convention " CLC 1969 " a été adoptée par plus d'une cinquantaine d'Etats, dont de nombreux pays en développement (Algérie, Tunisie, Maroc, Ghana, Sénégal...) et il ne peut être que de l'intérêt de la République Populaire du Bénin de devenir partie, elle aussi, à la Convention sur la responsabilité civile.

Cette convention a été complétée par un Protocole de 1976 qui a notamment modifié les termes de référence de limitation de responsabilité en précisant que le propriétaire d'un navire peut limiter sa responsabilité à un montant total par événement de 133 unité de compte par tonneau de jauge brute sans toutefois pouvoir excéder un total de 14 millions d'unités de compte.

Cette "unité de compte" est le droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds Monétaire International. Des dispositions spéciales sont prévues pour les Etats contractants qui ne seraient pas membres du F.M.I.

Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

FUND 1971

34

La Convention sur la Responsabilité Civile (CLC 1969) ne traitait pas de façon satisfaisante de toutes les questions juridiques et financières, et la Conférence de Bruxelles de 1969 vota également une Résolution exprimant son désir de voir élaborer un plan d'indemnisation complémentaire fondé sur deux objectifs essentiels :

- paiement d'une indemnisation supplémentaire aux victimes des dommages dus à la pollution ;
- prise en charge financière des propriétaires de navires responsables en vertu de la Convention CLC 1969.

La Convention sur le Fonds (FUND 1971) étant complémentaire à la Convention sur la Responsabilité civile (CLC 1969), seuls les Etats Parties à cette dernière peuvent devenir Parties à FUND 1971.

1. Le Fonds verse une indemnisation supplémentaire en cas de dommages, ou de mesures prises pour les prévenir ou les limiter, dus à la pollution et causés sur le territoire d'un Etat Partie à FUND 71.

Ainsi le Fonds paie :

- 1.1. si la Convention CLC 1969 ne prévoit pas de responsabilités pour les dommages en question ;
- 1.2. si le propriétaire ne peut s'acquitter de ses obligations résultant de la Convention et si la garantie financière souscrite ne couvre pas les dommages ou ne suffit pas pour satisfaire les demandes de réparation en vertu de cette Convention ;
- 1.3. si les dommages excèdent les limites fixées par la Convention CLC 1969.

Les cas évoqués aux paragraphes 1.2 et 1.3 sont particulièrement importants : l'expérience a montré que la responsabilité des navires transportant moins de 2.000 Tonnes d'hydrocarbures (CLC 1969) est très souvent insuffisante pour couvrir tous les dommages résultant de la pollution. Le Fonds intervient donc réellement de façon complémentaire pour assurer une indemnisation satisfaisante.

L'indemnisation maximum de 675 millions de francs peut être portée, par décision de l'Assemblée du Fonds, à 900 millions de francs.

2. Prise en charge financière du propriétaire du navire

2.1. Le Fonds prend en charge financièrement le propriétaire du navire pour la partie du montant total de la responsabilité qui aux termes de CLC 1969.:

- . excède 1500 francs par tonneau de jauge ou 125 millions de francs si ce dernier montant est moins élevé ;

- . ne dépasse pas 2.000 francs par tonneau de jauge, ou 210 millions de francs si ce dernier montant est moins élevé.

Il peut ainsi payer une somme de 500 francs par tonneau de jauge ou 85 millions de francs si ce dernier montant est moins élevé (soit de 25 à 40 % de la responsabilité en vertu de la Convention CLC 1969) sauf, s'il prouve que, par faute personnelle du propriétaire, le navire n'a pas respecté les prescriptions formulées dans quatre conventions internationales très importantes, que la République Populaire du Bénin est également invitée à ratifier :

- Convention pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures (OILPOL 1954, puis MARPOL 1973/78) ;
- Convention SOLAS/1960 puis 1974) ;
- Convention de 1966 sur les lignes de charge ;
- Règlement pour prévenir les Abordages en Mer (COLREG 1960 puis 1972) ;

2.2. Pour la mise en oeuvre des dispositions de la Convention, celle-ci contient également des dispositions applicables à la procédure à suivre en matière de requêtes, de droits et d'obligations, et de juridictions.

3. Contributions au Fonds international d'indemnisation
pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Le Fonds est alimenté par des contributions versées par toutes personnes qui, dans le territoire d'un Etat contractant, reçoivent du pétrole brut ou des fuels lourds expédiés par mer, si elles en reçoivent plus de 150 000 tonnes au cours de l'année civile correspondante.

Deux types de contributions sont prévues :

- . une contribution initiale, payée sur la base d'une somme fixe par tonne d'hydrocarbures reçue (0,4 cents E. U.), payée en livre sterling.

- . une contribution annuelle levée si le fonds de roulement est inférieur au montant raisonnablement nécessaire pour régler les dépenses administratives et les indemnités liées.

Celles-ci sont payées directement au Fonds. Le gouvernement de l'Etat contractant n'a qu'à envoyer annuellement à l'Administrateur du Fonds la liste des personnes qui ont reçu des hydrocarbures au cours de l'année civile précédente, avec indication des quantités reçues.

4. Organisation du Fonds :

Il existe une Assemblée qui se compose de tous les Etats, un Comité exécutif composé actuellement de 7 membres, un Administrateur et un Secrétariat. Il a son siège à Londres.

5. Procédure des demandes d'indemnisation :

Le règlement intérieur du Fonds contient des dispositions détaillées relatives au règlement des demandes d'indemnisation. Le Fonds coopère en particulier avec les assureurs du propriétaire du navire (les "P and I" clubs).

*

*

*

La Convention FUND 1971 constitue avec la Convention CLC 1969 la législation internationale régissant l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Elles constituent un " tout " et la Convention sur le Fonds est particulièrement avantageuse pour les

victimes éventuelles d'évènements entraînant une pollution par les hydrocarbures.

En outre, en cas d'évènement entraînant une pollution, le Fonds peut aider les Etats à obtenir le matériel, l'équipement, les services ou le personnel nécessaires pour en prévenir ou en atténuer les dommages.

La République Populaire du Bénin ne pourrait donc retirer que des avantages en adhérant rapidement, comme l'ont déjà fait plus d'une vingtaine de pays (Algérie, Ghana, Libéria et Tunisie en particulier), à la Convention de 1971 sur le Fonds d'indemnisation.

Comme CLC 1969, FUND 1971 a été complétée par un Protocole signé à Londres le 19 Novembre 1976 et qui substitue aux montants fixés en francs dans la Convention, des montants fixés en "unités de compte" ou "unités monétaires".

