



HAL
open science

La formation des marins pour la sécurité maritime

Étienne Butaeye

► **To cite this version:**

| Étienne Butaeye. La formation des marins pour la sécurité maritime. Droit. 2013. dumas-01626322

HAL Id: dumas-01626322

<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01626322>

Submitted on 30 Dec 2019

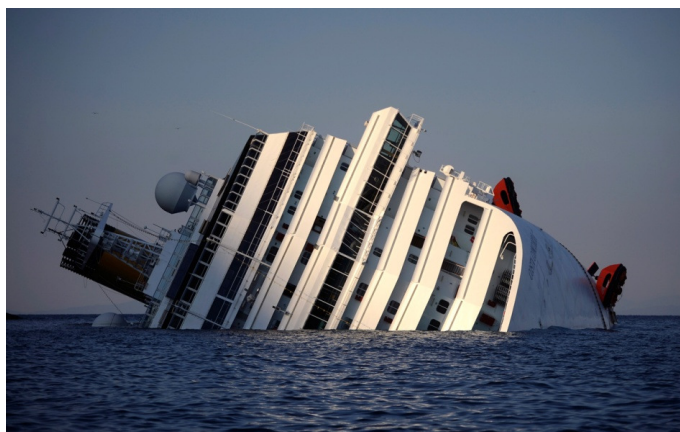
HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

UNIVERSITE D' AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LA FORMATION DES MARINS POUR LA
SECURITE MARITIME,
DE SOLUTIONS PREVENTIVES EN SOLUTIONS COERCITIVES



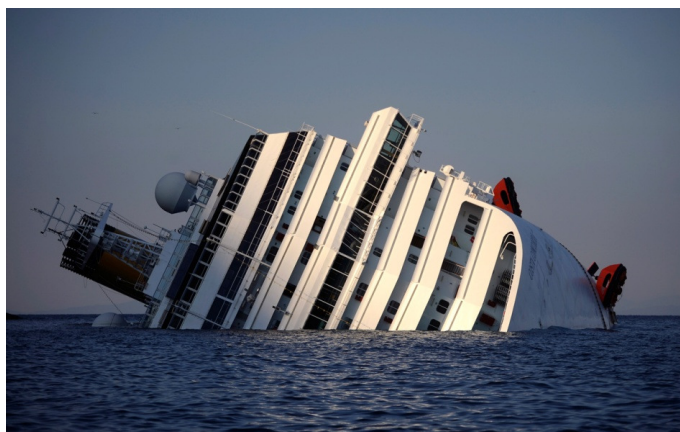
Mémoire présenté par BUTAEYE Etienne
Pour l'obtention du Master 2 Droit maritime
Sous la direction de M. le professeur SCAPEL C.

Année universitaire 2012 – 2013

UNIVERSITE D' AIX-MARSEILLE
FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LA FORMATION DES MARINS POUR LA
SECURITE MARITIME,
DE SOLUTIONS PREVENTIVES EN SOLUTIONS COERCITIVES



Mémoire présenté par BUTAEYE Etienne
Pour l'obtention du Master 2 Droit maritime
Sous la direction de M. le professeur SCAPEL C.

Année universitaire 2012 – 2013

Remerciements

Je tiens tout d'abord à remercier M. Scapel Christian pour m'avoir permis de passer cette année très enrichissante au sein du CDMT ainsi que Mme Vial Marjorie pour sa disponibilité de tous les instants.

Je souhaite ensuite remercier M. Vinot P., chef du Centre de Sécurité des Navires de Marseille, M. Antin J.F., inspecteur général de l'enseignement maritime, M. Dusson J., capitaine d'armement service machine CMA-CGM, M. Pelletier Doisy, chef de département méthodes et outils de l'ingénieur de l'ENSM et M. Vachias Y., chef du département sciences nautiques de l'ENSM pour leur disponibilité et pour les précieuses informations qu'ils ont pu me transmettre.

Table des abréviations

AESM : Agence Européenne de la Sécurité Maritime (EMSA)

STCW: Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille

ISM: International Safety Management

SMS: Safety Management System

BEA mer: Bureau Enquête Accidents maritimes

MoU: Mémorandum of Understanding

PSC: Port State Control

BRM: Bridge Ressource Management

BTM: Bridge Team Management

ERM: Engine Ressource Management

SMCP: Standard Maritime Communication Phrases

BAEERS: Brevet d'Aptitude à l'Exploitation des Embarcations et Radeaux de Sauvetage

SOLAS: Safety Of Life At Sea Convention

MARPOL: International Convention for the Prevention of Pollution by Ship

MLC: Maritime Labour Convention

OMI: Organisation Maritime Internationale

MSC: Maritime Safety Comitee

MAIB: Maritime Accident Investigation Branch

COLREG: Collision Regulations (RIPAM)

STCW-F: Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille pour la pêche (*Fishing*)

OIT: Organisation Internationale du Travail

SMDSM: Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (GMDSS)

ECDIS: Electronic Chart Display System

GPS: Global Positioning System

AIS: Automatic Identification System

ENSM: Ecole Nationale Supérieure Maritime

CRM: Cockpit Ressource Management

NTSB: National Transportation Safety Board

MIT: Ministry of Infrastructures and Transport

BV: Bureau Veritas

ARPA: Automatic Radar Plotting Aid

AFCAN: Association Française des Capitaines de Navires

CLIA : Cruise Line International Association

EECC: European Economic Cruise Council

CROSS : Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage (MRCC)

DST : Dispositif de Séparation de Trafic (TSS)

OPEP : Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole

OMCI : Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale

JORF : Journal Officiel de la République Française

UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development (CNUCED)

IMDG: International Maritime Dangerous Goods

DPA: Designated Person Ashore

Sommaire

Introduction	8
Partie 1 - Les solutions préventives	20
Titre 1 – La formation maritime initiale	21
Chapitre 1 - Présentation de la Convention STCW	22
Chapitre 2 - La formation des marins introduite par la Convention STCW.....	26
Chapitre 3 - Les nouvelles orientations de la Convention STCW.....	34
Chapitre 4 - La formation à la prévention de l’abordage	46
Chapitre 5 - La délivrance des brevets	58
Titre 2 – La formation maritime en continu.....	60
Chapitre 1 - L’implication du Code ISM dans la formation des marins	61
Chapitre 2 - La formation continue proposée par les armateurs.....	81
Partie 2 - Les solutions coercitives	87
Titre 1 – Les sanctions pour non-respect d’obligations réglementaires	88
Chapitre 1 - Les solutions coercitives pour non-respect de la Convention STCW	89
Chapitre 2 - Les contrôles par les Etats du port.....	96
Chapitre 3 - Les sanctions disciplinaires et pénales	108
Titre 2 – Les sanctions en vertu du non-respect d’obligations contractuelles ou extracontractuelles..	112
Chapitre 1 - Les obligations contractuelles	113
Chapitre 2 - Conséquences contractuelles.....	120
Chapitre 3 - Limitation de responsabilité et incompétence	126
Chapitre 4 - La responsabilité civile du capitaine de navire.....	132
Chapitre 5 - L’application des causes exonératoires ou limitatives de responsabilité, une navigation en eaux resserrées, le navire <i>Heidberg</i>	135
Conclusion	143
Bibliographie	144
Table des matières	156

Introduction

1. La formation des marins est un vaste sujet au cœur de l'actualité journalistique avec le naufrage du paquebot *Costa Concordia*, et juridique avec la décision de la Cour d'Appel de Bordeaux dans l'affaire du navire *Heidberg*. Malgré ces coups de projecteurs ponctuels, elle reste un sujet méconnu du grand public et de la plupart des acteurs maritimes dès lors qu'ils ne sont pas directement impliqués par l'armement d'un navire en équipage. L'élaboration de cette étude nous permettra de faire un état des lieux de la formation des gens de mer en adoptant une approche critique de son évolution, de ses limites et de ses perspectives, pour mieux en saisir les conséquences sur la sécurité maritime.

2. L'image du paquebot *Costa Concordia* échoué sur un rocher de l'île du Giglio le 13 janvier 2012 n'est pas sans rappeler celle du navire roulier à passagers *Herald of Free Enterprise* qui a chaviré dans le port de Zeebrugge en 1987. A même image, même constat : l'erreur humaine est toujours omniprésente dans les accidents maritimes et il apparaît de *prima facie* que nul ne semble retenir les erreurs du passé pour améliorer la sécurité maritime dans ce domaine.

3. C'est du moins ce que laissent transparaître les médias, toujours avides de sensations fortes et de déclarations chocs. La flotte mondiale est passée d'environ 30000 navires en 1910 à plus de 100000 aujourd'hui¹ et pourtant les pertes de navire ont diminué d'un facteur de 6.7 sur une période équivalente². Les accidents maritimes ne semblent donc pas être une fatalité et lorsque les organisations internationales telles l'Organisation Maritime Internationale prennent à bras le corps les problèmes de sécurité posés par leur exploitation, les résultats sont probants. Ainsi, la Convention SOLAS³ élaborée à la suite du naufrage du *liner* Titanic en 1912 est un modèle de réussite en ce qui concerne les aspects techniques de construction et d'exploitation des navires. Certes cette Convention a

¹ Source: Lloyd's Register Fairplay, *World Fleet Statistics 1900-2010*.

² Source: *Sécurité et transport maritime 1912-2012 : du Titanic au Costa Concordia*, synthèse Allianz, mars 2012. Voir également annexes 1 à 3.

³ *Safety Of Life At Sea Convention*. La première Convention SOLAS a été élaborée en 1914 mais son adoption a été retardée par la première guerre mondiale. Elle a été modifiée de multiples fois en 1929, 1948, 1960, et 1974, dernière Convention entrée en vigueur le 25 mai 1980. Elle a été appliquée dans la législation française par le Décret n°80-369 paru au JORF du 23 mai 1980. La Convention a été de multiples fois modifiée lors de la tenue de Comités pour la Sécurité Maritime (MSC) grâce au principe d'adoption tacite.

évolué au gré des retours d'expérience et de l'évolution de la technologie mais les résultats parlent d'eux-mêmes. Il en est de même de la Convention MARPOL⁴ qui est aujourd'hui une grande convention maritime, acceptée par tous et très bien adaptée à la prévention des dommages liés à la pollution par l'exploitation de navires. Grâce aux dispositions du texte et à la prise de conscience générale de l'impact environnemental de l'exploitation de cet « outil-navire », les marées noires majeures ont été divisées par 7 sur la période 1970 – 2010⁵. L'OMI commençait à récolter les fruits de son travail Conventionnel.

4. Les Etats dont les navires battent le pavillon, sont tenus⁶ de faire appliquer ces normes et cette réglementation internationale s'il les a ratifiées. Cette obligation est toutefois appliquée de manière très irrégulière car les pavillons dits de « complaisance »⁷ proposent aux armateurs un régime fiscal, social et sécuritaire qui leur est très favorable, et bien souvent au détriment de la sécurité. L'armement de navires sous ces pavillons appelés plus justement, « pavillons de libre immatriculation » procure en ce qui concerne l'équipage, deux avantages de tout premier ordre.

Le premier de ces avantages est lié à l'explosion du commerce maritime moderne depuis la fin du XIXe⁸. Les volumes transportés par mer ont triplés entre 1960 et 1985. Pour répondre à ce besoin, il a fallu armer de plus en plus de navires⁹ et le « *manque de personnel qualifié en officiers et marins* »¹⁰ se fit cruellement sentir. Mais de nombreuses réglementations nationales imposaient aux armateurs qui battaient leur pavillon d'armer leurs navires avec un équipage parfois exclusivement composé de marins « nationaux ». Cette solution n'était pas tenable et ceux-ci n'ont pas hésités à franchir le Rubicon en transférant leurs navires sous pavillon, osons le mot, « exotique ». Ainsi, ils avaient toute liberté dans le choix de la nationalité des marins qui composeraient l'équipage. Or, la

⁴ *International Convention for the Prevention of Pollution from Ship* qui fait suite à de nombreux accidents de pétroliers dont celui du naufrage du navire *Torrey Canyon* en 1969. La Convention a été adoptée le 2 novembre 1973 et modifiée par les protocoles de 1978 et 1997. La Convention n'est entrée en vigueur que le 2 octobre 1983. Des dispositions plus sévères, et notamment pénales ont été introduites dans la législation française par la loi du 5 juillet 1983 n°83-583.

⁵ Source : ITOPF in Note de synthèse ISEMAR n°151, janvier 2013. Les données portent sur les rejets d'hydrocarbures de plus de 700 tonnes.

⁶ La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer impose dans son art. 94. 3.b sur les obligations de l'Etat du pavillon, que celui-ci assure « la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables ».

⁷ Annexe 3.

⁸ Avec l'apparition de la mécanisation et de la fiabilisation des transports. Annexe 1.

⁹ Annexe 2.

¹⁰ Problème soulevé en France par M. M. Doublet, Sénateur lors d'une question écrite au Sénat publiée dans le JO du Sénat du 16 octobre 2003. Mais ce problème est récurrent depuis de nombreuses décennies et se ressent surtout à l'échelle mondiale.

plupart de la main d'œuvre disponible provenait de pays en voie de développement¹¹, avec en prime l'avantage d'être peu chers mais aussi, très peu qualifiés. Un matelot Indien pouvait dès lors servir sur un navire battant le pavillon du Libéria, fréquentant des ports Européens, sous les ordres d'un état-major Norvégien et d'officiers Russes avec des mécaniciens Thaïlandais. L'internationalisation des équipages était en marche.

En plus de pouvoir trouver une main d'œuvre nombreuse, le second avantage procuré par l'immatriculation sous pavillon de complaisance est d'ordre économique et lié à l'augmentation des coûts d'exploitation des navires. En 1973 l'embargo décrété par les pays membres de l'OPEP suite à la guerre de Kippour a entraîné une flambée des cours du baril de pétrole passant de 4 dollars à 16 dollars¹². Pour faire face à cette augmentation soudaine des coûts d'exploitation de leur outil de travail, les armateurs se sont retrouvés dans l'obligation de faire des économies. Les derniers réfractaires à cette exploitation au rabais des navires se sont laissé tenter, pour leur survie, par l'appât du gain, faisant passer la part du tonnage mondial sous pavillon de libre immatriculation de 21,6% en 1970 à 63% début 2002¹³. C'est ainsi qu'est né un paradoxe, la sécurité du navire s'améliorait alors que la compétence des équipages diminuait.

5. La communauté du navire, fortement internationalisée par ces éléments que nous venons de développer, ne vit pas repliée sur elle-même et la fréquentation de ports et de navires de nombreux pays tiers ne permettent pas d'admettre que chaque membre d'équipage soit instruit de manière différente. L'apprentissage doit être standardisé et global pour que chacun réagisse de la même façon à une situation donnée. L'exploitation du navire sera ainsi conduite dans un environnement homogène. Pour satisfaire à cette nécessité d'uniformisation internationale, l'OMCI¹⁴ a établi et proposé un texte pour standardiser et unifier les programmes de formation, de délivrance des brevets et des normes de veille. La Convention Internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, ou Convention STCW est née de cette volonté.

