DIRECTION GÉNÉRALE DES DOUANES ET DROITS INDIRECTS

—

Bureau B2

Groupe de travail
garde-côtes et marins
du 19 avril 2013

Fiche n° 2

Formations et qualifications des marins de la douane

1. Réglementation internationale

La convention internationale STCW 95 (Standard of Training Certification and Watchkeeping) fixe les qualifications requises pour le personnel embarqué à bord des navires. Elle détermine clairement les objectifs de formation au niveau direction (capitaine, chef mécanicien et seconds), opérationnel (chefs de quart pont et machine) et appui (matelot). Elle constitue le minimum requis.

Le code STCW, annexé à la convention fournit les instruments permettant une application efficace des règles et définit un référentiel détaillé des compétences requises pour exercer chacune des fonctions à bord. Il fixe pour chaque niveau de qualification:

- les connaissances, compréhension et aptitudes nécessaires ;
- les méthodes permettant de démontrer les compétences ;
- les critères d'évaluation de ces compétences.

Un des objectifs de la convention est de limiter les risques liés aux équipages *sous-norme* et cela quelles que soient les caractéristiques du navire, de moins de 200 UMS aux supertankers et de moins de 250 kW de puissance à l'illimitée (300.000 kW et plus)

Pour ce qui concerne, les navires des administrations, l'article III de cette convention stipule que les navires de l'État n'entrent pas dans le champ d'application de la convention. Néanmoins, ce même article précise que l'État doit veiller à ce que « *les personnes servant à bord de ses navires répondent aux prescriptions de la convention … en prenant les mesures appropriées … pour autant que cela soit raisonnable dans la pratique…* ».

En cas d'événement de mer où serait impliqué un navire de l'État, la justice rechercherait la réelle justification des écarts existants entre le code international et l'enseignement pratiqué. La capitaine, détenteur de la responsabilité pleine et entière du navire, pourrait ainsi se trouver nominativement mis en cause. La responsabilité de l'administration serait également recherchée.

À noter que ce risque a été parfaitement appréhendé par la marine nationale qui prodigue un enseignement de base conforme à STCW augmenté de ses propres référentiels métiers. En France, comme dans la plupart des pays occidentaux, toutes les écoles maritimes (marines nationale et marchande) sont conformes à STCW.

2. Situation des agents de la douane au regard de la convention STCW

Les agents douaniers exerçant des fonctions de direction (Capitaine, chef mécanicien, chef énergie et seconds) détiennent majoritairement des brevets non conformes aux modules STCW.

Il est précisé que les qualifications STCW sont dimensionnées en fonction du tonnage et de la zone de navigation (service pont) et selon la puissance motrice (service machine).

D'une manière générale, les capitaines et seconds devraient détenir le brevet de Capitaine 200 pour les VSR, 500 pour les VGC-PGC de 44 mètres et 3.000 pour le futur PGC de Méditerranée. Les chefs énergie/propulsion et seconds devraient détenir le brevet 750 kW pour les VSR, 3000 kW pour les VGC et 8.000 kW les patrouilleurs.

Des circulaires établissent des équivalences entre les brevets de la marine nationale (BAT, BS principalement) et les titres internationaux STCW. Par ailleurs, ces documents reprennent les modules complémentaires requis pour obtenir un titre STCW déterminé en fonction du brevet marine nationale détenu.

3. Détermination des formations destinées aux marins de la douane

Une démarche de spécialisation et de remise à niveau doit être engagée pour permettre d'atteindre les niveaux requis.

Les données déterminantes se résument comme suit :

- la détention de brevets conformes est gage de sécurité nautique,
- toutes les écoles maritimes françaises sont STCW ;
- l'application stricte de la convention est la meilleure garantie juridique en cas d'accident ;
- l'écart actuel est significatif entre les titres détenus et les brevets STCW pour certaines fonctions à bord.

Il est aussi à noter que toutes les écoles étant STCW, en particulier pour tous les agents formés depuis moins de 5 ans, un brevet non adapté à une fonction apparaîtra très distinctement, la divergence d'interprétation de l'équivalence devenant injustifiable.

Des fiches en fonction de chaque service à bord et type de moyens, formalisent le cursus des exigences STCW. Cet enseignement réglementaire STCW représente le minimum requis en termes de formation, de sécurité et d'expérience maritime.

- Fiche n°1 : Obtention du Brevet de Capitaine 500 à partir du brevet de Chef de Quart de la Marine Nationale

- Fiche n°2 : Obtention du Brevet de Capitaine 3000 à partir du Brevet de Chef de Quart de la Marine Nationale (uniquement pour le patrouilleur de Méditerranée)

- Fiche n°3 : Obtention du Brevet de Capitaine 3000 à partir du Brevet de Capitaine 500 (uniquement pour le patrouilleur de Méditerranée)

- Fiche n°4 : Obtention du Brevet de Chef Mécanicien 3000 kW à partir du Brevet de Mécanicien 750 kW

- Fiche n°5 : Obtention du Brevet de Chef Mécanicien 3000 kW à partir du BS de Mécanicien Marine Nationale

- Fiche n°6 : Obtention du brevet de chef mécanicien 8.000 kW.

Les modalités de montée en charge des formations sont, à échéance mi 2013 :

1 – État de lieux des qualifications détenues par les agents ;
2 – Évaluation des écarts et des modules d'enseignement ;
3 – Période transitoire pour l'obtention des qualifications, de manière à concilier les durées de formation et le maintien des capacités opérationnelles des moyens pendant la période.

La priorité en termes d'enseignement sera donnée au futur PGC de Méditerranée, afin d'être en mesure de disposer de membres d'équipage conformément qualifiés (direction et opération) à la date de mise en œuvre du patrouilleur.