Convention Internationale de 1976 sur la limitation
de la responsabilité en matière de créances maritimes
(L L M C 1976)

38

Reconnaissant l'utilité de fixer d'un commun accord certaines règles uniformes relatives à la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes, et en application d'une résolution adoptée en 1975 par l'Assemblée de l'O.M.C.I., une Conférence se tint à Londres en novembre 1976 qui adopta la " Convention de 1976 sur la Convention de la responsabilité en matière de créances maritimes," encore appelée L L M C 1976.

I Le droit à limitation :

1- personnes en droit de limiter leur responsabilité :

Les propriétaires de navires et assistants tels que définis à l'article 1er de la Convention peuvent limiter leur responsabilité conformément aux règles de la Convention.

L'expression " responsabilité du propriétaire de navire " comprend la responsabilité résultant d'une action formée contre le navire et le fait d'invoquer cette limitation n'emporte pas la reconnaissance de la responsabilité.

2- créances soumises à la limitation :

Il s'agit notamment

- des créances pour mort, lésions corporelles, pertes et dommages à tous biens survenus à bord du navire ou en relation directe avec son exploitation ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage, ainsi que pour tout préjudice en résultant.

- Des créances pour tout préjudice résultant d'un retard dans le transport par mer de la cargaison et des passagers

- des créances pour d'autres préjudices résultant de l'atteinte à tous droits de source extra contractuelle, en relation directe avec l'exploitation du navire ou avec des opérations d'assistance ou de sauvetage ;

- des créances pour avoir renfloué, enlevé, détruit... un navire coulé, naufragé, échoué ou abandonné ainsi que ce qui se trouve ou s'est trouvé à bord

- des créances pour avoir enlevé, détruit ou rendu inoffensive la cargaison

- des créances produites par une personne autre que la personne responsable pour les mesures prises afin de prévenir ou réduire un dommage pour lequel la personne responsable peut limiter sa responsabilité conformément à la Convention, et pour les dommages ultérieurement causés par ces mesures.

3- Créances exclues de la limitation :

Les règles de la Convention ne s'appliquent pas notamment ;

- aux créances du chef d'assistance, de sauvetage, ou de contribution en avarie commune
- aux créances pour dommages dus à la pollution par les hydrocarbures au sens de la Convention internationale sur la Responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 29 novembre 1969
- aux créances soumises à toute convention internationale ou législation nationale régissant ou interdisant la limitation de la responsabilité pour dommages nucléaires
- aux créances pour dommages nucléaires formées contre le propriétaire d'un navire nucléaire :

4- Cette limitation de responsabilité ne saurait s'appliquer s'il est prouvé que le dommage résulte d'un fait intentionnel de la personne responsable.

II Limites de responsabilité :

1- limites générales :

Les limites de responsabilité sont fixées de façons différentes selon qu'il s'agit de :

- créances pour mort ou lésions corporelles :
 - 333 000 unités de compte pour un navire dont la jauge est inférieure à 500 tx j.b.
 - pour les navires d'un tonnage supérieur, à ce montant initial s'ajoute un montant supplémentaire établi selon un taux dégressif en raison du tonnage (500 unités de compte pour chaque tonneau de 50I à 3 000 tx j.b ; 333 unités de compte pour chaque tonneau de 3 00I à 30 000 tx j.b ; etc...)

- des autres créances :

. 167 000 unités de compte pour un navire dont la jauge est inférieure à 500 tx j.b.

. puis taux dégressif établi selon les mêmes règles que pour les créances pour mort ou lésions corporelles

o la jauge du navire est la jauge brute calculée conformément aux règles prévues à l'Annexe I de la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires

2- limites particulières :

Elles concernent les limites applicables aux créances des passagers

3- Unité de compte :

L'unité de compte est le droit de charge spécial défini par le Fonds Monétaire International.

Toutefois la Convention a prévu des règles particulières pour les Etats qui ne seraient pas membres du F.M.I : de façon à ce que puisse être exprimée en monnaie nationale de l'Etat Partie la même valeur réelle que celle exprimée en unité de compte.

4- limitation de la responsabilité sans constitution d'un fonds de limitation.

La limitation peut être invoquée même si un fonds de limitation n'est pas constitué, mais un Etat Partie peut stipuler dans sa législation que, lorsqu'une action est intentée devant ses tribunaux pour obtenir le paiement d'une créance soumise à limitation, le responsable ne peut invoquer le droit de limiter sa responsabilité que si un fonds de limitation a été constitué ou est constitué lorsque le droit de limiter la responsabilité est invoquée.

III Le Fonds de limitation :

1- Constitution du Fonds :

Toute personne dont la responsabilité peut être mise en cause peut constituer un Fonds auprès du Tribunal ou de toute autre autorité compétente de l'Etat Partie dans lequel une action est engagée pour des créances soumise à limitation. Il est constitué à concurrence du montant tel que calculé selon les méthodes prévues au paragraphe II et n'est disponible que pour régler les créances à l'égard desquelles la limitation de la responsabilité peut être invoquée.

2- Répartition du fonds :

Sous réserve de certaines dispositions prévues par la Convention, le fonds est réparti entre les créanciers, proportionnellement au montant de leurs créances reconnues contre le Fonds.

3- Si un fonds est constitué, aucune personne ayant produit une créance contre le fonds ne peut être admise à exercer des droits relatifs à cette créance sur d'autres biens d'une personne par qui ou au nom de laquelle le fonds a été constitué.

IV Champ d'application :

1- La Convention s'applique chaque fois qu'un propriétaire de navire cherche à limiter sa responsabilité devant le tribunal d'un Etat Partie, tente de faire libérer un navire ou tout autre bien saisi ou de faire lever toute autre garantie devant la juridiction de cet Etat qui peut toutefois, sous certaines conditions l'exclure totalement ou ~~partiellement~~ de l'application de la Convention.

2- Un Etat Partie peut stipuler dans sa réglementation que ce régime de limitation s'applique aux créances nées d'événements dans lesquels les intérêts de personnes qui sont ressortissantes d'autres Etats Parties ne sont en aucune manière en cause.

3- La Convention ne s'applique pas :

- . aux navires construits ou adoptés pour les opérations de forage lorsqu'ils effectuent ces opérations, notamment lorsque l'Etat est devenu Partie à une convention internationale fixant le régime de responsabilité applicable à ces navires,

- . aux aéroglisseurs

- . aux plates-formes flottantes destinées à l'exploration ou à l'exploitation des ressources naturelles des fonds marins et de leur sous-sol.

Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires et son protocole de 1978 (MARPOL 1973 - 78)

42

Dans la lutte internationale contre la pollution des mers, un premier pas important fut accompli en 1954, date à laquelle une Conférence réunie à Londres adopta la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, (encore appelée " OIL POL 1954 ") qui stipulait notamment que tout navire devait avoir à son bord un registre des hydrocarbures, d'une forme définie, où devaient être consignées certaines opérations. Plusieurs amendements à cette Convention furent adoptés, notamment en 1962 et 1969.

L'évolution des méthodes industrielles fit toutefois apparaître la nécessité de prendre des mesures plus larges et à plus grande échelle. Une Conférence internationale se réunit à Londres en Octobre 1973 et adopta le 2 Novembre 1973 une nouvelle Convention Internationale pour la prévention de la pollution par les navires, encore appelée MARPOL 1973, dont les prescriptions ont été renforcées par un Protocole, en 1978.

1. Contenu de la Convention MARPOL :

La Convention se compose de : 20 articles (obligations générales, définitions, champ d'application, infractions, certificats et règles spéciales concernant l'inspection du navire, recherche des infractions, rapports sur les événements, règlement des différends, communications des renseignements, entrée en vigueur, amendements, dénonciations...) ;

- 2 protocoles relatifs l'un aux rapports sur les événements entraînant ou pouvant entraîner le rejet de substances nuisibles, l'autre à l'arbitrage ;

- 5 annexes contenant des règles pour la prévention de :

- . la pollution par les hydrocarbures ;
- . la pollution par les substances nocives transportées en vrac ;
- . la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, conteneurs, citernes, - mobiles,...
- . la pollution par les eaux usées des navires ;
- . la pollution par les ordures des navires ;

2. Principales dispositions :

2.1. Portée de la Convention :

MARPOL s'applique à tout bâtiment exploité en milieu marin (dont les plates-formes fixes ou flottantes), quels que soient son type ou ses dimensions et couvre tous les aspects des pollutions liées à l'exploitation des navires et certains aspects des pollutions accidentelles à l'exception de :

- . l'élimination des déchets d'origine tellurique par immersion;
- . déversement de substances nuisibles résultant directement de l'exploration et l'exploitation des ressources minérales du fond des mers.

2.2. Infractions :

Toute violation des dispositions de la Convention est punissable en vertu de la législation de l'Etat du pavillon.

Toute violation commise dans la juridiction d'une Partie à la Convention est punissable soit en vertu de la législation de l'Etat du Pavillon, soit en vertu de la législation de cette Partie.

2.3. Certificats et inspections des navires :

Tout navire effectuant un voyage international doit avoir à son bord les certificats internationaux en cours de validité exigés par la Convention - Ces certificats valent commencement de preuve mais s'il existe de bonnes raisons de penser que les caractéristiques ou l'équipement du navire diffèrent de ceux portés sur les certificats, ou si ceux-ci sont expirés, le navire peut être retenu jusqu'à ce qu'il soit assuré que son appareillage puisse se faire sans danger excessif pour le milieu marin.

2.4. recherche des infractions :

A l'étranger, tout navire peut être soumis à une inspection, en particulier de celle de son registre des hydrocarbures. S'il y a infraction, un compte-rendu est communiqué à l'Etat du pavillon pour que celui-ci prenne des mesures appropriées.

2.5. Annexes facultatives :

Seules les annexes I et II sont obligatoires et un Etat qui ratifie la Convention peut très bien déclarer qu'il n'accepte pas les Annexes III, IV et V.

3. Annexe I : Règle relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures.

Cette annexe est originale et très importante en ce sens qu'elle vise à prévenir les pollutions opérationnelles et accidentelles en édictant des mesures ayant trait non seulement à la conception et à l'équipement des navires, mais également à leur exploitation et même, dans certains cas, à la qualification et à la formation du personnel affecté à certaines tâches.

1. Mesures concernant la conception du navire :

- . limitation de la taille unitaire des citernes des pétroliers pour réduire les déversements en cas d'abordage ou d'échouement ;
- . affectation exclusive de certaines citernes au transport d'eau de ballast (" ballast séparé ") pour permettre au navire de naviguer en sécurité sans embarquer d'eau de ballastage dans des citernes de cargaison sales ;
- . obligation de disposer certaines de ces citernes à " ballast séparé " en protection des citernes de cargaison pour tenter de conserver l'intégrité de ces dernières en cas de collision ou d'échouement ;
- . obligation de prévoir une, voire deux citernes de décantation pour améliorer l'efficacité du traitement des mélanges pollués.

2. mesures concernant l'équipement du navire :

- . obligation de doter les navires citernes d'une installation de lavage au pétrole brut permettant, par une meilleure qualité de lavage, de réduire les quantités de résidus restant à bord après le déchargement ;
- . utilisation de nombreux appareils de contrôle de nature à faciliter les opérations en mer et au port, et à en garantir la sécurité ;
- . installation d'un système dit " de surveillance continue et de contrôle des rejets, " sorte de " boîte noire " enregistrant les caractéristiques qualitatives et quantitatives des rejets et permettant donc des contrôles a posteriori ;

. installation, sur tous les navires, de systèmes de traitement automatique et de contrôle des rejets provenant du compartiment des machines.

3. mesures intéressant l'exploitation des navires :

. augmentation des normes de rejet existantes, tant pour les pétroliers (quantités réduites de moitié pour les navires neufs) que pour les autres navires (interdiction de rejet à moins de 12 milles des côtes) ;

. extension à tous les hydrocarbures tant lourds que légers (produits raffinés) dont la liste est précisée en appendice 1 ;

. création/^{de} "zones spéciales" considérées comme si vulnérables à la pollution par les hydrocarbures que tous les rejets y sont totalement interdits (Méditerranée, Mer Noire, Baltique et "zone des golfes"), sauf si le rejet est effectué pour assurer la sécurité du bâtiment, d'un autre navire, sauver des vies humaines ou en cas d'avarie ;

. création d'installations de réception dans lesquelles les navires auront à décharger tous leurs résidus, notamment dans les ports des "zones spéciales" ;

. procédure à respecter lors de tous les mouvements de liquide, hydrocarbures ou eau, à bord des navires citernes ;

. détermination des compétences et de l'effectif du personnel responsable des phases les plus importantes des opérations précitées.

4. Il est également prévu que tout pétrolier jaugeant plus de 150 tonneaux de jauge brute ou que tout navire autre jaugeant plus de 400 tonneaux doit tenir un registre des hydrocarbures où sont mentionnées diverses opérations effectuées à bord du navire.