¹¹ Annexe 7.

¹² Source : unctad.org, prix moyen des différents pétroles en USD / baril.

¹³ Source : *Le panorama des transports maritimes dans le monde*, étude académie Nancy-Metz.

¹⁴ Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale. Créée en 1948, elle a progressivement évolué pour devenir l'OMI le 22 mai 1982. Elle a par exemple élaboré la Convention SOLAS de 1960, COLREG 1960 etc.

6. Le texte devait servir dès son entrée en vigueur, de base commune à tous les Etats l'ayant adopté. Les dispositions du texte devant être transposées dans les législations internes. Très vite, de grandes dérives sont apparues. La Convention qui se voulait éducative ne contenait pas assez d'aspects obligatoires et chaque Etat pouvait plus ou moins interpréter le texte comme bon lui semblait, quitte à ne pas en respecter toutes les dispositions. Deux niveaux de formation se sont développés en parallèle avec d'un côté les Etats vertueux, soucieux de respecter les termes du texte et de l'autre, des Etats peu regardants sur le niveau de leurs écoles, préférant la quantité à la qualité. Pourtant, à la fin de la formation chaque élève détenait un brevet de niveau identique et reconnu par l'Organisation. Ces brevets ont légitimé l'emploi de marins sous-qualifiés mais réglementairement en ordre. Une première grande difficulté, qui perdure encore aujourd'hui, est née de cette dualité entre les notions de brevet et de compétence. Difficulté que nous rencontrerons tout au long de notre étude. La Convention STCW s'est régulièrement modernisée mais ce texte, malgré les nouveaux apports en 1995 en 2010 garde toujours un aspect désuet, la Convention n'arrivant pas à s'adapter au même rythme que les évolutions technologiques. Nous avons pourtant accueilli récemment et avec une grande satisfaction, l'introduction aux facteurs humains dans la formation des marins¹⁵, avec quelques décennies de retard par rapport au domaine aéronautique. Il ne fait aucun doute qu'il faudra attendre sûrement plusieurs années voire plusieurs décennies pour récolter les fruits de cette nouvelle orientation mais nous pouvons dès à présent saluer cette volonté¹⁶.

Pour tenter de combler les lacunes de la Convention STCW et suite aux nombreux accidents des années 90, l'OMI a intégré l'*International Safety Management Code* (ISM) à la Convention SOLAS. Plus qu'un simple ajout au texte, le Code a représenté une évolution dans la façon de concevoir la sécurité maritime. Les Etats ne peuvent être que difficilement sanctionnés ? Qu'importe, transférons les obligations et les sanctions sur les armateurs ! Les Etats sont défailants à former des marins compétents ? Qu'à cela ne tienne, formons-les à bord des navires ! Cette vision très imagée n'est pourtant pas loin de la vérité avec l'introduction de ce texte dans la réglementation internationale.

¹⁵ Avec l'adoption des amendements de 2010 à la Convention STCW.

¹⁶ La part des facteurs humains en aéronautique n'est que d'environ 55% (2005) contre environ 75% dans le domaine maritime. Dans le domaine aéronautique, les causes humaines d'accidents sont passées de 70% à 55% en 10 ans. Cité par J.Y. Gruau, *Facteurs humains ATPL*, institut Mermoz.

7. Afin de compenser le risque de voir des navires armés par des armateurs peu concernés par la sécurité maritime et être exploités dans les ports d'Etats tiers, des mémorandums d'entente ont vu le jour pour que les autorités de l'Etat dans lequel le navire escale, contrôle lui-même le bon respect de la réglementation. L'Europe est également très soucieuse du respect des normes internationales et s'est organisée, par le biais de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) pour exercer des contrôles uniformisés sur les navires escalant dans les ports des Etats communautaires. Elle est particulièrement active dans le domaine de la formation des marins. Cette volonté générale de sécurité est particulièrement bien résumée par une étude sur les nouveaux enjeux de l'armement des navires en équipage quand elle énonce que « *les Conventions internationales, le droit Européen ainsi que le droit interne traduisent tous un impératif : les navires ne peuvent être conduits et exploités que par des professionnels dûment qualifiés* »¹⁷.

Nous devons avant d'aller plus avant dans la présentation de notre étude, préciser la notion de sécurité maritime, définir le statut de marin et cadrer la notion de formation.

8. La sécurité maritime peut être vue comme l'ensemble des mesures prises pour prévenir les accidents liés à l'exploitation d'un navire¹⁸ et issus de « menaces involontaires »¹⁹. Elles prennent de multiples formes et servent à protéger les intérêts commerciaux, les navires, les acteurs maritimes et l'environnement. Ces mesures sont la plupart du temps issues de Conventions internationales (SOLAS, STCW, etc.), de réglementations nationales ou communautaires (Mémorandums d'ententes pour les contrôles par les Etats du port, etc.) ou encore d'obligations contractées librement (contrats d'affrètements, etc.).

9. Par ailleurs, les marins sont les acteurs maritimes qui conduisent et exploitent directement le navire. Leur statut répond à une définition bien précise qui était initialement donnée par le Code du Travail Maritime puis modifiée par Décret qui énonce qu'un marin est « toute personne engagée par un armateur ou embarquée pour son propre compte, en vue d'occuper à bord d'un navire français un emploi permanent relatif à la marche, à la

¹⁷ Capitaines, marins. Nouveaux enjeux, nouveaux défis. M Le Bihan-Guérolé, l'Harmatan.

¹⁸ Annexes 4 à 6.

¹⁹ Définition donnée par M le capitaine B. Appery, président de l'association française des experts maritimes.

conduite, à l'entretien et à l'exploitation du navire »²⁰. Ce qui comprend donc dans notre étude, le capitaine, les officiers et le personnel constituant le reste de l'équipage. Nous emploierons régulièrement le terme « équipage », terme qui comprendra l'ensemble des fonctions que nous venons d'énumérer.

10. Tenter de préciser les nuances entre les erreurs de négligences et d'incompétence amène deux questions. Nous devons en effet nous demander si l'on doit considérer qu'une bonne formation est un gage de compétence et dans un deuxième temps, nous demander si l'on peut rapprocher les erreurs ponctuelles (ou erreurs de négligence) des marins commises dans l'exercice de leurs fonctions, à un défaut d'apprentissage. En ce qui concerne notre première interrogation il nous semble indispensable de rapprocher de manière globale le concept de compétence avec celui d'une instruction de qualité. Même si cette dernière n'est pas nécessairement un gage absolu de professionnalisme pour le professionnel de la mer qui l'a suivie, la réciproque nous semble être vraie. Assurément, nous ne pouvons pas considérer, du fait de la haute technicité du métier de marin, qu'un membre d'équipage mal formé puisse être un jour suffisamment compétent pour assumer ses tâches quotidiennes en toute sécurité. Ce métier est complexe et il requiert des bases théoriques solides assimilables par un suivi assidu à des cours de qualité. Cette condition est le premier pas vers le professionnalisme. C'est pour cette raison que nous parlerons indifféremment de compétence ou de formation appropriée.

11. Néanmoins, nous ne pouvons pas rapprocher de manière systématique les erreurs ponctuelles des marins, inhérentes à toute activité humaine, à un défaut de formation. Tous les cas concrets d'accidents maritimes que nous analyserons seront des cas qui nous semblent être la conséquence directe d'un manque de compétence plus ou moins marqué. Cette différence entre compétence et erreur de négligence est absolument cruciale pour l'armateur. En effet, nous verrons que l'armateur devra répondre de l'incompétence de ses membres d'équipage alors qu'il pourra s'exonérer d'une erreur ponctuelle de leur part. Cette situation agira par exemple sur la navigabilité car « *un équipage négligent ne rend pas nécessairement le navire innavigable alors qu'un équipage incompétent le fera très*

²⁰ Définition donnée par le Décret n°67-690 du 7 août 1967.

certainement »²¹. Nous ne traiterons donc pas dans notre étude des erreurs de négligence qui ne sont pas liées, à notre sens, à un défaut de formation.

12. Ce sujet transversal qu'est la formation des marins touche à de nombreux aspects de la sécurité maritime. En effet, elle se retrouve ponctuellement dans la plupart des grandes Conventions internationales pour la sécurité maritime mais elle est également très présente dans les obligations contractuelles. Ces multiples facettes nous imposent de restreindre notre étude aux éléments qui nous semblent être les plus décisifs pour la sécurité maritime. Il nous faudra nous pencher sur la Convention STCW en ce qui concerne la formation à proprement parler et en ce qui concerne la délivrance des brevets, preuve matérielle qui la sanctionne. Par ailleurs, l'introduction du Code ISM a été une grande révolution dans la façon d'appréhender la sécurité maritime et par bien des aspects, ses dispositions touchent à la formation des marins, certes d'une façon moins directe que la Convention STCW mais à notre sens, de manière tout aussi efficace. L'approche voulue par le Code est plus subtile car celui-ci impose une formation à bord des navires ou pourrait-on dire, de façon familière, « sur le tas », qui sera fonction des compétences de chacun et il impose en outre une mise en pratique continuelle des connaissances acquises lors des années passées dans les écoles maritimes. Par ailleurs, un aspect moins connu de la formation des gens de mer nécessite d'être développé dans notre étude vue l'importance croissante qu'elle occupe dans la formation des professionnels de la mer. En effet, pour palier les difficultés de la mise en œuvre de la Convention STCW, de nombreux armateurs proposent eux-mêmes des formations « en interne » pour satisfaire leur besoin croissant de personnel ultra-spécialisé. Il nous apparaît par ailleurs important d'étudier les risques qui pèsent sur l'armateur et le navire dans le cas où celui-ci les arme avec un équipage incompetent ou mal formé. Ces risques sont tout d'abord matérialisés par les contrôles de l'Etat du port qui se sont largement développés ces dernières années. La vérification des compétences des marins fait partie intégrante de ces contrôles, parfois par le biais d'un simple contrôle documentaire, parfois par le biais de contrôles plus approfondis et concrets. Il sera également nécessaire de se pencher sur les obligations qui pèsent sur les Etats qui délivrent des titres STCW. Pour que la formation voulue par la Convention ne perde pas de sa valeur et pour qu'elle reste un gage de qualité, l'OMI a mis en place

²¹ "negligent crew may not render the vessel unseaworthy whereas an incompetent crew almost certainly will". K. Bachxevanis. *The distinction between 'crew negligence' and crew incompetence' and the consequence thereof*. Reed Smith, November 2011.

certaines dispositions pour agréer et reconnaître les systèmes de formation, mais les contrôles exercés par l'OMI ne sont pas aussi efficaces que ceux exercés par l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) mis en place consécutivement aux naufrages des pétroliers *Erika* en 1999 et *Prestige* en 2002 et que nous devons préciser. Notre étude devra ensuite porter sur les responsabilités contractuelles et extracontractuelles qui pèsent sur l'armateur dans l'armement d'un navire avec un équipage compétent et bien formé. Pour protéger leurs intérêts, les affréteurs ou les chargeurs imposent en effet aux armateurs, qu'ils agissent *ès* qualité de transporteur maritime sous le régime de la Convention de Bruxelles 1924 ou *ès* qualité de fréteur sous le principe de la liberté contractuelle, un armement des navires avec un équipage suffisamment formés. Nous devons préciser les contours flous de cette notion subjective qu'est la qualification « suffisante » en dissociant par exemple les compétences documentaires des compétences réelles et montreront que si le « *navire n'est pas armé avec un équipage compétent, il sera déclaré innavigable* »²².

13. Le but de notre étude n'est pas, bien entendu, de développer tous les aspects et les enjeux des Conventions ou des accords ayant trait à la sécurité maritime, le sujet serait beaucoup trop vaste pour être couvert intégralement par notre modeste étude. Certaines dispositions de la Convention STCW ne seront pas développées. Par exemple, celles qui touchent aux effectifs minimaux de sécurité ne concernent pas directement la formation des marins et ressortent plus d'une approche quantitative que qualitative. De la même manière, il ne nous semble pas judicieux de traiter de l'ensemble des dispositions du Code ISM ou du mémorandum d'entente de Paris mais nous nous cantonnerons, après en avoir explicité les principes généraux, à borner notre étude aux seuls aspects touchant à la formation et aux compétences des marins. Il faut noter par ailleurs que la Convention *Maritime Labour Convention* (MLC) nouvellement entrée en vigueur sera absente de notre étude. Les dispositions qu'elle prévoit définissent plus des standards sociaux pour les gens de mer plutôt que des normes réelles de formation. Même si certaines règles édictées par le Convention MLC nous semblent intéressantes²³, elles n'apportent foncièrement aucune

²² *The Roberta* [1938] 60, Lloyd's Rep. 84. "the ship is not manned by a competent crew and is, therefore, unseaworthy".

²³ Même si celle-ci prévoit des dispositions sur la formation des marins dans les Règles 1.3 et 2.8, elle n'apporte rien de nouveau, sa grande utilité concernant surtout les aspects sociaux des marins. La grande nouveauté réside peut être dans les dispositions de la Règle 1.4 qui prévoit une notation et une certification des agences de *manning* pour éviter de qu'elle propose des marins sous-formés. Reste à savoir comment ces dispositions seront mises en œuvre.

nouveauté à l'apprentissage du métier de marin. Notre approche de la sécurité maritime sera une approche globale et nous ne nous attacherons pas à développer la sécurité au travail qui, même si elle est liée à la formation, est beaucoup trop spécifique et restrictive pour répondre à notre volonté de montrer la prévention de la sécurité de l'expédition maritime au sens large du terme. Relativisons toutefois cette omission volontaire car notre étude englobera de manière implicite la sécurité des opérateurs, qui n'est finalement qu'une des nombreuses branches de la sécurité maritime. Enfin, dans la même idée, nous ne nous attarderons pas sur les notions de pollution qui même si elles font partie de la formation des gens de mer, sont en général soit consécutives à une autre faute ponctuelle de l'équipage (abordage, échouement...), soit issues d'un acte malveillant. Très rarement le manque de formation est mis en cause dans ce domaine.

