



CAPTAINS'DAYS

3^{ème} édition - Mercredi 27 avril 2005



La responsabilité du capitaine à l'égard de l'armateur,
du bord et des tiers.

Par Jean-Jacques Ollu et Andrew Williams

(Extraits)

Conduite du navire et responsabilité pénale du capitaine :

Une responsabilité pénale est encourue, que le navire batte pavillon français ou étranger dans les cas suivants:

- Non-respect du règlement applicable ou refus d'obtempérer à des ordres des autorités maritimes (6 mois)
- Violation du RIPAM (2 ans)
- Absence de feux la nuit ou de signaux en temps de brume (3 mois)
- Faute du capitaine dont est résulté :
 - un abordage
 - Un échouement contre un obstacle visible ou connu
 - Une avarie grave du navire (3 mois)
- Refus d'assistance à un navire abordé (2 ans)
- État d'ivresse constaté à bord du navire (6 mois)



Le devoir de désobéissance du capitaine :

Si les ordres donnés au capitaine mettent en cause la sécurité du navire ou de l'expédition :

- Le capitaine est fondé à s'y opposer, sans que ce refus puisse lui être reproché.
- Il a le devoir de s'y opposer sous peine de sanction pénale : celle-ci est encourue même si le capitaine a agi en vertu d'ordres reçus du propriétaire ou de l'affrètement.

Que faire en cas de désaccord persistant ?

« ...tout capitaine qui, hors cas de force majeure, rompt son engagement et abandonne son navire avant d'avoir été remplacé, est puni

- si le navire se trouvait en sûreté dans un port, d'un emprisonnement de deux ans ;
- et si le navire était en rade foraine ou en mer, d'un emprisonnement de deux ans ».

Article 40 CDPMM

Pour de plus amples informations :

Maître Jean-Jacques Ollu, tel : +33 (0)1 44 94 40 54 - <http://www.hfw.com>

Andrew Williams, ISM and Safety Manager, Camper&Nicholson - tel : +33 4 92 91 29 12 - aw@ant.cnyachts.com

Les News !

Vendredi 22 avril le Décret n°2005-366, tant attendu, concernant les nouvelles filières des brevets Yachting, et les nouvelles appellations et prérogatives associées à ces brevets a été publié.

Ce Décret complète et modifie le Décret n°99-439 du 25 mai 1999 relatif à l'ensemble des brevets de marine marchande conformément à la convention STCW 95

Les titulaires de l'actuel PPN constateront dans le tableau II de ce Décret 2005-366 que l'extension de prérogatives du Capitaine Yacht 200 est bien portée à 60'.

Le PPN et le PNC changent de nom pour devenir Capitaine 500 avec une extension de prérogative de 200' à « illimité » en version Yacht du Brevet, après un an dans la fonction. Le Capitaine Yacht 500 validé permet également de remplir les fonctions de chef de quart et de Second Capitaine sur un yacht de 500' à 3000'.

A Commander's Responsibilities: On Board, The Owner, & Third Parties By Jean-Jacques Ollu & Andrew Williams (Extracts)

Command of a vessel & penal responsibility of the commander:

Penal responsibility is engaged for those vessels flying French or other international sea-faring flags in the following cases:

- Non-compliance to applicable regulations or refusal to obey instructions issued by Maritime Authorities (6 months)
- Violation of International Seafaring Code Regulations (2 years)
- Absence of nocturnal navigation lights, or signals during foggy weather (3 months)
- Through fault of the commander:
 - A collision
 - Grounding upon a visible or known hazard
 - Serious damage to the vessel (3 months)
 - Refusal to assist a vessel involved in a collision (2 years)
 - An intoxicated state on board a vessel (6 months)

The commander's duty to disobey:

Should orders communicated to the commander compromise the security of the vessel or that of the voyage:

- The commander is within his full rights to oppose such orders, without let or hindrance.
- Such opposition is a duty and may incur penal sanctions if not fulfilled, notwithstanding claims by a commander that he was acting in conformity with orders received from either the vessel's owner or charterer.

The case of persistent conflict

« ... Any commander who, excepting case of force majeure, breaks his engagement and abandons his vessel prior to being replaced, even though the vessel be securely berthed in a port, is liable to a two-year prison sentence. Similar penalties apply should abandon of the vessel occur when it is either at temporary anchor, or at sea. »

Article 40 CDPMM

For further information:

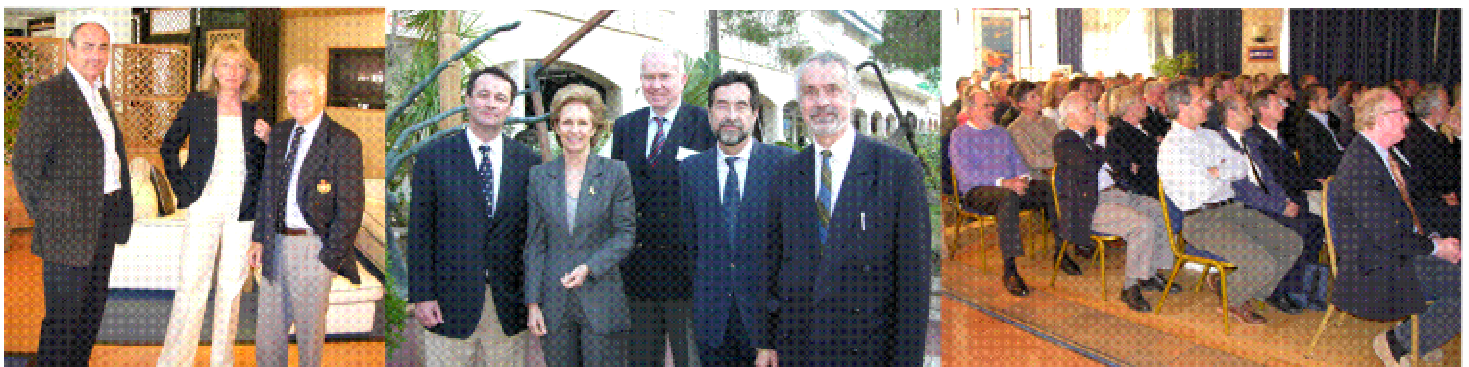
Maître Jean-Jacques Ollu, Tel : +33 (0)1 44 94 40 54 - <http://www.hfw.com>

Andrew Williams, ISM and Safety manager, Camper & Nicholson, Tel : +33 (0) 4 92 91 29 12 - aw@ant.cnyachts.com

Les News! (suite)

Ouverture d'un cours préparant au Diplôme de Capitaine 3000 Yacht qui commencera en octobre 2005 à l'ENMM de Marseille et d'un cours préparant au Diplôme de Chef Mécanicien 3000 kW Commerce, pêche et Yacht qui commencera en septembre 2005 à l'ENMM de Nantes.

Ces news seront développées aux membres actifs du GEPY par mailing direct et en résumé sur le site www.gepy.fr



CATASTROPHES NATURELLES MARITIMES : QUELS RISQUES EN MÉDITERRANÉE ?

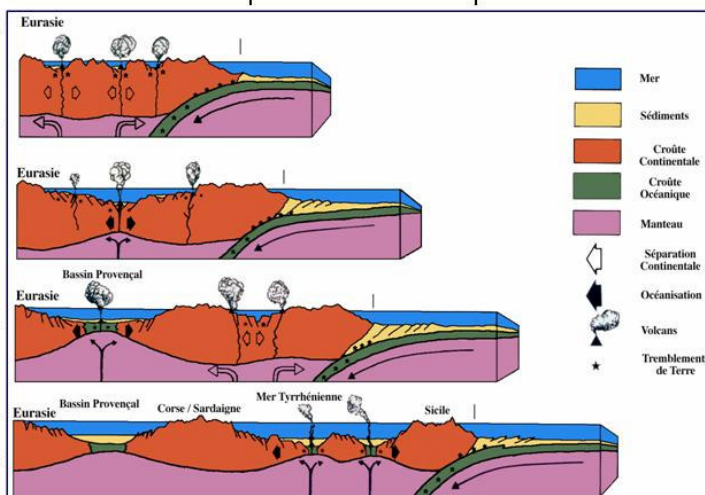
Le 26 décembre 2004, un énorme tremblement de terre affecte une vaste région marine au large de l'île de Sumatra en Indonésie. Ce tremblement de terre, dû à une rupture gigantesque (de plus de 1000 km de long) de la croûte terrestre, génère un tsunami catastrophique qui, quelques dizaines de minutes ou plusieurs heures plus tard suivant la distance, atteint et ravage les côtes de nombreux pays et est même ressenti jusqu'en Afrique orientale. Cette terrible catastrophe, qui a entraîné la mort de près de 300.000 personnes et ravagé une grande partie de

l'économie des régions côtières de ces pays, a suscité un immense élan de solidarité, mais également de nombreuses questions concernant la prévention et l'alerte de tels phénomènes.

Cette catastrophe a permis de s'apercevoir **qu'aucun réseau d'alerte «tsunamis» digne de ce nom n'existait pour les régions périméditerranéennes**, où pourtant une grosse partie de la population vit et travaille et où le tourisme accroît la densité de population parfois dans des proportions considérables.

En Méditerranée, les **risques géologiques sont de trois types** : les séismes, les éruptions volcaniques et les grands glissements sédimentaires. Les raz de marées peuvent être la conséquence de ces trois phénomènes.

- Les séismes** : on sait aujourd'hui parfaitement localiser les zones sismogéniques et dans certains cas même évaluer la récurrence des séismes. On ne sait toujours pas les prédire. Il faut donc surtout agir en aval, c'est à dire en éduquant et en prenant également toutes les décisions techniques nécessaires à la construction parasismique. Enfin il faut avoir des plans d'actions d'urgence post-séismes.
- Les éruptions volcaniques** : la situation est assez comparable, à cela près que des indices pré-éruptions, détectables et mesurables, existent le plus souvent. Encore faut-il savoir les interpréter correctement car décider de l'évacuation d'une population de plusieurs milliers (voire centaines de milliers) d'habitants n'est bien entendu pas une décision facile à prendre.
- Les glissements sédimentaires** : à l'heure actuelle rien ne permet de prédire un grand glissement marin d'autant plus que ces derniers peuvent également être générés par des séismes ou/et par des éruptions volcaniques. On peut par contre déterminer les régions susceptibles d'être soumises à ces avalanches et même évaluer les volumes de matériel déstabilisé dans un passé géologique récent. Cette démarche permet alors, si l'on connaît bien la morphologie du fond de mer, de construire des modèles prédictifs de tsunamis et avoir ainsi une idée de la hauteur des vagues générées, de leur vitesse de déplacement, ainsi que de leur impact suivant la forme de la zone côtière.