4. Annexe II règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac.

Les navires affectés au transport de ces substances sont conçus pour transporter simultanément plusieurs produits incompatibles et, avant tout chargement, il faut nettoyer à l'eau de mer citernes et tuyautages, ce qui entraîne la formation de quantités importantes de boues et résidus actuellement rejetés à la mer pendant les voyages à vide.

L'objet de cette annexe est d'obliger les navires à réaliser ce lavage au port de déchargement (les eaux polluées étant rejetées à terre) et de ne les autoriser à appareiller que lorsque la concentration de produits nocifs mesurée dans les eaux de rinçage est jugée suffisamment faible pour ne plus présenter de danger pour le milieu marin.

Cette annexe classe en conséquence plus de 250 substances en 4 catégories différentes selon leur nocivité et fixe pour chacune les concentrations à atteindre à la fin des rinçages au port et les précautions à prendre lors des rejets en mer des eaux faiblement polluées restant à bord (mode et vitesse de rejet, distance par rapport à la terre).

5. Les Annexes facultatives :

5.1. Annexe III - règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées par mer en colis, ou dans des conteneurs, des citernes mobiles, des camions citernes ou des wagons citernes :

Pour le Transport de ces substances, l'annexe III prescrit notamment certaines règles en matière de conception des contenants, marquage et étiquetage, arrimage à bord, quantités transportées simultanément, établissement et duplication de documents permettant de faciliter la prise de mesures en cas d'accidents.

5.2. Annexe IV - règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires :

Elle détermine l'équipement de traitement à installer sur les navires, les normes à respecter pour les rejets en mer et précise la forme des certificats dont doivent être pourvus les navires ainsi équipés.

5.3. Annexe V : règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires :

L'objet de cette annexe est d'une part d'interdire le rejet de certains déchets présentant un danger pour la navigation (vieux filets de pêche...) et d'autre part de réglementer le rejet des autres déchets, même dégradables ou sans danger pour le milieu, en prévoyant des systèmes de traitement avant rejet et des normes de rejet précises.

Le Protocole relatif à la Convention internationale
de 1973 pour la prévention de la pollution par les
navires

(Londres - 17 Février 1978)

La Conférence internationale sur la sécurité des navires citernes et la prévention de la pollution, qui s'est tenue à Londres en février 1978, a abouti à l'adoption d'un certain nombre de mesures importantes, dont l'une est un Protocole relatif à la Convention MARPOL.

L'adoption de MARPOL avait été essentiellement retardée par des problèmes techniques concernant l'Annexe III (substances liquides nocives transportées en vrac). Aussi fut-il décidé que les Parties au Protocole de 1978 ne seraient pas liées par les dispositions de l'annexe II durant les trois années suivant la date d'entrée en vigueur du Protocole qui fait corps avec la Convention MARPOL et permet aux gouvernements d'adopter les sections les moins complexes de la Convention, en espérant que les problèmes techniques auront trouvé une solution pendant cette période intermédiaire.

En outre, le Protocole de 1978 contient des dispositions importantes qui complètent celles de 1973 et décrites au paragraphe 3.

*

*

*

La République Populaire du Bénin qui, si elle ne possède pas encore de pétroliers mais a néanmoins une flotte marchande, se devrait donc de ratifier la Convention MARPOL et son Protocole qui constituent actuellement la clef de voûte de la réglementation maritime internationale dans le domaine, souvent d'une actualité brûlante, de la prévention de la pollution par les navires.

CONVENTION Internationale de 1966
SUR LES LIGNES DE CHARGE
(LLC 1966)

L'établissement par la voie d'un accord international de francs-bords minimaux pour les navires effectuant des voyages internationaux a été reconnu primordial pour la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer.

A cet égard une Conférence s'est réunie à Londres en mars - Avril 1966 sur l'invitation de l'OMCI en vue d'établir une Convention Internationale sur les lignes de charge dont l'objectif était d'éviter la surcharge des navires, cause de nombreuses catastrophes maritimes.

La Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge, encore appelée " LLC 1966," a fait l'objet de plusieurs amendements en 1971, 1975 et 1979 et a remplacé une précédente convention élaborée en 1930.

Cette nouvelle convention fixe le franc-bord minimal correspondant au chargement maximum autorisé.

La plupart des Etats ont adhéré à cette convention que le M/S GANVIE se trouve obligé de respecter et le Gouvernement de la République Populaire du Bénin peut donc adhérer dès maintenant à " LLC 1966 " en vigueur depuis maintenant plus de quinze ans.

1. Champ d'application :

La Convention LLC 1966 s'applique à tous les navires effectuant des voyages internationaux et immatriculés ou non dans les pays dont les gouvernements sont des gouvernements contractants.

Elle ne s'applique pas

- aux navires de guerre ;
- aux navires neufs d'une longueur inférieure à 24m ;
- aux navires existants d'une jauge brute inférieure à 150 tonneaux ;
- aux navires de pêche et de plaisance ;
- aux navires affectés à la navigation sur les Grands lacs Américains, Mer Caspienne, Rio de la Plata,...

2. Zones et régions :

Un navire auquel s'applique la Convention doit se conformer aux dispositions applicables dans les zones et régions décrites à l'Annexe II.

3. Immersion :

Sauf cas très particuliers, les lignes de charge appropriées, marquées sur les bordés du navire et correspondant à la saison et à la zone ou région dans laquelle peut se trouver le navire, ne doivent jamais être immergées durant le voyage et à l'arrivée.

4. Visites et inspections des marques des navires :

4. 1. Elles doivent être effectuées par des fonctionnaires de l'Administration mais celle-ci peut en confier le soin à des inspecteurs nommés à cet effet ou des organismes reconnus par elle.

4. 2. Par ailleurs tout navire doit être soumis, en vue du respect des prescriptions de la Convention :

- . à une visite avant mise en service
- . à une visite périodique au moins une fois tous les cinq ans
- . à une inspection annuelle.

Toutes ces visites ou inspections sont mentionnées sur le Certificat International de franc-bord (1966)

5. Certificats : délivrance - durée de validité-acceptation-contrôle...

5. 1. Un certificat international de franc-bord (1966) est délivré à tout navire qui a été visité et marqué conformément aux dispositions de la présente convention (ou un certificat d'exemption)

- . soit par l'Administration du gouvernement contractant ;
- . soit par un agent, ou un organisme, dûment autorisé par elle ;
- . soit par l'Administration d'un autre Gouvernement contractant sur requête du Gouvernement d'un autre Etat contractant.