14. Le sujet que nous allons développer nous apparaît intéressant pour de multiples raisons. Comme nous l'avons déjà mentionné, l'actualité maritime dans le domaine de la formation des marins est très riche. Le procès du capitaine du paquebot *Costa Concordia* en est la première illustration. Les nombreuses annonces des professionnels du secteur de la croisière²⁴ qui ont fait suite au naufrage ont montré la nécessité de modifier certaines pratiques d'apprentissage. Il nous semble cependant important de séparer les réelles avancées dans ce domaine des « effets d'annonce » voulues par ceux-ci pour que la courbe croissante de l'évolution du nombre de croisiériste, ne fléchisse pas sur le nouveau marché européen de la croisière. Dans un autre registre, la Cour d'Appel de Bordeaux a rendu une décision très importante dans le procès du navire *Heidberg*. Alors que l'ensemble de la sécurité maritime se dirigeait vers une responsabilisation des armateurs, la Cour d'Appel ne l'a pas sanctionné pour avoir armé un navire avec un équipage notoirement incompétent. Cette décision tout à fait inappropriée se devait d'être commentée. Le domaine conventionnel n'est pas en reste dans l'actualité maritime avec l'adoption par l'OMI en 2010 (applicable en 2012) d'un certain nombre d'amendements à la Convention STCW, texte de référence. Ces amendements, appelés amendements de Manille, sont entrés en vigueur en 2012 et commencent à être appliqués par les Etats signataires de la Convention. Ils constituent la plus grande évolution du contenu du programme de

²⁴ Avec en premier lieu, la CLIA et l'EECC qui ont assuré la communication à coup de multiples annonces dans leurs newsletters.

formation des marins depuis presque 20 ans²⁵. Ces modifications ne se contentent pas de remettre à jour les programmes car elles constituent un changement radical dans l'approche de l'apprentissage du métier de marin. Effectivement, avec près de 30 années de retard²⁶ par rapport au domaine aéronautique, la formation maritime tient enfin compte des facteurs humains dans ses programmes. Il nous paraît donc intéressant d'en étudier les principes et les orientations. Ces aspects très pratiques et particulièrement représentatifs de notre propre formation d'officier de la marine marchande, se devaient d'être mis en perspective avec notre formation juridique pour laquelle nous élaborons cette étude. Pour ce faire, nous analyserons les conséquences juridiques de l'exploitation d'un navire armé avec un équipage mal qualifié. Comme nous le verrons, cette obligation qualitative qui pèse sur l'armateur est peu connue et de nombreuses difficultés sur l'interprétation du terme « compétent » naissent de cette méconnaissance des dispositions contractuelles ou réglementaires dans ce domaine. De la même manière, les sanctions qui pèsent sur l'armateur, le navire, le capitaine ou les Etats sont souvent méconnues et il nous apparaît opportun d'en préciser les contours. A titre d'exemple nous verrons que les victimes de l'accident du navire *Heidberg*, n'ont pas su retenir l'attention des juges sur les réelles fautes de l'armateur alors qu'elles semblaient manifestes. En tout état de cause, toutes ces raisons nous ont poussés à étudier ce sujet. Nous espérons pouvoir répondre à la fin de notre étude à la question de savoir quelles solutions sont apportées par la formation des marins, en ses multiples aspects, pour prévenir les accidents maritimes.

Notre étude soulèvera le problème de la dualité entre le brevet, document administratif attestant de la formation suivie par son titulaire et la compétence réelle des marins. Nous espérons pouvoir éclairer le lecteur sur ces deux notions en expliquant tout d'abord les solutions préventives prévues par la formation maritime (partie 1) puis en précisant les solutions coercitives mises en œuvre pour sanctionner les armateurs ou les marins qui ne respecteraient pas leurs obligations dans ce domaine (partie 2).

15. Les premières solutions pour prévenir les accidents maritimes sont incontestablement des solutions préventives. Former les gens de mer de façon professionnelle dès leurs premières années d'écoles permettra de les préparer au mieux au

²⁵ Les dernières grandes modifications avaient été apportées par les amendements de 1995.

²⁶ Les facteurs humains sont enseignés depuis plus de 30 ans dans le domaine aéronautique.

métier difficile et complet de marin. Cette « formation initiale » est essentiellement encadrée par la Convention STCW. Elle impose aux marins de suivre des cours complets dans de très nombreux domaines, indispensables pour apprivoiser sereinement l'exploitation du navire. Par ailleurs, une large place de notre étude sera consacrée à la formation à la prévention des risques d'abordage par des cours théoriques et pratiques sur simulateurs. Enfin, nous mettrons en avant les nouvelles orientations prévues par les amendements de Manille 2010 à la Convention STCW qui introduisent une sensibilisation aux facteurs humains, cause de plus de 75% des accidents maritimes²⁷. Toutes ces notions seront abordées de façon critique et nous verrons que bien qu'imparfaites, les dispositions de la Convention STCW n'en restent pas moins la pierre angulaire de l'édifice construit pour la prévention des accidents maritimes. Cette pierre angulaire étant complétée par ce que l'on pourrait définir comme étant la « formation en continu » des gens de mer. Cette formation, bien qu'indirectement prévue par le Code ISM, permet aux marins de se former tout au long de leur carrière par le biais de la pratique et de la mise en œuvre de leurs connaissances acquises pendant les cours dispensés dans les écoles maritimes. Par ailleurs, le Code ISM permet d'encadrer par les procédures, l'exploitation d'un navire. Ces procédures devaient permettre de limiter les erreurs humaines mais elles ont eu certains effets néfastes. Elles ont créé une mécanisation des comportements et une inhibition du sens critique des opérateurs. Elles ont permis par ailleurs de légitimer la présence d'équipages incompetents dès lors qu'elles ont été utilisées pour se substituer à leurs connaissances. Enfin, pour compenser un manque constant de personnel qualifié sur des navires de plus en plus spécialisés, les armateurs proposent eux-mêmes des compléments de formation. Ces compléments très utiles ne devraient pourtant pas trop se développer pour ne pas qu'ils se substituent à la Convention STCW.

16. Toutes ces solutions préventives ne sauraient être efficaces sans des moyens coercitifs qui sanctionneraient les armateurs ou les Etats qui ne respecteraient pas un minimum leurs obligations les plus élémentaires. Ces sanctions sont de deux ordres. Elles sont tout d'abord consécutives à des contrôles en vertu d'obligations Conventionnelles, Communautaires ou législatives. Ainsi, l'OMI, l'AESM, les Etats du port, les Etats côtiers ou les Etats du pavillon pourront sanctionner les contrevenants aux obligations

²⁷ Source : *L'homme au cœur de la sécurité maritime*. C. Chauvin, dossier IFM, la revue maritime n°489, septembre 2010.

Réglementaires qui ne seraient pas respectées par les armateurs ou leurs marins. Ces contrôles porteront sur deux aspects de la formation, l'aspect documentaire, avec la vérification des brevets des gens de mer et la vérification des compétences réelles de ces derniers, nonobstant la détention du document administratif. De ces doubles contrôles naît une interrogation dans le crédit qu'il faut apporter aux certificats STCW. Comme nous avons pu le voir, tous les marins détiennent un même diplôme pour un même poste quand bien même leur formation eût été très différente. Le problème sera de savoir s'il suffit de détenir un document valide pour considérer que l'armateur qui emploie le marin, ou l'Etat qui délivre le document, ont satisfait à leurs obligations d'armer leurs navires avec un équipage compétent. Cette question légitime se retrouvera également dans les obligations contractuelles de l'armateur que nous développerons ensuite. Nous verrons en effet que la plupart des contrats, qu'ils soient sous un régime impératif, supplétif ou issus de la liberté contractuelle²⁸ imposent à l'armateur d'armer ses navires avec un équipage suffisamment qualifié pour affronter l'expédition maritime. Reste à savoir là encore si vérifier l'authenticité et la validité des brevets suffit à considérer que l'armateur a satisfait à ses obligations. Nous verrons qu'à ce sujet, les avis et la jurisprudence divergent²⁹. Certaines décisions considéraient que détenir un brevet valide pouvait suffire à admettre, sans autre forme de contrôle, qu'un marin puisse servir sur un navire³⁰. D'autres ont en revanche clairement sanctionné la faute de l'armateur lorsque celui-ci s'était simplement contenté de vérifier la conformité des certificats des marins qu'il employait³¹. Cette solution nous semble être aujourd'hui être la plus adaptée pour prévenir les accidents maritimes liés à l'incompétence de l'équipage. Nous verrons enfin quelles sont les sanctions qui pèsent sur l'armateur ainsi que sur les marins eux-mêmes lorsqu'ils commettent des fautes qui entraînent des dommages et quelles sont les modalités, très particulières, de leur mise en œuvre.

²⁸ Dans le même ordre : de la Convention de Bruxelles 1924 pour le transport maritime de marchandises, de la loi purement supplétive du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètements ou encore sur les contrats d'affrètement librement négociés matérialisés par la charte partie.

²⁹ Voir dans ce sens l'étude de Guy Lefebvre, *les cahiers du Droit*, vol.31, n°1/1990, p.81-123.

³⁰ Voir dans ce sens *Robin Hood Flour Mills Ltd. C. N.M. Paterson*, [1967] A.M.C. 1451, (1968)CR.175 p. 193 : "I believe that it is reasonable to accept such officers bearing certificates from a public body, particularly when such certificates are issued only after a proper examination...", considérant ainsi qu'un brevet émanant d'une autorité publique suffisait à prouver la compétence du marin qui en était titulaire.

³¹ Une décision de cet ordre a été rendue dans l'affaire du navire *Makedonia* pour laquelle l'armateur n'avait pas contrôlé les compétences de son équipage de manière suffisante, nonobstant la présentation de brevets valides. *The Makedonia* [1962] 1 Lloyd's Rep.316.

Partie 1 - Les solutions préventives

17. Principes généraux. - La formation des marins peut être envisagée sous deux aspects. Le métier de gens de mer est un métier complexe qui s'apprend pour beaucoup par l'expérience. Les dispositions de la Convention STCW permettent certes, de fournir aux marins une formation initiale qui leur donne les connaissances nécessaires pour exploiter un navire en toute sécurité (titre 1), mais cette formation, assez théorique, ne saurait être efficace sans une formation en continue qui permet, grâce notamment au Code ISM, de les former tout au long de leur carrière (titre 2).

Titre 1 – La formation maritime initiale

18. La Convention STCW. Plan. La formation des marins dans les écoles spécialisées constitue la première solution préventive pour la sécurité maritime en ce qui concerne la compétence des équipages. La Convention STCW, qui permet une standardisation des règles de formation et de délivrance des brevets, permet de donner un bagage varié et très complet de connaissances aux marins pour qu'ils appréhendent ce milieu hostile de la meilleure des façons.

Des origines et de la nécessité d'établir ces standards internationaux, nous présenterons dans un premier temps la Convention dans ses aspects formels, son champ d'application ainsi que son contenu en matière de formation nautique, de formation technique et commerciale et enfin en matière de préparation aux situations d'urgence. Nous exposerons et critiquerons par ailleurs les nouvelles orientations de la formation dans le domaine des facteurs humains. Une large place devra ensuite être consacrée à la formation à l'anticollision, cause de 38%³² des accidents nautiques. Enfin, nous préciserons quels sont les outils prévus par la Convention STCW pour contrôler et délivrer les titres relatifs à la formation STCW.

³² Source: Maritime Accident Investigation Branch, MAIB annual report 2011. Annexe 4. Par ailleurs, les collisions ne représentent que 13% des pertes totales de navires. En général, elles ne conduisent plus à la perte totale du navire grâce au compartimentage.

Chapitre 1

Présentation de la Convention STCW

Ce chapitre permettra d'une part de préciser les origines de la Convention STCW, d'autre part, à présenter les aspects formels du texte.

Section 1

La Convention STCW d'hier et d'aujourd'hui

19. Compenser des coûts d'exploitation. - Vers le début des années 1980, les armateurs ont du faire face à une augmentation substantielle de leurs coûts d'exploitation, avec notamment l'explosion du prix du baril de pétrole, passant de 15 dollars en 1974 à environ 40 dollars vers le début des années 1980³³. Il est devenu nécessaire pour leur survie, de baisser les coûts de certains autres postes, ceux du carburant étant incompressibles. Réduire les coûts salariaux leur permettait de réaliser de substantielles économies. Grâce à l'essor des pavillons de complaisance, beaucoup moins regardant sur la qualité des équipages qui arment leurs navires, les armateurs ont peu à peu engagé des marins peu coûteux mais aussi peu compétents car n'ayant pas reçu de formation adéquate. La nécessité de créer des standards minimaux de formation pour des équipages de plus en plus multinationaux s'est rapidement fait sentir pour que les risques liés au manque de qualification des marins soient limités.

20. La genèse de la Convention. - Les premiers signes montrant cette volonté de réglementer la formation des gens de mer sont issus d'une collaboration en comité de travail entre l'OIT et l'OMI lors de la tenue d'un Comité pour la Sécurité Maritime (MSC). Ce n'est pourtant qu'en 1971 que les premiers travaux se sont orientés vers une Convention qui devait fixer des normes minimales de veille, formation et délivrance des brevets. La Conférence, réunie sur le sujet, a adopté en 1978 le texte de la Convention

³³ Source : France-inflation.com.

STCW 78 qui prévoit ces standards minimaux que les Etats signataires³⁴ devront adopter et mettre en place dans leur législation interne.

La Convention STCW née de cette volonté standardise et encadre la façon dont les compétences sont transmises et la façon dont elles sont évaluées, elle garantit de surcroît l'efficacité des règles qu'elle édicte en introduisant les contrôles par les Etats du port et des contrôles du système de délivrance des brevets³⁵. Elle est incontestablement un grand succès en matière de ratification mais, comme nous allons le voir, elle n'est pas sans défaut.

21. Une Convention en demi-teinte à parfaire. - Malgré les différents amendements qui ont été apportés en 1991 et en 1994, sur respectivement le SMDSM³⁶ et la formation pour les navires citernes³⁷, la Convention STCW n'avait pas atteint tous ses objectifs. Elle représentait, certes, une grande avancée, mais elle était maladroitement écrite et laissait trop de liberté dans son interprétation, le texte contenant par exemple des formulations telles que « (...) à la satisfaction de l'Administration ». Peut-être peut-on trouver là une des raisons expliquant sa large ratification, l'aspect contraignant n'y était pas trop fortement marqué³⁸. Dès 1993, des groupes de travaux se sont penchés sur les modifications qu'il fallait lui apporter, ce qui fut chose faite le 7 juillet 1995³⁹ par l'adoption d'amendements reformant le texte en profondeur. Les grandes modifications apportées par ces amendements de 1995 concernent les responsabilités des compagnies, l'introduction d'un système d'évaluation des compétences et la division en deux parties du Code STCW, une partie A obligatoire et une partie B recommandée.

³⁴ Les 25 ratifications, dont celle de la France, représentant 50% du tonnage mondial ont été atteintes le 27 avril 1984 et ont permis l'application de cette Convention dès le lendemain. Finalement, 156 Etats l'ont ratifiée, représentant plus de 99% du tonnage mondial. La France a publié le texte de sa mise en œuvre par le Décret n°84-387 du 11 mai 1984. JORF du 25 mai 1984. Pour unifier encore plus les procédures au sein des membres de la Communauté, le Parlement et le Conseil ont mis en place la Directive 2003/103/CE en date du 17 novembre 2003.

³⁵ Propos recueillis auprès de M. J.F. Antin, inspecteur général de l'enseignement maritime.

³⁶ Le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer est un ensemble de technologies et de procédures qui rationalisent les communications et la coordination de la sécurité et de la détresse en mer, avec notamment les communications par satellites. Amendements adoptés par la Résolution MSC.21(50) et entrés en vigueur en 1992.

³⁷ La Convention STCW ne prévoyait pas initialement une formation spécifique pour chaque navire mais une formation globale, identique à tous les marins. Amendements adoptés par la résolution MSC.33(63) et entrés en vigueur en 1996.

³⁸ L'OMI n'est pas un organe répressif (*infra*, n°129).