On le voit, les aléas naturels, qui, répétons-le, font partie de l'histoire géologique « normale » de la terre, demeurent quasiment imprévisibles. On peut par contre en diminuer les impacts et les conséquences ; il faut éduquer, développer les réseaux d'alerte, s'assurer de la qualité parasismique des constructions, mettre sur pied et tester des plans de protection civile ambitieux permettant de réagir rapidement.

Dans la plupart des régions périméditerranéennes, et plus particulièrement le long des côtes, une catastrophe naturelle n'est en fait jamais à exclure. A la société d'en tenir compte !



Pour de plus amples informations : Jean Mascle,
observatoire océanologique de Villefranche :
Tél. : 04 93 76 37 45, E-mail : jean.mascle@geoazur.obs-vlfr.fr

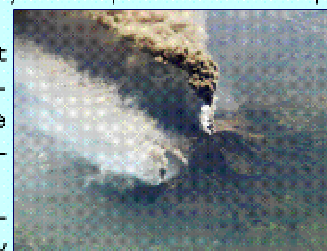
Marine Natural Catastrophes: Mediterranean Risks

On 26 December 2004, an enormous undersea earthquake shook a vast marine region off Sumatra and the Indonesian archipelago. The quake was due to a rupture of the earth's crust along a more than 1000 Km fault-line. It generated a catastrophic tsunami wave which, according to the distance it traveled, wreaked havoc and destruction within minutes or a few hours on the coasts of many countries. The effects were felt as far away as East Africa. This natural catastrophe caused the deaths of some 300 000 people and destroyed the coastal economies of those countries hit by it. A shocked world rapidly mobilized global support. Then questions were raised concerning warnings and prevention of such colossal phenomena.

The wake of the December 2004 catastrophe clearly revealed that there **is no «Tsunami» alert system worth speaking of as far as the Mediterranean Basin is concerned** – although very large parts of Mediterranean populations are coastal-dwellers and economically active in those areas; tourism, for example, sees concentrations of people swell enormously according to Seasons and Events.

The Mediterranean presents **three types of geological risks**: seismic activity, volcanic eruptions, and the collapse of sedimentary deposit areas. Tidal waves may be caused by any of these phenomena.

- **Seismic Activity:** Nowadays, zones susceptible to generate earthquakes can be located with relative ease. In some cases, the cycles of quakes can be surmised – but not precisely predicted. Precautionary measures are therefore called for. Education and information have significant roles to play, and technical decisions have to be taken concerning anti-seismic construction techniques. Post-seismic emergency action plans have to be pre-established.
- **Volcanic Eruption:** This situation is similar to the fore-going, excepting that pre-eruption indications may frequently be detected and measured. The interpretation of such information is the difficult point: the decision to evacuate some thousands or hundreds of thousands of people from any given area cannot be taken lightly.
- **Sedimentary Collapse:** At present, there is no way of foreseeing a large undersea collapse of the seabed. To compound this situation, such collapses may themselves be generated by seismic activity and/or volcanic eruptions. On the other hand, regions at risk of avalanches of this type can be determined. Also, the volumes of material destabilized during a recent geological past can be evaluated. Taking into account those features, and with a thorough knowledge of the morphology of the seabed, predictive tsunami models can be constructed which will give a rough idea of wave-height, wave-speed, and impact on a topographically defined coastal zone.



It should be clear to all that Nature's « irregularities » are part of Earth's « normal » geological history and activity. Such irregularities remain unpredictable. But, the impacts and consequences of these events can be lessened. Tasks to be fulfilled are programs of education & information, the development of alert networks, high quality anti-seismic construction techniques, and the drawing up and testing of large-scale civil defense plans that can be implemented rapidly. As regards the Mediterranean Basin in general, and notably along its coastal areas, the risks of natural catastrophe are not to be ignored. Such risks are real and must accordingly be taken into account and planned for.

For more Information : Jean Mascle, Tel. : 04 93 76 37 45, E-mail : jean.mascle@geoazur.obs-vlfr.fr

**N'hésitez pas à nous communiquer
vos idées de sujets
pour les Captains'Days à venir.**

**Feel free to send us ideas
for the themes of the coming editions.**

**Contact : Marianne au +377 93 10 63 06 ou
cim@ycm.org**

**Prochain Captain's Day :
vendredi 23 septembre 2005**

**Next edition of the
Captain's Days:
Friday 23rd September 2005**

Le Yacht Club de Monaco tient à remercier la société Ascoma Maritime ainsi que le GEPY pour sa précieuse aide.