5. 2. Le Certificat International de franc-bord (1966) est délivré pour une durée qui ne peut excéder cinq ans, et il est annulé en cas de modifications importantes ou si le navire ne présente plus la sécurité voulue.

5. 3. L'Administration doit effectuer une enquête en cas d'accident survenu au navire soumis aux dispositions de la Convention et fournir les renseignements utiles à l'OMI.

6. Annexe I. Règle pour la détermination des lignes de charge :

En 45 règles réparties en 4 chapitres, cette annexe traite successivement.

6. 1. Chapitre 1er : Généralités (règle 1 à 9)

- définition des termes utilisés dans les annexes (longueur perpendiculaires, milieu du navire, largeur, creux sur quille, creux de franc-bord, coefficient de remplissage),

franc-bord ; distance mesurée verticalement au milieu du navire entre le bord supérieur de la marque de la ligne de pont et le bord supérieur de la ligne de charge appropriée.

Pont de franc-bord, superstructure,...

- marque de franc-bord : il s'agit d'un anneau dont le diamètre extérieur est coupé par une bande horizontale et dont le bord supérieur passe par le centre de l'anneau. Ce dernier est situé au milieu du navire, à une distance verticale du bord supérieur de la marque de la ligne de pont égale au franc-bord minimum d'été.

- Lignes utilisées avec la marque de franc-bord :

ligne de charge d'été (E)

Ligne de charge d'hiver (H)

ligne de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord (HAN)

ligne de charge d'été en eau douce (D)

ligne de charge tropicale en eau douce (TP)

6. 2. Chapitre II. Conditions d'assignation du franc-bord

- renseignements à fournir aux capitaines ;

- portes, écoutilles, descentes, manches à air, ouvertures situées dans la tranche des machines, ouvertures diverses dans les ponts de franc-bord et de superstructures, dalots, prises d'eau et décharges, hublots.

6. 3. Chapitre III - Francs - bords :

Pour le calcul du franc-bord, les navires sont divisés en deux types " A " et " B " :

- type " A " : navire conçu pour transporter uniquement des cargaisons liquides en vrac ;

- type " B " : autres navires.

6. 4. Chapitre IV. prescriptions particulières aux navires auxquels est assigné un franc-bord pour transport de bois en pontée

7. Annexe II. Zones, régions et périodes saisonnières :

Cette annexe précise

1. Les zones et régions périodiques d'hiver de l'hémisphère nord et de l'hémisphère sud ;

2. la zone et les régions périodiques tropicales ;

3. les zones d'été ;

4. Les mers fermées (Baltique, Mer Noire, Méditerranée, Mer du Japon) ;

5. Les lignes de charge d'hiver dans l'Atlantique Nord.

8. Annexe III

Elle donne un modèle de :

- certificat international de franc-bord (1966) ;
- certificat international d'exemption de franc-bord.

CONVENTION INTERNATIONALE DE
1969 SUR LE JAUGEAGE DES NAVIRES
" TONNAGE 69 "

52

La jauge d'un navire, c'est-à-dire son volume (1 tonneau de jauge vaut 2,83 M³), est un critère important dont il est tenu compte dans des nombreuses réglementations relatives à la sécurité des navires, aux brevets et à la qualification des équipages, aux droits de port, taxes de pilotage, etc...

Il importait donc que la communauté maritime internationale définisse des règles précises pour le calcul de la jauge brute (volume global du navire) et de la jauge nette (capacité commerciale) des navires. Tel est précisément l'objet de la Convention Internationale du 23 Juin 1969 "sur le jaugeage des navires, encore appelée " TONNAGE 1969 " que la République Populaire du Bénin est invitée à ratifier.

1. Champ d'application :

La Convention s'applique aux navires effectuant des voyages internationaux immatriculés dans les pays dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant ainsi qu'aux navires non immatriculés battant pavillon d'un Etat dont le Gouvernement est un Gouvernement contractant (règle générale)

Elle ne s'applique pas :

- . aux navires de guerre
- . aux navires d'une longueur inférieure à 24m
- . aux navires exclusivement affectés à la navigation sur les Grands Lacs Américains, la Mer Caspienne, le Rio de la Plata, le Parana et l'Uruguay.

2. Détermination des jauges - certificats :

1. la détermination des jauges brute et nette est effectuée par l'Administration qui peut confier cette opération à des personnes ou des organismes agréés par elle.

2. Après détermination de ces jauges il est délivré au navire un certificat international de jaugeage (1969) dont le modèle est fixé à l'Annexe II de la Convention.

3. Un gouvernement contractant peut, à la requête d'un autre Gouvernement contractant, déterminer les jauges d'un navire et délivrer le certificat international de jaugeage (1969), mais il ne le peut pas pour un navire battant pavillon d'un Etat dont le Gouvernement n'est pas un gouvernement contractant.

4. Tout navire battant pavillon d'un Etat contractant peut être soumis à une inspection d'un autre Etat contractant dont l'objet est de vérifier que le navire est bien pourvu dudit certificat en cours de validité et que les caractéristiques principales du navire correspondent aux indications qui y sont portées.

5. Les gouvernements contractants doivent communiquer à l'O M I des modèles des certificats délivrés (pour communication aux autres membres), les réglementations particulières relevant du champ d'application de la Convention et la liste des organismes non-gouvernementaux habilités à agir en leur nom.

3. Annexe I. Règles pour le calcul de la jauge brute et de la jauge nette des navires :

Cette annexe porte définition des expressions qui sont utilisées (pont supérieur, creux sur quille, largeur, espaces fermés et espaces exclus, passagers, espaces à cargaison, étanchéité aux intempéries).

Elle donne également les formules de calcul de la jauge brute et de la jauge nette, ainsi que le calcul des volumes et le mesurage.

!	Convention Internationale de	!
!	Terremolinos sur la sécurité des	!
!	navires de pêche, 1977)	!
!	(SFV 1977)	!
!		54

Si les accidents survenant aux navires de commerce sont encore nombreux malgré les prescriptions de plus en plus strictes des conventions internationales, les accidents survenant aux navires de pêche sont malheureusement encore plus nombreux.

Ces navires sont du reste exemptés des prescriptions des principales conventions internationales, notamment des conventions sur la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur les lignes de charge.

Il y avait donc là manifestement une lacune. Aussi, désireuse de promouvoir la sécurité de ces navires et de leurs équipages, l'Organisation Maritime Internationale provoque une conférence qui se tint à Terremolinos (Espagne). Cette Conférence adopta la Convention internationale sur la sécurité des navires de pêche, encore appelée " SFV 1977 " Son annexe adapte aux navires de pêche les prescriptions de la Convention SOLAS 1974 qui a fait l'objet d'une note de synthèse particulière.