³⁹ La mise en œuvre des amendements dans la réglementation interne ont été publiés dans le Décret n°97-754 du 2 juillet 1997. JORF du 10 juillet 1997.

22. La Convention remise au goût du jour. – Pour adapter le contenu de la formation aux nouvelles technologies et techniques d'apprentissage, la Convention a une nouvelle fois été amendée largement en 2010 à l'occasion de la conférence de Manille. Ces dernières modifications sont entrées en vigueur en 2012⁴⁰ et elles permettent une remise à niveau des standards de formation sur de nouveaux aspects tels que la navigation électronique ou encore la formation aux facteurs humains, nouvelle orientation extrêmement intéressante pour la prévention de la sécurité maritime. Mais avant d'explicitier plus rigoureusement les dispositions de la Convention, il nous faut en présenter les aspects formels.

Section 2

Présentation formelle du texte

23. Division du texte et améliorations. - Il nous semble indispensable de préciser les aspects purement formels du texte car au premier abord, la Convention STCW ne se lit pas simplement. Elle est divisée en deux grandes parties, la Convention STCW⁴¹ en elle-même et le Code STCW. Un parallèle imagé pourrait être avancé pour comprendre les objectifs de chacune de ses parties, la Convention se rapproche de la fonction d'une Loi et le Code de celui du Décret associé. Les 17 articles de la Convention sont de portée générale et ils servent de base pour les détails donnés dans les documents joints qui contiennent les différentes résolutions⁴² adoptées par l'OMI. Ces résolutions permettent de retracer les améliorations successives apportées au texte initial. Par souci de facilité, nous nommerons Convention STCW, le texte de la Convention et le Code associé, et ferons la distinction lorsque cela s'avèrera nécessaire.

24. Le Code STCW. - La deuxième grande partie de la Convention STCW est le Code STCW divisé lui-même en une partie A qui s'impose aux états signataires et une partie B qui est quant à elle, non obligatoire mais recommandée. Le contenu de ces deux divisions

⁴⁰ Les amendements de Manille 2010 à la Convention STCW sont entrés en vigueur le 1 janvier 2012 et les dispositions transitoires prévoient leur mise en œuvre jusqu'en 2016.

⁴¹ Le texte initial de la Convention STCW 78 n'a pas été modifié, seules les annexes ont subis de profonds changements.

⁴² Le nombre de résolutions s'élevait au nombre de 18 lors de l'adoption des amendements de Manille 2010.

est beaucoup plus précis que la Convention STCW, ils apportent des détails et listent le minimum de connaissances à acquérir pour les marins servant sur des navires de mer battant le pavillon d'un Etat partie. Outre le contenu des cours, la partie A précise de nombreux points sur la délivrance des brevets, sur les règles à suivre pour la tenue du quart, sur le nombre de marins devant servir à bord d'un navire en fonction de sa taille etc. en ce qui concerne la formation, sujet que nous allons traiter ici, il faut noter que le Code STCW est divisé lui-même en sections. Chacune précisant les compétences minimales à acquérir pour chacun des postes que l'on peut trouver sur un navire.

25. Une formation pour tous les postes - La Convention STCW impose des compétences variées et complètes sous forme de tableaux pour les capitaines et leurs seconds, les chefs de quart, les matelots, les chefs de quart machine, les chefs mécaniciens et leurs seconds, le personnel machine, les matelots qualifiés, le personnel chargé des radiocommunications, les « simples » marins et les électroniciens. Le tableau est divisé en quatre colonnes qui reprennent les objectifs de la Convention, à savoir, définir des compétences, préciser le contenu de ces compétences, comment peut-on les démontrer et enfin comment les évaluer.

26. Domaine d'application de la Convention - De par sa large ratification, l'essentiel des brevets maritimes délivrés sont aujourd'hui issus de ces textes. Les obligations imposées par la Convention ne s'appliquent pourtant pas, selon l'article III, aux gens de mer travaillant sur des navires de guerre ou d'Etat, aux navires de pêches⁴³, de plaisance ou de construction primitive. Par ailleurs l'article II exclut l'application de la Convention aux gens de mer navigant exclusivement dans les eaux intérieures, dans les eaux abritées ou dans les zones ou « *s'appliquent les règlements portuaires* ».

⁴³ La Convention STCW-F (fishing) a été élaborée pour former les marins servant sur des navires de pêche. Elle a été créée en 1995 sous l'impulsion de l'OMI, du Bureau International du Travail, de l'Organisation Internationale du Travail et de l'Union Européenne. Elle n'est malheureusement pas encore entrée en vigueur car seulement 15 pays l'ont aujourd'hui ratifiée, ne représentant qu'à peine 4% du tonnage mondial.

Chapitre 2

La formation des marins introduite par la Convention STCW

Après avoir développé le côté formel de la Convention STCW, nous devons nous attacher à en préciser le fond. Le contenu de cette formation est tel que nous ne pouvons pas en développer tous les aspects mais dans le but de comprendre les objectifs du texte, nous en développerons certains traits essentiels à la sécurité maritime tels que la formation nautique, la formation commerciale et technique et enfin la formation aux situations d'urgence.

Section 1

La formation nautique

27. Du sextant à l'électronique. - Afin de prévenir les accidents maritimes causés par des erreurs nautiques, la Convention STCW impose, dans le Code partie A, que les futurs officiers devront être formés à tous les aspects liés à la navigation depuis les techniques les plus anciennes comme la navigation astronomique⁴⁴ jusqu'à la navigation électronique hautement automatisée⁴⁵. Il est primordial pour un marin de connaître tous les aspects de l'environnement dans lequel il évolue c'est pourquoi, malgré son caractère désuet, la navigation astronomique, à l'heure du tout automatisé, semble avoir toute sa place dans la formation des officiers. Comprendre toutes les sciences du positionnement permet au marin d'appréhender de manière beaucoup plus précise l'ensemble des données qu'il a à disposition. Il est en effet indispensable pour lui de pouvoir critiquer et éventuellement déceler une erreur donnée par un appareil électronique. Quoi de mieux pour ce faire que les « anciennes méthodes » comme les points par trois relèvements ou par droite de hauteur⁴⁶? Le caractère dépassé dénoncé par certains praticiens sur ces méthodes de navigation ne nous semble donc pas justifié. Malheureusement, de plus en plus de marins issus des pays émergents sont formés sur les seuls aspects modernes de la navigation. Ils ne pourront pas

⁴⁴ Code STCW tableaux A-II/1, pour la formation des officiers chefs de quart de navires > 500 UMS (unité de jauge).

⁴⁵ Comme la navigation à l'aide des cartes électroniques prévue par la Convention telle qu'amendée en 2010. Code STCW tableau A-II/1 et tableau A-II/2.

⁴⁶ La droite de hauteur permet de donner une position grâce au soleil, par l'utilisation du sextant.

avoir un point de vue critique que pourrait avoir un marin formé et aux méthodes traditionnelles et aux méthodes de positionnement modernes⁴⁷.

28. Former aux limites des nouvelles technologies. – Plus qu’être formés à l’utilisation des appareils modernes de navigation, les marins doivent en comprendre les limites et doivent garder une vision critique des données qu’ils fournissent. Un rapport du *US National Oceanic and Atmospheric Administration* de 2002 met en avant que les marins ont un comportement singulier lorsqu’ils utilisent le *Global Positioning System (GPS)* et qu’ils ont tendance à laisser l’appareil gérer seul la navigation : “*some mariners were more willing to follow higher risk routes closer to known hazards because they felt confident in the use of GPS technology*”⁴⁸. L’exemple le plus parlant en matière d’accident maritime, lié à la mauvaise utilisation des appareils électroniques, est celui du navire *Royal Majesty* en 1995 près de l’île de Nantucket⁴⁹. Cet accident nous rappelle l’importance de former les marins à l’utilisation des appareils d’aide à la navigation et surtout de les sensibiliser à pratiquer le recoupement d’informations. Il est nécessaire qu’ils aient conscience que les informations issues des nouvelles technologies fournissent des renseignements non fiables à 100% et qu’ils doivent savoir en détecter les limites. C’est très justement que Chris W. Johnson⁵⁰ met en avant que « *l’augmentation de l’utilisation du GPS conduit à une érosion des connaissances et compétences dans la navigation traditionnelle* ».

29. Le manque d’obligation Conventionnelle. - La Convention STCW, dans sa version amendée de 2010 impose aux marins de connaître la science de la navigation, qu’elle soit astronomique, en vue de terre, estimée ou par systèmes électroniques. Il est regrettable que les termes utilisés par le Code STCW concernant les compétences

⁴⁷ Voir accident du *Royal Majesty* en 1995 au large de l’île de Nantucket. La confiance aveugle de l’officier de quart dans les appareils de navigation l’a empêché d’avoir l’esprit critique nécessaire pour qu’il puisse se rendre compte de la mauvaise route qu’il suivait.

⁴⁸ « *Certains marins sont plus prompts à suivre des routes plus dangereuses, plus près des dangers connus, parce qu’ils sont confiants dans les données du GPS* ». On peut largement imaginer que le capitaine du navire *Costa Concordia* était de ceux-là.

⁴⁹ En l’espèce, l’officier de quart naviguait à l’aide du GPS et en recoupait pas les informations données par ce dernier grâce à d’autres moyens. Après une perte de signal du satellite, le GPS s’est mis en mode « estime ». Il ne se basait plus sur la position donnée par les satellites mais sur une position « estimée » à partir des vitesses et caps précédents. Ce mode estime donne une position de plus en plus écartée de la position réelle. Un signal DR (*Dead Reckoning*) apparaît pourtant sur l’écran lorsqu’il fonctionne dans ce mode. L’officier de quart n’a pas su l’interpréter et a échoué le navire sur l’île de Nantucket. Rapport NTSB/MAR 97/01 Marine Accident Report.

⁵⁰ *The Role of Trust and Interaction in GPS Related Accidents: “A Human Factors Safety Assessment of the Global Positioning System (GPS)”*. C. W. Johnson, C. Shea & C. Michael Holloway. p.9.

minimales en matière de navigation électronique (GPS par exemple) se limitent à imposer une « Aptitude à déterminer la position du navire en utilisant les aides électroniques à la navigation » et ne reprennent pas les mêmes termes que ceux employés pour définir les standards minimaux de l'utilisation des cartes électroniques (ECDIS)⁵¹. Ces standards précisés dans le Code STCW sont beaucoup plus précis que ceux du GPS et ils imposent aux marins d'avoir conscience des limites de fonctionnement de cet appareil en énonçant qu'ils devront avoir une « connaissance des possibilités et des limites de l'exploitation des ECDIS ». Nous retrouvons ici les problèmes posés par l'accident du *Royal Majesty* dû à une mauvaise utilisation du GPS, les marins doivent avoir conscience des limites de leurs appareils et ils doivent être sensibilisés à la confiance relative que l'on doit leur apporter. Il est dommage que le Code STCW ne le précise pas pour tous les appareils modernes.

30. Les autres sciences nautiques. – Les marins sont par ailleurs formés à de nombreuses autres techniques de navigation qui leur permettront, entre autre, de calculer des marées pour éviter un échouement⁵², de savoir manœuvrer son navire lors des mouvements portuaires, de prévoir des routes sûres etc. Former de manière appropriée les marins à toutes ces techniques n'est sûrement pas un gage absolu de sécurité mais cela n'en est pas moins la première pierre constituant l'édifice pour la prévention des accidents maritimes.

Section 2

La formation commerciale et technique

31. Former à l'exploitation commerciale du navire. – Les futurs marins devront par ailleurs acquérir les connaissances liées aux aspects commerciaux du navire, à savoir aux techniques d'exploitation de leur outil de travail. De multiples accidents sont liés à la conduite commerciale du navire il est donc important de former convenablement les

⁵¹ ECDIS: *Electronic Chart Display System*. Permet d'avoir sous forme informatique toutes les cartes nautiques nécessaires à la navigation. Les routes y sont rentrées et sauvegardées automatiquement et grâce à un couplage avec le GPS, les officiers ont, entre autre, la position du navire qui apparaît sur l'écran et qui se met à jour en temps réel.

⁵² Voir dans ce sens l'accident du navire *Ocean Princess* en 1997 où le capitaine avait montré une incompétence notoire dans le calcul de marées.

officiers à la stabilité⁵³, aux techniques de manutention, de chargement, déchargement⁵⁴, à la conduite des systèmes pour entretenir la cargaison etc. Affirmer que leur transmettre ces compétences empêcherait tout accident ou dommage serait illusoire mais cela permettrait très probablement d'en réduire fortement le nombre. Il est par exemple primordial que les marins aient des connaissances approfondies en matière de transport de produits dangereux⁵⁵ ainsi que pour « planifier et garantir la sécurité du chargement, de l'arrimage, de l'assujettissement et du déchargement des cargaisons ainsi que de leur surveillance au cours du voyage »⁵⁶.

32. Conduite commerciale et Convention de Bruxelles 1924. - Il est intéressant de noter la promiscuité des termes employés dans la Convention STCW que nous venons de voir avec ceux de la Convention de Bruxelles 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de transport de marchandises sous connaissement qui encadrent les obligations du transporteur maritime et qui énoncent en ces termes : « Le transporteur (...) procèdera de façon appropriée et soigneuse au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport à la garde, aux soins et au déchargement des marchandises »⁵⁷. La formulation des deux textes est très similaire, ainsi, la façon de répondre aux obligations du transporteur maritime en ce qui concerne le soin à apporter à la marchandise en tous ses aspects, peut être trouvée dans les dispositions de la Convention STCW.

33. Une formation polyvalente « à la Française ». – La conduite commerciale d'un navire est, selon le type de navire, sous la responsabilité du service pont ou du service machine. Dans la plupart des écoles, les officiers mécaniciens ne sont formés qu'aux techniques de la mécanique et les officiers pont, qu'aux techniques de la navigation. Il existe souvent dans ces cas-là un « mur étanche » entre les deux services qui empêche le capitaine, voire même le chef mécanicien d'avoir une vision d'ensemble de la conduite du

⁵³ Voir par exemple l'incident du navire *Phryne*. Alors qu'il chargeait une cargaison de vin à Sète, le capitaine a tenté de ballaster le navire pour le rééquilibrer. De mauvaises manipulations ont conduit à une pollution d'une partie de la cargaison de vin par de l'eau de mer.

⁵⁴ Voir par exemple l'accident du navire *Aude* qui a prit une gîte de plus de 40° dans le port d'Oran, lors d'un déchargement de remorques mal dirigé par le bord.

⁵⁵ Le transport de produits dangereux est prévu par le Code IMDG *International Maritime Dangerous Goods*, introduit dans la Convention SOLAS Chap.VII, et il établit des règles sur le transport de produits dangereux, de ségrégation et de lutte contre ces produits.

⁵⁶ Code STCW, tableau A-II/2 et tableau A-II/1 : compétences sur la manutention et l'arrimage de la cargaison.

⁵⁷ Convention de Bruxelles 1924, Art.3.2.

navire. La formation française est en ce sens, originale car elle se démarque de celle des autres pays en proposant aux officiers qui suivent les cours dans les Ecoles Nationales Supérieures Maritimes⁵⁸, ou ENSM, une formation polyvalente. L'intérêt de cette formation française est qu'elle prépare les officiers à la fois au service « énergie-propulsion » et au service « sciences nautiques », leur procurant là un bagage de connaissances complet. Les programmes sont certes très chargés mais l'intérêt est conséquent, les officiers polyvalents ont un point de vue global sur le navire, tant dans ses aspects nautiques que dans ses aspects propulsion, l'un ne pouvant être entièrement dissocié de l'autre. Nous pouvons cependant nous demander pourquoi le système de la polyvalence, à notre sens très bénéfique, n'est pas plus répandu dans les états proposant la formation STCW. Le volume horaire induit par ce double cursus nous apparaît comme étant l'une des raisons principale.

Section 3

La formation aux situations d'urgence

§1- GENERALITES

34. Des compétences originales. - En dehors de ces thèmes très académiques, la formation des marins présente par bien des aspects, de grandes originalités. La préparation aux situations d'urgence leur permet d'acquérir en effet de multiples compétences pour prévenir toutes sortes d'accidents ou les combattre. Les officiers et les marins devront suivre, conformément aux dispositions du Code STCW, une formation à la lutte contre l'incendie, aux techniques de survie en mer, aux soins médicaux de première urgence, à la sûreté etc. Dans beaucoup de cas, des incidents ne sont pas transformés en accident grâce à la capacité de réaction des membres d'équipage d'un navire. Dans de nombreux autres cas, la compétence de l'équipage a permis de limiter l'étendue du dommage, le récent exemple du naufrage du navire *Costa Concordia* en est la parfaite illustration.

⁵⁸ Les écoles formant les officiers de la marine ont pris leur forme moderne lors de l'Ordonnance de Colbert de 1681. Elles étaient autrefois appelées Ecoles Hydrographiques Royales. Elles ont été profondément modifiées par l'Ordonnance du Maréchal de Castries en 1786. Aujourd'hui les écoles sont au nombre de 4, et se situent à Nantes, Saint Malo, le Havre et Marseille.

§2- L'INCENDIE

35. La lutte contre l'incendie. – L'incendie à bord d'un navire est un fléau extrêmement compliqué à gérer. La présence d'hydrocarbures et d'oxygène, la structure métallique conductrice de chaleur et le risque de chavirement en cas d'utilisation massive de l'eau, rendent la lutte très périlleuse. Lorsque le navire est loin des côtes et de tout secours, les membres d'équipage ne peuvent, en cas de situation dangereuse, compter que sur eux-mêmes pour sauver l'expédition maritime et surtout, leur propre existence. Même à proximité des côtes, voire même à quai⁵⁹, la rapidité des premières actions engagées si elles sont appropriées, conditionneront toute la suite de l'évènement. Cette lutte contre l'incendie ne s'improvise pas et les gens de mer doivent y être préparés de manière complète⁶⁰. Ainsi, le Code STCW dans le tableau A-VI/1-2 énonce toute une série de compétences obligatoires à acquérir pour lutter efficacement contre un incendie.

36. Le cas du navire *Sea Star*. - Dispensée sous forme théorique et pratique au travers d'un stage, cette formation est de la plus haute importance pour la sécurité maritime afin d'éviter que des situations telles que celle du navire *Sea Star* ne se reproduisent. Le 29 mai 1990, alors qu'il était au large des côtes du Panama, un incendie se déclare à bord du cargo réfrigéré *Sea Star*, propriété d'une *single ship company*⁶¹ siégeant à Chypre. Il a été démontré que le capitaine n'avait reçu aucune formation particulière en matière de lutte contre l'incendie et qu'il ne connaissait pas les bases élémentaires de méthode de lutte, pourtant préconisées par la Convention STCW. La perte totale du navire fut la conséquence funeste de ce manque flagrant de qualification de l'équipage.

⁵⁹ Pour matérialiser les difficultés des marins, voire même des professionnels, à contenir un incendie sur un navire, voir l'incendie du navire *Saint Clair* en août 1990 alors qu'il était à quai à Marseille. L'incendie a nécessité 3 jours de lutte par des pompiers professionnels. Le navire a été malgré tout perdu.

⁶⁰ Voir dans ce sens, l'incendie du navire français *Grandcamp* à Texas City le 16 avril 1947 causant le décès de 581 victimes et en blessant plus de 3000 autres. Un incendie a commencé à se déclarer dans une cale chargée de nitrate d'ammonium. Pensant éteindre l'incendie par étouffement, le capitaine a injecté de la vapeur d'eau. La chaleur a stimulé l'incendie et le navire a explosé. Le produit était en fait auto comburant.

⁶¹ *Single Ship Company* : forme de société qui a l'avantage de limiter sa solvabilité pour tous ses créanciers, au montant du seul navire déclaré par celle-ci. Cet artifice permet par exemple à un propriétaire de plusieurs navires, de cloisonner les risques financiers liés à l'exploitation de ceux-ci. Ainsi chaque réparation de dommage qu'il aura créé sera limitée au montant du navire. Définition donnée par G. Lewis & G.V. Dalzell dans *The Law of the Sea: a manual of the Principles of Admiralty Law for students, mariners and ship operators*. p.123.

37. Un cas non-isolé. - Ce cas est cependant loin d'être isolé et on peut malheureusement constater chez certains membres d'équipage de grandes lacunes en la matière. Beaucoup de matelots issus de pays fournisseurs de marins « bon marché » ne sachant par exemple pas revêtir la combinaison incendie. Cela étant préjudiciable à double titre, tout d'abord pour leur propre sécurité (on ne peut pas combattre un incendie sans connaître les rudiments de la lutte) et puis aussi pour la sécurité de tout le navire (si l'équipage n'est pas capable d'agir juste dans les premières minutes, le risque de ne plus pouvoir contenir l'incendie est très important). Pour pallier ces lacunes causées par les pays peu soucieux de respecter les dispositions de la Convention STCW, des procédures ont été mises en place afin que le bord se substitue aux écoles et forme les équipages à ces méthodes complexes (*infra*, n°111).

§3- L'ABANDON DU NAVIRE ET LA SURVIE

38. Principe. Cadre Conventionnel. – L'évacuation du navire requiert également des connaissances particulières pour mettre en œuvre les systèmes d'abandon. Tout le monde se rappelle la scène du film *Titanic* de James Cameron pendant laquelle, de façon totalement désordonnée, les membres d'équipage tentent d'amener les embarcations de sauvetage au niveau de l'eau. Quand la fiction rejoint la réalité, nous obtenons la scène du paquebot *Costa Concordia*, filmée par un vidéaste amateur qui ressemble à s'y méprendre, à celle du film⁶². Au-delà de l'abandon à proprement parler, les marins seront formés aux techniques de survie dans ce milieu hostile qu'est la mer. Le Code STCW tableau A-VI/1-1 répertorie toute une série de techniques pour abandonner le navire et survivre en mer dont les principales sont la mise en œuvre du matériel d'abandon (embarcations, radeaux etc.), les techniques de déplacement en immersion, les techniques de survie et les techniques pour se faire repérer en tant que naufragé. Ces dispositions seront mises en application sous forme de stage pratique. A l'issue de ce stage, un brevet⁶³ est délivré aux participants. Ce brevet est absolument indispensable pour tous les gens de mer, depuis le capitaine jusqu'au cuisinier.

⁶² Voir aussi pour une évacuation « chaotique », l'abandon du navire *Explorer* lors de son naufrage en 2007 avec 154 personnes à bord. Rapport d'enquête sur le naufrage du navire à passagers *Explorer* (O.N.8495) dans le détroit de Bransfield près des îles Shetland sud, établi par la République du Libéria, 26 mars 2009.

⁶³ Brevet d'Aptitude à l'Exploitation des Embarcations et Radeaux de Sauvetage ou BAEERS.

39. L'abandon du navire *Costa Concordia*. – Il n'existe pas de meilleur exemple que celui de l'abandon du navire *Costa Concordia*, échoué sur l'île du Giglio en janvier 2012 pour montrer l'importance de la formation dans la prévention de catastrophes maritimes. Alors que l'état-major était complètement absent et dépassé par les événements, tous les membres d'équipage ont su, grâce à leur formation aux techniques d'abandon et à leur professionnalisme, faire évacuer plus de 4000 passagers par les embarcations de sauvetage et ce, même si la confusion régnait sur les ponts du navire. Il est inutile de penser au nombre de victimes que l'accident aurait pu entraîner si l'équipage du paquebot n'avait pas su réagir de manière appropriée. C'est d'ailleurs pour cette raison qu'il s'est vu décerner le titre de « *seafarer of the year* »⁶⁴. La nécessité de la formation montre une fois encore l'importance qu'elle représente pour la sécurité maritime.

Cette présentation des situations d'urgence ne saurait être exhaustive mais elle montre malgré tout l'importance que représente la formation des professionnels de la mer pour la sécurité maritime. Pour comprendre comment il est possible de limiter l'impact de ces crises, il est intéressant de développer les réponses nouvelles apportées par les amendements de Manille 2010.

⁶⁴ Prix du *Lloyd's List Global Award* 2012. Source : Mer et Marine, 28 septembre 2012.

Chapitre 3

Les nouvelles orientations de la Convention STCW

L'esprit de la Convention STCW a pris un nouveau tournant avec l'adoption des amendements de Manille. L'adage : équipage de bons techniciens plus navire aux normes égal sécurité⁶⁵ n'a plus de valeur absolue. En effet, malgré les efforts consentis par l'OMI pour limiter les accidents maritimes causés par un défaut de qualification des marins, la part des accidents liés aux erreurs humaines ne semble pas vouloir baisser⁶⁶. Afin d'apporter des réponses nouvelles, les recherches et la réglementation se tournent désormais vers l'humain, ses forces et ses faiblesses.

Section 1

Une nécessaire évolution

40. Anachronisme du texte Conventionnel. - La Convention STCW s'adapte progressivement aux nouvelles pratiques maritimes par le biais des amendements mais les standards de formation ont beaucoup de mal à suivre le rythme effréné de la course à la technologie. A titre d'exemple, la formation à l'utilisation des cartes électroniques n'a été introduite dans le Code STCW que par l'adoption des amendements de Manille 2010, entrés en vigueur en 2012, alors que ces appareils existent et sont utilisés depuis plus de dix ans sur les navires. La formation aux facteurs humains n'échappe pas à la règle et les premières orientations à caractère obligatoire dans ce domaine sont seulement issues de la résolution A.850 du 27 novembre 1997⁶⁷ élaborée par l'Organisation Maritime Internationale.

41. Un tournant de fond. - Cette résolution est un tournant dans la façon d'appréhender la sécurité maritime du point de vue de la formation. Essentiellement basé

⁶⁵ *L'homme au cœur de la sécurité maritime*, La Revue Maritime n°489, JP. Clostermann, septembre 2010.

⁶⁶ Il est couramment admis que plus de 75% des accidents maritimes sont liés aux erreurs humaines.

⁶⁷ Résolution A.850(20) : *Human element vision, principles and goals for the organization*.

sur un concept réglementaire strict, l'apprentissage se tourne progressivement vers l'élément humain dans son environnement, avec une approche sécuritaire globale : l'humain doit avoir conscience de la nécessité de la sécurité et il doit utiliser son environnement dans sa totalité pour exploiter le navire en toute sécurité. C'est seulement par l'adoption des amendements de Manille qu'un cadre Conventionnel est définitivement choisi. Cette volonté prend corps dès l'introduction de la conférence de Manille par la première résolution qui précise « qu'un pourcentage important des accidents de mer et des événements de pollution est imputable à l'erreur humaine ».

42. Modèle aéronautique. Initiatives ponctuelles. - La direction est donnée ; de nouvelles dispositions sur le facteur humain seront dès lors intégrées à la formation obligatoire minimum des marins⁶⁸. Depuis trop longtemps, celles-ci étaient l'apanage du domaine aéronautique qui dès 1979, suite à l'analyse de plusieurs catastrophes aériennes, avait intégré dans le cursus d'apprentissage des pilotes le *Cockpit Ressource Management*⁶⁹. Quelques décennies plus tard, la Convention STCW amendée en 2010 l'impose dans le Code STCW partie A du programme de formation⁷⁰ sous le nom « *leadership and teamwork* »⁷¹. Est-ce à dire qu'aucune formation aux facteurs humains n'était dispensée aux marins ? Le raccourci est trop rapide car de nombreuses écoles et armateurs prenaient la décision de former eux-mêmes au *Bridge Ressource Management* les élèves ou les marins dont ils avaient la responsabilité⁷².

43. Double approche des facteurs humains. Compétences et failles humaines. - L'apprentissage du « *leadership and teamwork* » revêt deux aspects. Il est constitué d'une formation au *Bridge Ressource Management* (BRM) et à l'*Engine Ressource Management* (ERM) d'une part et d'une formation aux ressources et facteurs humains d'autre part. Le rapport d'accident du navire *Costa Concordia* met en avant cette nécessité de comprendre le comportement humain et de former les marins à apprivoiser les faiblesses et les forces

⁶⁸ Le *Bridge Ressource Management* ne sera obligatoire que pour les brevets émis à partir de 2017, l'arrêté concernant cette obligation est en cours d'élaboration à l'heure de l'écriture de cette étude. Cet arrêté prévoit 30 heures de cours sur le BTM au lieu des 20 préconisées par l'OMI.

⁶⁹ *Cockpit Ressource Management* : formation aux facteurs humains et au travail en équipe de situations aéronautiques.

⁷⁰ Le *Bridge Ressource Management* existait déjà sous STCW 95 mais dans la partie B du Code, soit dans la partie recommandée.

⁷¹ Voir cours type de l'OMI 1.22.

⁷² Le *Bridge Ressource Management* était appelé par les écoles françaises le *Bridge Team Management*.

inhérentes à toute activité humaine. C'est ce à quoi aspire cette formation nouvellement intégrée à la formation obligatoire STCW. Il exclut en effet que les causes de l'accident soient dues en terme de performance humaine à une « (...) *lack of competency* »⁷³ de la part de l'état-major. La concomitance d'un bon navire et d'un équipage compétent n'a pas pu empêcher l'accident. Peut-on alors considérer que le capitaine soit le seul responsable de cette catastrophe ? Même s'il est le principal vecteur de l'échouement du paquebot, l'accident résulte plus de failles dans la gestion humaine de l'équipage passerelle du paquebot avec notamment des officiers totalement étrangers à la formation au *Bridge Team Management*.

Section 2

Introduction au *Bridge Ressource Management*

§1- NECESSITE DU BRM

44. Origines du BRM. Lacunes et conséquences. - Le *Bridge Ressource Management* est une formation largement dérivée du *Cockpit Ressource Management* de l'aéronautique. Il permet de former le personnel navigant à utiliser toutes les ressources disponibles de la passerelle, de manière optimum pour éviter des erreurs humaines pourtant à *posteriori* prévisibles. L'accident du navire *Costa Concordia* en 2011 sur l'île du Giglio nous permet de souligner l'importance d'un tel apprentissage. En effet, l'erreur du capitaine dans cette affaire est une erreur de navigation des plus basiques. Malgré cette faute ponctuelle, d'autres éléments auraient pu permettre d'éviter la catastrophe. Selon le rapport d'accident édité par les autorités italiennes, il semble que de nombreuses autres failles existaient sur la passerelle du paquebot malgré l'apparente compétence de l'état-major.