1. Champ d'application :

1. 1. Par navire de pêche, il convient tout d'abord d'entendre un navire utilisé à des fins commerciales pour la capture du poisson, des baleines, des phoques, des morces et autres ressources vivantes de la mer.

1. 2. La Convention s'applique aux navires de pêche en mer autorisés à battre le pavillon d'un Etat partie, c'est-à-dire, selon la règle 1 de l'Annexe, les " navires de pêche neufs d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres, y compris les navires effectuant aussi le traitement du produit de leur pêche."

Elle ne s'applique pas aux navires utilisés exclusivement :

- à des fins sportives ou récréatives,
- pour le traitement du poisson ou d'autres ressources vivantes de la mer ;
- pour la recherche ou la formation ;
- pour le transport de cargaisons de poisson.

2. Certificat - contrôle :

2. 1. Le gouvernement contractant doit délivrer à tout navire soumis aux dispositions de la Convention un " Certificat international de sécurité pour navire de pêche," ou selon le cas un certificat d'exemption, dont le modèle figure à l'appendice 1 de l'annexe.

2. 2. Comme pour les navires de commerce, tout navire de pêche possédant un tel certificat peut être soumis dans les ports des autres Parties au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés qui peuvent éventuellement empêcher le navire d'appareiller s'ils estiment qu'il y a de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications du certificat.

2. 3. Toute partie doit communiquer à l' O.M.I.

- . la réglementation prise en la matière ;
- . la liste des organismes non gouvernementaux habilités à agir au nom du gouvernement ;
- . un nombre suffisant de modèles de certificats ;
- . toutes informations pertinentes concernant les conclusions d'enquêtes effectuées à la suite d'accidents survenus à des navires soumis aux dispositions de la Convention.

3. Annexe : règles relatives à la construction et à l'équipement des navires de pêche.

3. 1. Chapitre Ier dispositions générales :

Ce chapitre donne en particulier de nombreuses définitions (51 au total) d'expressions utilisées dans l'annexe notamment les caractéristiques des matériaux incombustibles, fixe la périodicité des visites, la délivrance des certificats, leur affichage et leur durée (quatre ans maximum avec prorogation possible d'un an)

3. 2. Chapitre II. règles relatives à la construction, l'étanchéité à l'eau et l'équipement -

3. 3. Chapitre III - règles relatives à la stabilité et l'état correspondant de navigabilité :

En particulier, en fin de construction ou en cas de modifications importantes, tout navire doit être soumis à un essai de stabilité et toutes informations adéquates doivent être fournies au patron et conservées à bord.

3. 4. Chapitre IV - Machines et installations électriques et locaux des machines sans présence permanente de personnel :

Les prescriptions sont comparables à celles de la Convention SOLAS 74.

3.5. Chapitre V - Prévention, détection et extinction de l'incendie

Il est distingué entre les navires d'une longueur égale ou supérieure à 55 mètres et ceux d'une longueur inférieure à 55 mètres - Les prescriptions sont comparables à celles de la Convention SOLAS 74, en fixant en outre des règles particulières concernant l'entreposage des bouteilles de gaz et des autres produits dangereux.

3. 6. Chapitre VI - protection de l'équipage

3. 7. Chapitre VII - engins de sauvetage :

- Tout navire doit avoir au moins deux embarcations ou radeaux de sauvetage - Leur nombre, capacité et type varient suivant la longueur (plus de 75m, entre 45 et 75m et moins de 45 mètres)

- Il doit y avoir pour chaque personne présente à bord une brassière de sauvetage d'un type approuvé.

- Il doit être prévu un nombre minimum de bouées de sauvetage (entre 4 et 8 suivant la longueur, dont la moitié avec appareils lumineux à allumage automatique).

3. 8. Chapitre VIII - consignes en cas d'urgence, rôle d'appel et exercices :

Les règles en la matière sont comparables à celles de la Convention SOLAS 1974.

3. 9. Chapitre IV - Radiotélégraphie et radiotéléphonie

3. 10. Chapitre X - Equipement de navigation de bord

à 45m

Notamment, les navires d'une longueur égale ou supérieure/doivent être pourvus d'un sondeur à écho et d'un équipement radar jugé satisfaisant par l'Administration.

CONVENTION INTERNATIONALE DE 1972 POUR
PREVENIR LES ABORDAGES EN MER
(COLREG 1972)

La Convention Internationale de 1972 pour prévenir les Abordages en mer, encore appelée COLREG 1972, se substitue aux anciennes règles faisant l'objet d'une annexe B à l'Acte Final de la Convention Internationale de 1960 pour la sauvegarde de la Vie Humaine en Mer (SOLAS 1960)

Bien que l'Ordonnance n° 68-38 P.R./M.T.P.T.P.T. du 18 Juin 1968 modifiée par l'Ordonnance n° 69-49 P.R./M.A.E. du 9 Décembre 1969 portant Code de la Marine Marchande actuellement en refonte prévoit dans son article 48 que tous les navires béninois " doivent se conformer au règlement international pour prévenir les Abordages en mer," il serait souhaitable, ne serait ce que pour la bonne forme, que la République Populaire du Bénin adhère officiellement à cette Convention Internationale COLREG 72, telle qu'amendée en 1981, comme l'ont déjà fait la majorité des Etats membres de l'O.M.I.

Cette Convention définit les règles de conduite des navires en mer et il faut considérer qu'il s'agit là, ni plus ni moins que du Code de la Route transposé à la navigation maritime : il est en effet inconcevable qu'un seul navire ne connaisse pas ces règles internationales qui doivent être impérativement connues de tous. Un seul manquement, particulièrement dans les mers fréquentées (Manche, Mer du Nord) peut être cause d'accident dont les répercussions seraient catastrophiques tant pour le navire fautif que d'autres navires, la faune et la flore marines. Il en serait de même, naturellement, dans les eaux béninoises.

En 38 règles et 4 annexes ce règlement international définit donc l'ensemble des règles de conduite qui s'appliquent " à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer." L'Organisation peut également " adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes règles."

Divisées en 5 parties, les règles concernent

1. Partie A. Généralités (champ d'application, responsabilité définitions).

2. Partie B : Règles de barre et de route

2. 1. conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité

- veille : tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée.
- vitesse de sécurité, variable en fonction de différents critères (visibilité, densité du trafic, capacité de manoeuvre ; etc...)
- risques et manoeuvres pour éviter les abordages.