⁷³ "(...) manque de compétences". Voir *Report on the safety technical investigation, Cruise ship Costa Concordia*; Marine Casualties Inv. Body édité par le MIT.

45. Utilisation non optimale des ressources disponibles. - A aucun moment précédant l'accident, un membre d'équipage présent à la passerelle du paquebot pour la manœuvre (dont le second capitaine), n'a informé le capitaine du danger de sa route et de ses erreurs d'interprétation de position. Le rapport d'accident précise que tous les membres d'équipage étaient confortés dans la même erreur et « (...) n'assuraient pas la veille et des reports / avertissements adéquats au capitaine durant la phase d'approche la plus dangereuse »⁷⁴. Comment, alors que trois officiers étaient présents à la passerelle au moment de l'accident, aucun d'eux ne se soit rendu compte du danger imminent ?

Le constat du rapport d'accident du paquebot concernant la gestion de la passerelle est sans appel. Le fait qu'aucun officier n'ait suivi la formation au BRM, "(...) *could have represented a weakness in terms of competency (human factor as bad human performance) in this casualty*"⁷⁵. Il nous faut alors nous pencher sur les potentielles réponses apportées par la formation au BRM.

§2- LES REPONSES DU BRM

46. Utilité du BRM. - Une raison de la nécessité du BRM est bien résumée par W.A. O'Neil qui affirme qu' « une fois que les bonnes pratiques ont été apprises, elles ont besoin d'être continuellement rafraîchies »⁷⁶. La formation au BRM permet de confirmer la bonne application des connaissances acquises lors des premières années de formation dans les écoles maritimes, notamment en ce qui concerne les bases du quart à la passerelle, l'élaboration d'un passage plan approprié⁷⁷, le suivi de ce passage plan, l'utilisation de toutes les documentations disponibles, les distances de sécurité et la gestion du personnel disponible à la passerelle (commandant, officiers, matelots, pilote...) et d'en tirer le meilleur parti grâce à une communication efficace.

⁷⁴ Voir: *Report on the safety technical investigation*, Cruise ship Costa Concordia; Marine Casualties Inv. Body édité par le MIT, p.162.

⁷⁵ « (...) *peut avoir constitué dans ce dommage une faiblesse en terme de compétence (dans le facteur humain en tant que mauvaise pratique humaine)* ». Voir: *Report on the safety technical investigation*, Cruise ship Costa Concordia; Marine Casualties Inv. Body édité par le MIT, p.163.

⁷⁶ W.A O'Neil, *Bridge Ressource Management*, p.vi. The Nautical Institute.

⁷⁷ Passage plan : prévu par la Convention SOLAS, dans le chapitre V sur la navigation maritime, le passage plan est une planification de route sûre et précise qu'il faudra suivre tout au long du voyage en répertoriant par exemple les dangers, les distances par rapport à la côte etc.

47. Utilisation des ressources. Passerelle synergique. - Ce sont tous ces points qui ont principalement fait défaut lors de l'accident du *Costa Concordia*. Le capitaine n'a pas suivi, par excès de confiance, les instructions du passage plan et c'est en se rapprochant trop près des côtes, en dépit de tout bon sens marin, que le navire s'est échoué. Il est indispensable que les autres membres d'équipage présents à la passerelle soient formés à interpellier le capitaine lorsqu'ils estiment que ses décisions ne sont pas adaptées à la situation. C'est un point parfois difficile à mettre en application car la structure fortement hiérarchisée d'un navire ne permet pas naturellement de remettre en cause les décisions du capitaine. Le BRM permet de relativiser cette hiérarchie en formant les marins à ne pas hésiter à faire part à leurs supérieurs des doutes qu'ils peuvent avoir quant à une décision. Toutes les ressources de la passerelle sont ainsi utilisées et chacun est impliqué dans la conduite nautique du navire. Cette implication permet de créer ce que J.P. Clostermann appelle, une «*passerelle synergique*»⁷⁸ dans laquelle le travail en équipe sublime les capacités de chacun et permet d'obtenir des résultats supérieurs à la somme des compétences de chacun des opérateurs.

48. Etre humain et technologie. - Le BRM permet par ailleurs de rappeler aux marins qui suivent cette formation, de la relative confiance qu'il faut apporter aux systèmes de positionnement électroniques. Comme nous avons pu le voir précédemment, la surconfiance accordée aux moyens modernes est une attitude dangereuse⁷⁹. Les officiers de quart doivent à tout prix recouper les informations avec d'autres méthodes « plus traditionnelles » telles que le point par relèvements, le point par cercles de distances etc. Un exemple de cette prévention dans l'utilisation de l'AIS⁸⁰ est donné par le *Nautical Institute* dans le manuel de formation au BRM lorsqu'il énonce qu' « à cause de données rentrées manuellement dans le système, une attention particulière doit être adoptée lorsqu'on utilise ces données pour prendre une décision »⁸¹. Derrière cette formulation se

⁷⁸ J.P. Clostermann donne une définition de la synergie du dictionnaire Hachette comme étant une «*combinaison de moyens complémentaires coordonnés dans une même action de façon à obtenir un résultat supérieur à la somme des résultats obtenus séparément par chacun des moyens mis en œuvre* ».

⁷⁹ Voir un exemple de l'échouement du navire *Schichem Osprey*, en plein milieu du Pacifique. L'officier de quart gardait une confiance aveugle dans le matériel électronique et ne pratiquait pas le *cross checking* ou contrôle croisé qui consiste à vérifier une information en la comparant à une autre information. Rapport d'enquête technique BEA mer, navire *Schichem Osprey*, île de Clipperton, 10 janvier 2010.

⁸⁰ *Automatic Identification System*. Appareil ayant une portée d'une vingtaine de miles et qui permet de recevoir / transmettre les informations du navire (destination, route, vitesse, etc.). Il a été rendu obligatoire depuis 2000 sur les navires > 300 UMS. L'emport de l'AIS est prévu dans le Chap.V, Règle 19 de la Convention SOLAS. Voir aussi résolution MSC A.971 (22) de l'OMI.

⁸¹ W.A. O'Neil, *Bridge Resource Management*, p.37. The Nautical Institute.

cache un axiome prépondérant : ne pas avoir une confiance aveugle dans les données fournies par les équipements électroniques.

Le Bridge Ressource Management est le premier édifice dans la formation aux éléments humains. La sensibilisation aux facteurs humains en est le second.

Section 3

Facteurs humains et prévention de la sécurité

§1- GENERALITES

49. Cadre Conventionnel. - Les standards minimums obligatoires imposés par le Code STCW ont pour but de faire preuve de « l'aptitude à l'exercice de l'autorité et au travail en équipe »⁸². Le personnel d'encadrement et le personnel d'exécution doivent acquérir des compétences sur la gestion du personnel et leur affectation en fonction des contraintes et des priorités de l'exploitation maritime, mais ils doivent également savoir évaluer une situation difficile en utilisant un maximum de ressources disponibles et comprendre les conséquences des décisions qu'ils prendront pour répondre à une situation difficile.

50. Les sciences humaines. Complexité. - Derrière tous ces termes un peu brumeux se cachent des notions précises et sophistiquées. Pour tenter de comprendre ce qui est du ressort des facteurs humains, il faut certainement une part de psychologie. L'être humain est un élément complexe et il est, comme l'exprime L. Courcoux, un « maillon imprévisible, celui que l'on ne sait pas réparer au moyen de la technique, celui dont il faut comprendre le fonctionnement, celui dont les qualités propres doivent être reconnues, qu'elles soient utiles à l'armateur comme au navire, comme aux autres personnes de la communauté du navire »⁸³. Nous n'aurons pas ici la prétention d'en comprendre tous les aspects mais au travers de certaines situations critiques, nous tenterons de comprendre en quoi former les marins à ces concepts permettrait de prévenir des accidents qui ne sont pas

⁸² Tableau A II/1 pour les officiers de quart, A II/2 pour les capitaines, A III/1 pour les officiers du service machine et A III/2 pour les chefs mécaniciens.

⁸³ L. Courcoux, Introduction de l'homme au cœur de la sécurité maritime ; Revue Maritime n° 489, septembre 2010, page 12.

la conséquence directe d'un manque de compétences (mais d'un manque de formation aux facteurs humains).

§2- LA TRAJECTOIRE D'UN ACCIDENT

51. Le modèle *Swiss Cheese*. - Une des pistes envisagées pour former les marins aux facteurs humains, consiste à les sensibiliser à la compréhension de la trajectoire d'un accident. De nombreux chercheurs estiment que pour prévenir les accidents, les opérateurs doivent comprendre le déroulement des actions qui conduisent à un sinistre. J. Reason⁸⁴ a défini un modèle dit « *Swiss Cheese* » avec deux types de fonctions, une de production (transport de marchandise) et une de défense (moyen de prévention des accidents). On peut imaginer les fonctions de défense comme des tranches de gruyère, les trous étant les défauts du système. Si l'on superpose ces « tranches » et que l'on suppose que d'un côté du « *Swiss Cheese* » il existe un danger inhérent à l'activité maritime, il y aura accident si tous les « trous-défauts » sont alignés. J. Reason appelle cette situation « fenêtre d'opportunité permettant la propagation d'une chaîne accidentelle », chaque barrière aura sa (ou ses) faiblesse les unes en face des autres. La formation des marins est une de ces barrières préventive, les lacunes quant à elles seront les « trous » par lesquels l'accident pourra se propager⁸⁵.

52. Application concrète. - On peut encore une fois appliquer cette théorie à l'échouement du paquebot *Costa Concordia*. Une passerelle composée de marins compétents est une barrière qui empêche normalement la propagation de l'accident. Les marins sauront réagir, grâce aux compétences acquises pendant la formation de manière appropriée pour répondre à une situation difficile. Si dans cette barrière il existe un trou, comme un manque de formation des membres d'équipage au BRM, dans certaines conditions, l'accident pourra se propager. En l'espèce, la faiblesse de la passerelle du *Costa Concordia* était une absence de conscience générale des événements annonciateurs d'une catastrophe. Si une seule des personnes présente à bord avait suivi le stage de BRM,

⁸⁴ Reason J., Royaume Uni, professeur de la *Manchester University*. Voir ses études dans *Human Error*, *Cambridge University Press* et notamment celle dite du *Swiss Cheese* qui consiste à poser des indicateurs pro actifs sur les barrières représentées chacune par une tranche de gruyère.

⁸⁵ Annexe 12.

elle aurait certainement interpellé le capitaine sur sa conduite inappropriée. Par ailleurs, si le capitaine avait également suivi cette formation, il aurait accueilli ces remarques avec intérêt. Les officiers et même les matelots présents à la passerelle doivent pouvoir remettre en question une décision exclusive du capitaine mais du fait du fonctionnement hiérarchique d'une passerelle, cela n'est pas toujours aisé.

§3- LA STRUCTURE HYPERHIERARCHISEE D'UN NAVIRE

53. Hiérarchie et cultures. Affirmation de soi. - Toute personne faisant partie de l'équipage devrait pouvoir faire entendre son point de vue sur une situation nautique. Malheureusement, comme nous avons déjà pu le mentionner, la structure organisationnelle d'un navire n'est guère propice à encourager ces initiatives. Le problème est réel pour les marins français, qui n'ont pourtant pas une culture exacerbée de la hiérarchie, mais il est encore plus criant pour les marins venant d'Asie ou d'Inde qui sont très attachés aux notions de respect des supérieurs. Culturellement, il leur est inconcevable qu'un subalterne reprenne un supérieur. Ainsi, même flagrante, une erreur du capitaine ne sera pas relevée par un officier Indien, car pour lui, il n'est pas habilité et n'a pas l'autorité pour contester la moindre décision. Pourtant, le capitaine est bien souvent satisfait de voir son équipage s'investir dans la conduite du navire. Le BRM et la formation aux facteurs humains prennent en compte ces facteurs. L'affirmation de soi doit leur être transmise lors de leur apprentissage et il ne faut « (...) jamais croire que l'autre a vu la solution car moi je l'ai vue »⁸⁶. Cette attitude devant être bien sûr modérée, respectueuse et justifiée.

54. Problèmes posés par la présence du capitaine à la passerelle. – On peut noter par ailleurs un autre élément humain, source de grandes incompréhensions et de nombreux accidents maritimes. Lorsque le capitaine est à la passerelle, quand bien même le Code STCW prévoit expressément que « l'officier chargé du quart à la passerelle doit rester responsable de la sécurité de la navigation malgré la présence du capitaine sur la passerelle jusqu'à ce qu'il ait été expressément informé que le capitaine assume cette responsabilité

⁸⁶ J.P. Clostermann, la conduite du navire marchand, Infomer, p.144.

et que cela soit réciproquement compris »⁸⁷, l'officier de quart a tendance à s'effacer derrière la personnalité de celui-ci et à ne plus prendre de décisions fermes⁸⁸. L'un et l'autre pensant qu'ils ne sont pas ou plus responsables du quart. Une fois encore, l'officier de quart, malgré la présence du capitaine doit pouvoir affirmer ses décisions et les erreurs de chacun ne doivent pas être considérées comme des fatalités mais comme des moyens de progresser.

§4- LE MYTHE DE L'ERREUR

55. Sensibilisation aux erreurs constructives. - Il nous semble important de former les marins à avoir une approche constructive de l'erreur en la démystifiant car dans une structure fortement hiérarchisée, en commettre est une preuve de faiblesse et il est très difficile de l'assumer. Il ne faut pas défaillir, ou du moins, pas le montrer. Cependant, l'erreur humaine est inhérente à toute activité et elle ne peut pas être évitée. C'est la faiblesse de l'être humain mais également sa force. Lors de ses années d'études, voire d'élève, avant d'avoir de réelles responsabilités, l'étudiant doit être sensibilisé à avoir une approche formatrice des erreurs qu'il commettra. C'est en l'espèce ce qu'explique J.P. Clostermann en énonçant très justement que « l'erreur d'un opérateur est source d'apprentissage si elle est convenablement expliquée »⁸⁹. Il est indispensable, au travers des stages notamment sur simulateurs, d'adopter cette approche constructive et ne pas sanctionner les erreurs de manière automatique. R. Amalberti va dans le même sens lorsqu'il prône la tolérance des erreurs des opérateurs à partir du moment où l'on se donne les moyens pour qu'elles ne dégénèrent pas⁹⁰.

56. Approche française. - Malheureusement, l'approche restrictive est largement répandue dans le système de formation français. Par exemple, lors des stages de simulateurs de manœuvre à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime, les instructeurs

⁸⁷ Code STCW A Chap.VIII/2-23-3.

⁸⁸ Lors d'un voyage entre Yantian et Hong Kong, dans une zone très fréquentée, nous avons pu vivre, comme officier effectuant son premier voyage en cette qualité, une situation très désagréable. De quart de nuit à la passerelle, le capitaine était présent. Du fait de cette présence je n'ai pas réussi, par la pression passive qu'il exerçait sur moi, à effectuer une seule manœuvre nautique adaptée à la situation. Et pourtant je connaissais parfaitement les règles de route pour éviter les abordages.

⁸⁹ J.P. Clostermann, *la Conduite du Navire Marchand*, page 116. Infomer.

⁹⁰ R. Amalberti, *la conduite des systèmes à risques*. 2^e édition, le travail humain, PUF.

demandent d'effectuer une manœuvre d'arrivée au port de Douvres en Grande Bretagne. Si l'opérateur commet une erreur dans l'approche ou dans la manœuvre mais qu'il sait réagir à temps, de façon appropriée, et qu'aucun incident ne survient, il sera sanctionné. Cette sanction est regrettable car elle cantonne l'erreur à un statut de défaillance de l'opérateur. Tout officier y sera un jour confronté lors de sa carrière et selon R. Amalberti, « les meilleurs sujets ne sont pas ceux qui ne font pas d'erreurs, mais ceux qui rattrapent les erreurs commises »⁹¹. Dans la réalité professionnelle, certains opérateurs pourront rattraper leurs erreurs, d'autres non. Si l'opérateur aura été sensibilisé à cette approche, il aura une réaction beaucoup plus proactive que celui qui la conçoit comme un échec.

§5- LA COMMUNICATION EFFICACE

57. Le cas du *Scandinavian Star*. – L'importance de la communication est symbolisée par l'accident du navire *Scandinavian Star*. Dans la nuit du 7 avril 1990, un incendie se déclare dans les locaux passagers. Lors de l'évacuation du navire et de la tentative de maîtrise de l'incendie, la confusion est à son paroxysme, les marins Portugais ne comprennent pas les ordres en Anglais des officiers norvégiens et n'ont en outre jamais participé à d'exercices de lutte contre l'incendie⁹². Dans ces conditions, le feu ne pouvait être ni maîtrisé ni même contenu et le bilan s'élèvera à 159 victimes. L'OMI a retenu les leçons de cet accident et a pris en compte les notions de communication dans la formation des marins.

58. Environnement international et SMCP⁹³. - Le problème de la communication est un problème constant sur les navires. Les multiples nationalités qui forment un équipage⁹⁴ ne forment pas un environnement propice à la transmission d'une information, les sources possibles de confusions sont légions. J.P. Clostermann évoque dans son étude, certaines pistes comme la communication verbale et non verbale, les communications explicites et

⁹¹ R. Amalberti, la conduite des systèmes à risques. 2^e édition, le travail humain, PUF.

⁹² Source : iklimnet.com, shipfire case #14.

⁹³ Les Standard Maritime Communication Phrases sont des phrases pré formées pour être facilement assimilables, adoptées le 14 novembre 1977 par la résolution A.350 (X) de l'OMI et profondément modifiées le 29 novembre 2001 par la résolution A.918 (22).

⁹⁴ L'équipage du paquebot *Costa Concordia* était composé par exemple de 38 nationalités différentes.

implicites ou encore l'isolement linguistique. Les écoles de formation des officiers ou des marins, ne prennent pas en compte ces éléments directement mais tentent d'en limiter l'étendue en leur faisant apprendre des «phrases standards» édictées par l'OMI : les *Standards Maritime Communication Phrases* qui couvrent à peu près toutes les situations possibles de travail à bord des navires. Ce phrasé simplifié à l'extrême en Anglais, langue universelle, permet à chacun des acteurs de parler le même langage et surtout de se comprendre. Il est intéressant pour un français de savoir que l'autre personne dialoguant avec lui, le comprenne et qu'il comprenne sa réponse. En effet, ces phrases ont pour but d'instaurer un automatisme linguistique. Même un interlocuteur ayant un niveau d'Anglais moyen n'aura pas besoin de focaliser toute son attention sur la communication. Les phrases sont les plus pauvres possibles en matière de vocabulaire et de syntaxe. Ceci a deux vertus, la communication va à l'essentiel donc absence de dispersion et chacun comprend l'autre aisément.

59. Communication et stress. - Lors de communications standards, les protagonistes peuvent discuter dans un langage commun, l'Anglais. Mais en cas de stress extrême, alors qu'une communication efficace serait plus que jamais nécessaire, il arrive que la langue maternelle, instinctive, reprenne le dessus. Cela rend l'organisation de la situation d'urgence très délicate voire impossible à gérer, augmentant par là même de manière considérable le risque d'accident. C'est une situation qui a pu être constatée par le commandant du pétrolier *Limbourg* lors de l'attentat dont il a été victime en 2002. Tous les membres de l'équipage, sous l'effet du stress, se sont mis à communiquer dans leur langue maternelle. La confusion était dès lors extrême⁹⁵. Il est primordial de pouvoir se raccrocher à des phrases connues, énoncées automatiquement, lorsque le stress nous empêcherait de parler de façon rationnelle dans une autre langue que notre langue maternelle.

60. Communication et prévention de l'abordage. - En précisant que « les marins savent que nombre de cas d'abordage sont liés à un défaut de communication et de maîtrise du vocabulaire standardisé de l'OMI par des équipages cosmopolites et hétérogènes » O.

⁹⁵ Propos recueillis auprès de M. J.F. Antin, inspecteur général de l'enseignement maritime.

Cachard⁹⁶ pose le problème de la communication en matière d'abordage⁹⁷. Ces éléments seront développés ci-après dans l'étude sur la formation à la prévention de l'abordage.

§6- INTEGRATION AU CURSUS DE FORMATION

61. Volume des cours. Intégration efficace. Abordage et facteurs humains. -

L'industrie nucléaire et le transport aérien prennent déjà en compte depuis de nombreuses années les aspects humains dans la prévention des accidents. Il est heureux que le transport maritime prenne une voie identique. Comme nous avons pu le voir, la formation des marins est dense et variée, à tel point que cela pose un problème certain sur le volume horaire des cours. Dans les écoles maritimes françaises, les étudiants devront suivre 3 années de cours, embarquer pendant 2 ans et revenir en cours pour une dernière année. La quantité de connaissances à acquérir est telle que les semaines de cours sont très denses. Dès lors, on est en droit de se demander comment la formation aux facteurs humains, pour qu'elle soit efficace, pourra être intégrée aux cours déjà existants. Aujourd'hui, les écoles optent pour des stages thématiques sur ce sujet. Ne serait-il pas plus judicieux, comme le préconise J.P. Clostermann, d'intégrer ces nouvelles notions en quantité sagement dosée, à tous les cours susceptibles d'être concernés par les facteurs humains. Une imprégnation globale serait certainement plus utile qu'une formation « en bloc ». Mais laissons le temps au temps et relevons simplement encore un élément, les facteurs humains devraient dès à présent imprégner la formation à la prévention de l'abordage, cause de 38%⁹⁸ des accidents maritimes, domaine particulièrement sensible aux erreurs humaines.

⁹⁶ O. Cachard. *Faute inexcusable de l'armateur : marée basse ou étale ?* DMF 2013.745.

⁹⁷ Voir dans ce sens l'abordage entre le navire *Queen of Albertini* et le *Shinwa Maru* qui a été causé par une communication radiophonique inappropriée. En l'espèce, les deux officiers de quart ont mal interprété les intentions données vocalement à l'autre. Rapport d'enquête technique BST Canada M92W1022.

⁹⁸ Source : Maritime Accident Investigation Branch ; annual report 2011. Statistique représentant les 115 accidents de navires de commerce pour lesquels le MAIB a enquêté en 2011.

Chapitre 4

La formation à la prévention de l'abordage

Pour que les officiers chefs de quart puissent manœuvrer les navires de manière efficace en vue de prévenir les risques d'abordage, ils doivent être formés de façon complète à cette discipline complexe qu'est l'utilisation des règles de routes et de barres.

Section 1

Contexte et cadre conventionnel des règles de route

62. Importance de la formation. Contexte. - L'apprentissage de la prévention des abordages est sûrement l'une des parties les plus importantes de la formation des officiers de commerce. Les accidents causés par les collisions représentent plus de 38% des accidents répertoriés en 2001 par le MAIB. Certains passages maritimes sont tellement denses qu'ils voient passer plus de 100000 navires en une année⁹⁹. Pour que chaque navire puisse évoluer de manière efficace et sûre, les officiers chefs de quart se doivent de connaître parfaitement les règles de route qui s'imposent à eux pour toutes les conditions qu'ils pourront rencontrer. Dans certaines zones particulièrement fréquentées, l'officier de quart devra anticiper chaque manœuvre, prendre en compte de multiples paramètres avant d'engager sa manœuvre.

63. Cadre Conventionnel. Le Décret du 15 juillet 1977. Avantages du texte. - L'unique texte encadrant la prévention de l'abordage est celui de la Convention COLREG¹⁰⁰ adoptée le 20 octobre 1972. Ces règles sont entrées en application le 15 juillet 1977¹⁰¹. Elles ont remplacé les règles de route initialement insérées à la Convention SOLAS de 1960. La Convention COLREG énonce une série de trente-huit règles divisées

⁹⁹ Source Larousse Encyclopédie. Il s'agit du Déroit du Pas de Calais, deuxième déroit le plus fréquenté au monde derrière celui de Malacca.

¹⁰⁰ Convention COLREG 72 : *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea* élaborée en 1972. Elles ont été amendées par les 12e, 15e, 16e, 18e et 22e assemblées de l'OMI.

¹⁰¹ Les règles de la Convention ont été intégrées à la réglementation française par le Décret du 7 juillet 1977 n° 77-778 sous le titre de Règlement International pour Prévenir les Abordages en Mer ou RIPAM, en des termes absolument identiques. Le texte a été amendé pour la dernière fois en 1995 et pris en compte par le Décret n°97-748 du 2 juillet 1997.

en cinq sections. Ces règles, comme nous le verrons dans leur analyse, laissent une large place à l'interprétation des situations nautiques par l'officier de quart. Le texte des COLREG peut être vu comme la « bible » de l'officier de quart. Il établit des privilèges sur les manœuvres à effectuer, en fonction de la situation nautique des navires¹⁰² ou du type de navire¹⁰³. L'officier chef de quart doit savoir exactement, suivant la situation nautique qu'il observe, quelle sera la manœuvre qu'il devra entamer pour éviter un risque d'abordage. C'est seulement s'il connaît ces règles que ce dernier pourra assurer son quart de navigation en toute sécurité. La formation à la Convention COLREG à un avantage de tout premier ordre, en effet, les règles qu'elle édicte sont internationales et normalement connues et respectées par tous. Ainsi, un officier de nationalité A navigant sur un navire battant un pavillon B, appliquera les mêmes règles que l'officier de nationalité C chef de quart sur un navire battant le pavillon d'un état D.

64. Convention COLREG et Convention STCW. - Pour que les futurs officiers soient formés de manière uniforme à la prévention de l'abordage, la Convention STCW a introduit une obligation de formation dans ce domaine. Une des premières nécessités de cet apprentissage se retrouve dans le Code STCW¹⁰⁴ dans les « Principes à observer lors du quart à la passerelle ». Un de ces principes énoncé par l'article 12 prévoit que l'officier chargé du quart sera « responsable à tout moment de la sécurité de la navigation du navire et du respect du Règlement international pour prévenir les abordages ». Le Code pose donc ces deux principes essentiels à respecter lors du quart à la passerelle. L'un d'eux étant le respect de l'application du règlement pour prévenir les abordages en mer. Cette précision met en avant toute l'importance que la Convention a voulu accorder à ces règles.

Outre ces considérations générales sur les principes à observer lors du quart à la passerelle en matière de prévention de l'abordage, le Code STCW – A dans le tableau AII/1 sur les compétences nécessaires à l'obtention du brevet de chef de quart de navires de mer, énonce que le candidat à ce brevet devra avoir des « connaissances approfondies du contenu, de l'application et de l'objet du RIPAM ». L'analyse d'un cas d'abordage, nous permettra de mieux cerner les difficultés auxquelles seront confrontés les officiers de quart.

¹⁰² Par exemple, la Règle 8 énonce que le navire qui voit un autre navire sur son tribord doit s'écarter de la route de ce dernier.

¹⁰³ Par exemple, la Règle 7 énonce qu'un navire à voile sera privilégié sur un navire à propulsion mécanique.

¹⁰⁴ Code STCW-A Chap. VIII partie 3-1.

Section 2

Application de la Convention COLREG

§1- D'INTERPRETATIONS NAUTIQUES DELICATES EN INCERTITUDES CONVENTIONNELLES

65. Abordage entre les navires *Samco Europe* et *MSC Napoli*¹⁰⁵. – Cet abordage est intéressant à étudier car il matérialise à lui seul les difficultés rencontrées par les officiers de quart pour appliquer le Règlement COLREG Le 7 décembre 2007, dans le Golfe d'Aden, alors que la visibilité était bonne, le navire porte conteneur *MSC Prestige* entre en collision avec le pétrolier *Samco Europe*. Le rapport d'enquête du Bureau Enquête Analyse mer met en avant plusieurs facteurs contributifs à l'accident¹⁰⁶, le plus important étant une mauvaise interprétation des intentions de l'autre sur chacune des passerelles associée à une mauvaise application des règles établies par la Convention COLREG.

66. Difficultés d'application du Règlement COLREG. – La première erreur rapportée par le BEA mer est une mauvaise application, sur chaque navire, des dispositions de la Convention COLREG. Sur le *MSC Prestige*, qui n'était, selon les experts, pas privilégié, la règle 16¹⁰⁷ n'a pas été intégralement respectée, alors que sur le *Samco Europe* c'est la règle 17¹⁰⁸ qui a fait défaut. Cette première analyse ne doit pas occulter la réalité du contenu du texte. En effet, malgré des règles qui semblent de prime abord, claires et bien établies, le texte laisse une grande place à l'interprétation de la situation nautique par l'officier de quart. Cette liberté d'interprétation est source de très nombreuses difficultés pour comprendre les intentions de l'autre. C'est le paradoxe de la Convention COLREG, alors qu'elle devrait permettre de clarifier de manière universelle, les manœuvres d'anticollision, la Convention est aussi source de grandes incompréhensions.

¹⁰⁵ Annexe 8.

¹⁰⁶ Voir rapport BEA Mer, Rapport d'enquête technique. Abordage entre le *Samco Europe* et le *MSC Prestige* ; 7 décembre 2007.

¹⁰⁷ Règle 16 : manœuvre du navire non privilégié. Annexe 8.

¹⁰⁸ Règle 17 : manœuvre du navire privilégié. Annexe 8.

Un bon apprentissage du texte devrait permettre de répondre à de très nombreuses situations mais, bien qu'indispensable, cette seule approche de formation n'est pas suffisante. En effet, dans de très nombreux cas, l'abordage est lié à une difficulté d'interpréter les intentions de l'autre et donc à une difficulté à engager la manœuvre appropriée. Comme le remarque Morel, « beaucoup de collisions proviennent d'un échec à identifier les intentions de l'autre »¹⁰⁹. Pourzanji¹¹⁰, dans l'analyse de cas d'abordage de navires marchands, a pu mettre en avant que 46% des officiers n'avaient pas indiqué clairement leurs intentions de manœuvre et que 23% des officiers n'avaient pas détecté de manière appropriée un signal, quand bien même il eût été émis correctement.