Toute manoeuvre entreprise pour éviter un abordage doit, si les circonstances le permettent, être exécutée franchement, largement à temps et conformément aux bons usages maritimes.

- règles particulières concernant la navigation dans les chenaux étroits

- règles concernant les dispositifs de séparation du trafic. A cet égard, il convient que le M/S " GANVIE " qui est amené à naviguer dans de tels dispositifs (Casquets, Ouessant, Pas-de Calais) applique strictement la Règle 10 du Règlement au risque d'être verbalisé en cas de non respect.

2. 2. conduite des navires en vue les uns des autres

les règles concernent :

- les navires à voile
- le navire qui en rattrape un autre : il doit alors s'écarter de la route de ce dernier.
- Les navires qui font des routes directement opposées : chacun d'eux doit venir sur la droite (tribord) pour passer à la gauche (bâbord) de l'autre.
- Les navires dont les routes se croisent : celui qui voit l'autre sur la droite doit s'écarter de la route de celui-ci et éviter de le croiser sur l'avant.
- Les manoeuvres du navire non privilégié et celles du navire privilégié.

- . Les responsabilités réciproques des navires
- . 2. 3. règles de conduite des navires par visibilité réduite
les navires à propulsion mécanique doivent notamment
tenir leurs machines prêtes à manoeuvrer immédiatement.

3. Partie C - feux et marques :

Ces règles définissent :

- . la portée lumineuse des feux (variable suivant la longueur du navire)
 - . les feux que doivent porter les navires à propulsion mécanique faisant route, en opérations de remorquage et de poussage, les navires à voile faisant route et navires à l'aviron, les navires de pêche.
 - . Les feux que doivent porter les navires non maîtres de leur manoeuvre et les navires à capacité de manoeuvre restreinte, les bateaux pilotes, les navires au mouillage ou navires échoués ainsi que les hydravions.
- ### 4. Partie D. Signaux sonores et lumineux :

Le règlement définit le matériel de signalisation sonore (siflet, cloche, gong) dont doit être pourvu tout navire ainsi que les signaux de manoeuvre et d'avertissement à effectuer en temps de navigation normale, par visibilité réduite (faire entendre un son prolongé à des intervalles ne dépassant pas deux minutes) ou signaux destinés à appeler l'attention et signaux de détresse.

- ### 5. Partie E. Elle concerne certaines exemptions dont peuvent bénéficier des navires qui satisfaisaient aux prescriptions des règles de 1960.

Enfin, 4 annexes définissent successivement :

- l'emplacement et les caractéristiques techniques des feux et marques.
- Les signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres
- les caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore
- les signaux de détresse.

Convention Internationale de 1978 sur les normes
de formation des Gens de Mer, de délivrance des
brevets et de veille

(S T C W 1978)

60

Les accidents maritimes sont souvent imputables à des erreurs humaines plutôt qu'à des défaillances mécaniques. S'il est impossible d'éviter que de tels accidents se produisent, l'OMI a reconnu que l'enseignement et la formation des gens de mer influencent beaucoup sur la sécurité maritime et l'efficacité de la navigation.

Dès 1960 la Convention " SOLAS 1960 " fut élaborée et en 1964 un Comité Mixte O M C I/ O I T préparait un guide international de la formation maritime intitulé " Document destiné à servir de guide-1964 " qui donnait des conseils aux équipages de navires en matière d'utilisation et de fonctionnement des aides à la navigation, engins de sauvetage et d'une manière générale de tous éléments d'équipement du navire contribuant à la sécurité en mer. Ce document fut complété et modifié en 1975 et 1977.

Toutefois, dès 1971, le Conseil de l'OMCI décidait qu'une action plus poussée était nécessaire et demandait au Comité de la Sécurité Maritime d'étudier d'urgence la préparation de normes internationales de formation, de délivrance des brevets et de veille pour les Gens de Mer et décidait également de réunir une Conférence pour évoquer ces questions.

Cette conférence se tint à Londres, en Juin-Juillet 1978, et adopta à l'unanimité (72 Etats étaient représentés) la Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des Gens de Mer, de délivrance des brevets/dst veille, encore appelée " STCW 1978."

I - La Convention S T C W 1978 :

Ses dispositions les plus importantes sont les suivantes :

1- Obligations générales :

Les Etats membres doivent prendre toutes mesures pour donner à la Convention et à son Annexe leur plein effet afin de garantir que, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine et des biens en mer ainsi que de la protection du milieu marin, les gens de mer ont les qualifications et l'aptitude correspondant à leurs fonctions.

2. Champ d'application :

La Convention s'applique aux gens de mer servant à bord des navires de mer à l'exception des navires de guerre et navires de guerre auxiliaires, des navires appartenant à un Etat et exploités à des fins non commerciales, navires de pêche, navire de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial et navires en bois de construction primitive.

3. Brevets :

Les brevets sont délivrés par l'Administration aux marins qui remplissent les conditions requises de service, d'âge, aptitude physique formation, qualification et examens.

4. Dispositions transitoires :

Pour les Etats à l'égard ~~desquels~~ la Convention est entrée en vigueur :

- . les brevets déjà délivrés restent valides ;
- . l'Administration peut, durant cinq ans, continuer à délivrer des brevets suivant la pratique établie aux marins ayant commencé leur service avant l'entrée en vigueur de la Convention (ou, pendant deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la Convention, délivrer aux marins une attestation de service sous certaines conditions).

5. Dispenses :

- En cas d'extrême nécessité, une Administration peut délivrer sous certaines conditions et pour une période n'excédant pas 6 mois, une dispense à un marin qui ne possède pas le brevet approprié :

- Une dispense ne peut pas être accordée pour les fonctions de capitaine et de chef mécanicien, sauf cas de force majeure et pour une période aussi courte que possible ;

. Cette dispense n'est accordée à un officier radioélectricien ou à un opérateur radiotéléphoniste que dans les circonstances prévues par les Règlements des Radiocommunications ;

- les Etats doivent envoyer chaque année à l'OMI la liste des dispenses accordées, et le nombre des navires ayant une jauge brute supérieure et inférieure à 1600 tonneaux.

6. Equivalences :

Une Administration peut adopter d'autres méthodes d'instruction et d'entraînement sous réserve de les notifier à l'OMI.

7. Procédures de contrôle :

Tout navire peut être soumis, dans le port d'un Etat contractant à des contrôles visant à vérifier que les Gens de Mer possèdent bien les brevets requis et à évaluer qu'ils respectent bien les normes de veille prescrites; s'il paraît qu'elles ne sont pas respectées (abordage, échouement, manœuvre désordonnée, non respect des dispositifs de séparation du trafic par exemple), les carences seront notifiées au capitaine et à l'autorité consulaire ou diplomatique.

Le navire peut être retenu s'il n'est pas remédié à ces carences, mais s'il est retenu ou retardé inutilement, le navire aura droit à une indemnisation. A cet égard le navire d'une Partie non contractante doit être soumis au même traitement que le navire d'une Partie.

II. Annexe de la Convention STC W 1978 :

1. Chapitre 1er - Dispositions générales :

1. 1. définitions de différentes expressions (capitaine, officier, matelot, etc...),
1. 2. contenu des brevets et modèle de visa ;
1. 3. principes régissant les voyages à proximité du littoral :

Les règles de la Convention qui ont trait au capitaine, au service " pont " et au service " machine " contiennent des clauses dérogatoires permettant aux Administrations d'exempter les navires qui effectuent de tels voyages de certaines prescriptions.

2. Chapitre II. Capitaine et service " pont " :

2. 1. principes fondamentaux à observer lors du quart à la passerelle, (résolution A. 285 (VIII)) :

- dispositions relatives au quart :

La composition de l'équipe de quart doit être en tout temps adaptée aux circonstances (visibilité, densité de trafic...) mais il y a obligation impérative de ne laisser à aucun moment la passerelle sans personnel.

- les personnes chargées d'assurer la veille doivent être reposées et aptes à remplir leurs tâches.

- La navigation doit être préparée à l'avance et l'officier de quart doit être familiarisé avec les appareils de sécurité et de navigation qu'il doit utiliser le plus efficacement possible. S'il utilise le radar, il doit observer les règles de COLREG 72.

- L'officier chargé du quart ne doit pas quitter son poste sans avoir été remplacé, prévenir le capitaine s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité du navire, noter les mouvements et activités relatives à la navigation.

- L'homme de veille ne doit entreprendre aucune autre fonction qui risquerait de gêner le bon exercice de la veille .

Le pilote ne démonte pas le capitaine qui doit échanger avec lui les renseignements sur la conduite du navire, les conditions locales et les caractéristiques du navire.

2. 2. prescriptions relatives à la veille au port de navires transportant des marchandises dangereuses :

A bord de tout navire transportant des marchandises dangereuses en vrac, il doit toujours exister une veille efficace sur le pont et dans la machine même si le navire est amarré ou à l'ancre en toute sécurité.

2. 3. délivrance des brevets :

Les prescriptions relatives à la délivrance des brevets de capitaine , de second et officiers chargés du quart à la passerelle sont fondées sur deux paramètres fondamentaux :

- la jauge brute du navire (plus de 1600 tonnes, de 200 à 1600 tonnes, moins de 200 tonnes)

- le type de voyage effectué par le navire (voyage hauturier ou voyage à proximité du littoral).

Les règles II/2, II/3, II/3, II/4 et II/6 fixent les prescriptions relatives à la délivrance des brevets de, capitaine , de second et officiers de quart embarqués sur des navires d'une jauge brute supérieure à 1600 tonnes, ou comprise entre 200 et 1600 tonnes ou encore inférieure à 200 tonnes.

Ces prescriptions sont relatives à l'âge, au temps de navigation nécessaire à l'obtention du brevet, aux examens et connaissances minimales requises pour leurs délivrances (navigation, veille, équipement radar, météorologie, manoeuvre et conduite du navire, stabilité et construction, Code IMDG, prévention et lutte contre l'incendie, secours maritime, droit maritime, communications, sauvetage...)

Enfin, aux termes de la règle II/5, tout capitaine et officier de pont titulaire d'un brevet doit à des intervalles qui ne dépassent pas cinq ans :

- . prouver son aptitude physique ;
- . justifier avoir accompli au moins un an de service en mer, dans des fonctions équivalentes, au cours des cinq dernières années ;

à défaut de quoi il devra passer un test après avoir suivi un cours approuvé ou embarqué trois mois à titre ~~summa~~réraire.

3. Chapitre III. Service " machine "

3. 1. Ce chapitre transpose au service machine les prescriptions que l'on trouve au chapitre précédent pour le service pont.

Les prescriptions relatives à la délivrance des brevets de Chef mécanicien et de second mécanicien sont fondées :

- . sur la puissance de l'appareil de propulsion principal du navire (puissance en Kw) ;

- le type de voyage effectué par le navire.

3. 2. Ce chapitre comporte aussi des prescriptions relatives à la délivrance des brevets aux officiers mécaniciens chargés du quart dans une chambre des machines de type classique ou exploitée sans présence permanente de personnel.

3. 3. Tout officier mécanicien doit avoir suivi un cours approuvé d'entraînement à la machine.

4. Chapitre IV. Service radioélectrique :

1. Les dispositions obligatoires relatives à la veille radioélectrique sont énoncées dans les Règlements des Radiocommunications et les dispositions relatives à la veille radioélectrique de sécurité et à l'entretien du ~~matériel~~ sont énoncées dans la Convention SOLAS - Il convient aussi de se ~~reporter~~ aux résolutions adoptées par la Conférence de 1978.

2. Ce chapitre comporte, comme les chapitres II et III, des prescriptions relatives à la délivrance des brevets d'officier radio-électricien, d'opérateur radio - électricien et d'opérateur radiotéléphoniste.

3. Ce personnel est tenu de prouver à l'Administration, à intervalles réguliers, son aptitude physique et sa compétence professionnelle.

5. Chapitre V. Prescriptions spéciales applicables aux navires, citernes et aux navires transporteurs de produits chimiques ainsi qu'aux navires citernes pour gaz liquéfiés :

1. Ainsi, par exemple, les équipages de pétroliers n'ayant jamais servi auparavant à bord de tels navires doivent suivre à terre un cours de lutte contre l'incendie.

Tout officier responsable du chargement, déchargement, manutention de la cargaison doit en outre avoir acquis une expérience appropriée et avoir suivi un programme de formation spécialisée relatif aux tâches qu'il doit accomplir.

2. Des prescriptions du même ordre sont ~~édictees~~ pour les marins embarquant sur les navires transporteurs de produits chimiques ou de gaz liquéfiés.

6. Chapitre VI. Définition des prescriptions et connaissances minimales pour la délivrance et l'obtention du brevet d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage.

*

*

*

Outre la Convention elle-même, la Conférence a adopté un certain nombre de résolutions (25 au total) relatives :

- au capitaine et service " pont " (résolutions 1,3,8,17, 18, 2 dont une résolution consacrée à la formation sur simulateur radar et une à la formation à l'utilisation des aides anti-embardées) ;