67. Exemple de la Règle 16. – Les incertitudes issues du texte sont parfaitement matérialisées par les dispositions de la Règle 16, cause partielle de l'abordage. La règle énonce que « tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement ». Les termes employés dans le texte restent relativement vagues volontairement. En effet, comment peut-on quantifier « autant que possible », « de bonne heure » et « franchement à temps » ? Cela dépend du contexte et il est laissé à la bonne interprétation par l'officier de quart, en fonction de son expérience, de la connaissance de son navire et de sa compréhension de la situation nautique à laquelle il fait face. Nous analyserons ci-après comment un futur officier peut acquérir les connaissances liées à la prévention de l'abordage pendant ses années d'école, pour que son manque d'expérience soit compensé par une formation de qualité.

§2- L'EXPERIENCE DU MARIN AU SERVICE DE LA CONVENTION COLREG

68. Des dispositions à interpréter. - Un long apprentissage de la Convention COLREG est indispensable pour bien en maîtriser les contours. Comme le résume très bien J.P. Clostermann¹¹¹, « *COLREG est un petit chef d'œuvre de concision (...). Pour pouvoir*

¹⁰⁹ Cité dans *Le facteur humain et la sécurité maritime*, C. Chauvin, dossier IFM, septembre 2010.

¹¹⁰ Voir aussi un rapport du Japan Marine Accident Inquiry Agency « *report on marine accident, 2004* » qui précise que dans 26% des cas étudiés, la collision est due à une appréciation défailante et à une manœuvre erronée.

¹¹¹ J.P. Clostermann, la Conduite du Navire Marchand. Infomer.

prétendre à cette universalité, COLREG décrit des situations génériques, donc très théoriques, et laisse une large place à l'interprétation (...) par l'officier de quart (...) en fonction de sa compréhension de la situation ». Le texte de la Convention COLREG énonce donc des règles qui n'ont pas un caractère absolu et qui se rapporte pour l'essentiel, à l'expérience du marin.

69. L'expérience, élément *sine qua non* d'une bonne application du texte. – On retrouve de nombreux termes dans le texte qui imposent au marin d'utiliser son expérience maritime pour analyser correctement une situation et engager une manœuvre appropriée. A titre d'exemple, le terme « adapté aux circonstances et conditions existantes »¹¹² revient très régulièrement. Cette formulation lui impose de comprendre la situation qui l'entoure et d'adapter sa conduite en conséquence. De nombreuses autres formules très vagues peuvent encore être citées comme « conformément aux bons usages maritimes »¹¹³, « franchement et largement à temps »¹¹⁴ ou bien encore « à une distance suffisante »¹¹⁵. Toutes ces vagues formulations sont parfaitement consacrées par l'expression « expérience ordinaire du marin » de la Règle 2 sur les responsabilités. Cette expérience maritime est, hélas, proche de zéro pour les officiers nouvellement brevetés. Le risque de mauvaise interprétation est donc grand. Une solution pour compenser ce manque d'expérience, comme nous allons le développer ci-après, peut être trouvée dans la pratique régulière et fréquente du simulateur. Mais penchons-nous encore un instant sur les autres difficultés de la Convention COLREG auxquelles les marins doivent être sensibilisés.

§3- PRIVILEGE OU PRIORITE

70. Principes du privilège. - Le texte de la Convention COLREG présente d'autres notions non-absolues. Celle de privilège en est une. Comme nous l'avons déjà mentionné, plusieurs règles prévoient que certains navires, que ce soit par leur situation nautique¹¹⁶ ou

¹¹² Ce terme revient entre autre, dans la Convention COLREG pour les règles 5 sur la veille et pour la règle 6 sur la vitesse de sécurité.

¹¹³ Règle 8.a Convention COLREG 1972.

¹¹⁴ Règle 8.a Convention COLREG 1972.

¹¹⁵ Règle 8.d Convention COLREG 1972.

¹¹⁶ Voir par exemple la Règle 13 sur le navire qui en rattrape un autre ou la Règle 15 sur les navires dont les routes se croisent.

par leur fonction¹¹⁷, seront privilégiés par rapport à d'autres. Mais dès la Règle 2 sur la responsabilité, cette notion est mise à mal car « aucune (...) des présentes règles ne saurait exonérer (...) son capitaine ou son équipage (...) d'une négligence (...) ou toute autre précaution que commandent l'expérience ordinaire du marin ». C'est-à-dire que même si l'un des chefs de quart impliqué dans un abordage a respecté les règles énoncées, sa responsabilité pourra être engagée¹¹⁸. On peut donc tout de suite écarter la théorie de certains auteurs qui comparent la Convention COLREG au Code de la Route. En effet, en matière routière, un refus de priorité à droite entraînera de manière certaine la responsabilité du fautif. Dans le domaine de la navigation maritime, un refus de privilège d'un navire engagera la plupart du temps la responsabilité des deux protagonistes. On ne peut donc pas adhérer la thèse du Doyen Rodière¹¹⁹ qui énonce que « la règle de tribord correspond à la priorité à droite de la circulation automobile ». Ce n'est pas par souci d'originalité que le texte de la Convention COLREG substitue le terme privilège au terme priorité. Nous tenons à cette précision car tout l'esprit de la Convention réside dans ces subtilités et s'accommoder de quelques arrangements constitue déjà un éloignement du respect du texte.

71. Formation à la notion de privilège. - Cela pourrait être anecdotique mais il n'en est rien. Les marins sont formés depuis les premiers cours de règles de barre¹²⁰ à considérer que si un navire non privilégié ne manœuvre pas de façon adéquate¹²¹, le navire privilégié devra à son tour engager une manœuvre¹²² pour éviter l'abordage, sous peine de voir sa responsabilité engagée. Le terme « privilège » est un terme beaucoup moins fort que le terme « priorité », il n'a pas le caractère dogmatique de ce dernier. C'est cette idée que P. Boisson avance quand il précise que la Convention COLREG ressort plus du code de bonne pratique que d'un texte à valeur absolue réglementant la navigation nautique¹²³. Il

¹¹⁷ Règle 18 sur la responsabilité réciproque des navires.

¹¹⁸ Voir en ce sens l'abordage entre les navires *Kariba*, *Clary* et *Tricolore* ou les responsabilités ont été partagées malgré le respect *stricto sensu* du texte par deux des protagonistes. La Cour d'Appel de New York dans sa décision de juillet 2007 *Otal Investment Ltd. V. M.V. Clary*, 06-0591 US Court of Appeal a justement estimé que les navires même privilégiés sont dans l'obligation de manœuvrer, réformant la décision du tribunal de New-York qui avait appliqué une responsabilité totale à l'encontre du navire *Clary*, *Otal Investment Ltd*, US District Court Southern District of NY, January 2006.

¹¹⁹ Cité dans *L'abordage Maritime*. Thèse Ingrid Bourbonnais Jacquard, p.116. PUF.

¹²⁰ Les cours de règle de barre sont à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime de Marseille, dispensés dès la première année. Ils constituent l'étude et l'application du texte de la Convention COLREG.

¹²¹ Règle 16 : manœuvre du navire non privilégié.

¹²² Règle 17 : manœuvre du navire privilégié.

¹²³ P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, BV 1998.

est indispensable que chaque étudiant comprenne et applique ce principe de relativité des règles pour qu'il manœuvre en suivant l'esprit de la Convention. Ce caractère non absolu entraîne certaines difficultés pour le navire privilégié à assumer son privilège nautique.

72. Difficultés à assumer son privilège¹²⁴. - A l'instar de l'abordage entre le navire *Samco Europe* et le navire *MSC Prestige*, la situation du navire privilégié est ambiguë car l'officier de quart sur le navire privilégié est tributaire de la manœuvre du navire non privilégié. La situation sera alors beaucoup plus rapprochée donc dangereuse. En effet, l'officier de quart du navire privilégié doit normalement garder « son cap et sa vitesse »¹²⁵ et il ne manœvrera que s'il se rend compte que le navire non privilégié n'effectuera pas de manœuvre, ou trop tardivement. Lorsque le navire privilégié engagera une manœuvre, les deux navires se seront rapprochés, et cette situation est particulièrement inconfortable car en général, en situation rapprochée, les erreurs sont difficilement rattrapables. La solution choisie doit être la plus appropriée.

C'est cette idée d'inconfort ressenti par les acteurs de la règle 17 qui est très justement reprise par J.P. Clostermann¹²⁶ « la situation du navire privilégié n'est pas confortable car il n'est pas maître de la situation étant soumis à la décision de manœuvrer (ou pas) du navire qui doit laisser la place. Or la sensation de ne pas maîtriser la situation est un facteur majeur de stress opérationnel ». Il ajoute par ailleurs, de manière opportune que « ces éléments font de la règle 17 une règle très délicate à gérer qui peut entraîner des erreurs de décision chez le navigant ».

Dans notre cas, l'officier du *Samco Europe* a entamé une abattée sur bâbord, abattée malvenue car non respectueuse de cette fameuse règle 17.c. Le jeune officier du *Samco Europe* a très probablement voulu ouvrir la situation au lieu de la faire durer par une manœuvre sur tribord, seule manœuvre pourtant appropriée à la situation. Tout chef de quart a un jour été confronté à cette situation. La tentation est certes très grande de venir sur bâbord, mais elle est dans les faits, à proscrire. JP Clostermann évoque très bien un cas similaire qu'il a rencontré, lorsqu'il était jeune lieutenant¹²⁷. Il a effectué la même

¹²⁴ Annexe 8.

¹²⁵ Règle 17.a.i sur la manœuvre du navire privilégié.

¹²⁶ J.P. Clostermann, la Conduite du Navire Marchand. Infomer.

¹²⁷ J.P. Clostermann, la Conduite du Navire Marchand. Infomer. p.198.

manœuvre malencontreuse que celle de l'officier du *Samco Europe*. Les conséquences ont pour lui été nulles, l'abordage ayant été évité de justesse.

Il analyse cette faute en mettant en avant qu'il connaissait la règle par cœur mais qu'il avait été dans l'incapacité à l'appliquer concrètement. Il souligne aussi que s'il avait « été mis sur simulateur de navigation dans une situation semblable à plusieurs reprises, l'effet généré dans ma (sa) mémoire à long terme aurait été quasiment le même ». Il se rapporte au fait qu'après cet incident il n'était plus jamais tombé dans le piège d'abattre sur bâbord, tout comme il aurait acquis cette connaissance en ayant été confronté à la situation sur simulateur. Les exercices sur simulateur apparaissent donc comme un outil indispensable pour une bonne formation des élèves officiers.

§4- LA FORMATION A LA PREVENTION DE L'ABORDAGE ET SES LIMITES

73. Apprentissage de la prévention de l'abordage. - Afin de préparer au mieux les futurs officiers à assurer des quarts en toute sécurité, il est indispensable de les confronter à des situations délicates, notamment lors de séances de navigation sur des simulateurs. Le code STCW¹²⁸ impose des compétences pour utiliser le radar et l'*Automatic Radar Plotting Aid*¹²⁹ (ARPA). Cet apprentissage devant faire l'objet d'une « évaluation (...) approuvée sur simulateur de radar et simulateur d'ARPA et d'une expérience en service ». Après avoir étudié la théorie, les officiers formés dans les écoles de la marine marchande bénéficient de plusieurs sessions d'exercices d'anticollisions sur simulateurs. Ces sessions ont un double intérêt, elles permettent de mettre en œuvre de manière concrète les connaissances théoriques issues de l'étude des textes et par ailleurs de se familiariser avec les radars, premier outil de l'anticollision¹³⁰, d'en appréhender les limites et d'en connaître les réglages.

74. Application dans les écoles françaises. - Dans les écoles de la marine marchande françaises, une semaine par an sera entièrement dédiée à la formation à la prévention de

¹²⁸ Code STCW-A II-1 pour les officiers chefs de quart.

¹²⁹ *Automatic Radar Plotting Aid*. Ce calculateur intégré au radar permet de sélectionner des cibles apparentes sur le radar et de calculer automatiquement, après quelques secondes, la route du navire, la distance de croisement par rapport à notre navire, sa vitesse etc.

¹³⁰ Peut-être devrions-nous dire plutôt, « deuxième outil », derrière l'évidente veille visuelle.

l'abordage, sous forme de stage. Cette formation a l'avantage de mettre en condition quasi réelle les étudiants, sans avoir les risques inhérents à la navigation. Les cas nautiques qui leur sont soumis sont volontairement délicats à gérer. A force d'exercices, les futurs officiers acquièrent des automatismes. Il est indéniable qu'une fois à bord, lorsque ces officiers seront confrontés à des situations difficiles réelles, ils choisiront une solution qu'ils connaissent déjà pour l'avoir déjà expérimentée. Comme le suggère C. Rampon¹³¹, « *La connaissance d'une règle théorique reste stérile quand elle n'est pas fécondée par des mises en situation qui vont la rendre reconnaissable par l'association d'indices* ». Ses recherches ont pu mettre en avant un modèle de « situation déjà vécue » qui serait stocké dans la mémoire et qui pourrait être retrouvé et sollicité longtemps après. La solution du simulateur est séduisante mais elle n'est malheureusement pas sans défaut. Elle ne remplace pas la confrontation aux situations réelles qui est le meilleur moyen de formation, et elle est par ailleurs très coûteuse en temps et argent.

75. Limites de la pratique du simulateur. Coûts engagés. - Nous sommes cependant en droit de nous poser la question de la suffisance de ces sessions car comme nous l'avons vu, seule une pratique courante sur simulateurs, avec des situations aussi variées que nombreuses, permettra à l'officier de quart d'analyser en peu de temps la situation et de manœuvrer juste. Cela lui permettra d'acquérir des automatismes de réflexion que l'analyse des seuls textes ne peut remplacer. Mais cependant, R. Amalberti a atténué l'importance de la formation sur simulateur en avançant que la fréquentation du risque était nécessaire à sa gestion¹³². Il est certain que réaliser des manœuvres sur simulateurs, aussi réaliste soient-ils, n'auront pas le même impact que de manœuvrer réellement le navire lors d'un quart. Car l'absence même de danger et d'enjeu modifie notre manière de réagir. Être confronté à une situation délicate réelle, permet de marquer notre expérience de « *façon indélébile* »¹³³. Une façon d'impliquer directement les élèves serait peut-être de leur laisser faire des quarts pendant leur temps d'élève officier¹³⁴ au lieu de leur faire exécuter des tâches ingrates comme cela est parfois le cas à bord de certains navires.

¹³¹ C. Rampon, *Le neurone du Souvenir*, 9-15 avril 2009.

¹³² R. Amalberti, *La conduite des systèmes à risques*, 2^e édition. Le travail humain, PUF.

¹³³ J.P. Clostermann, *La conduite du navire marchand* ; p.77. Infomer.

¹³⁴ Les élèves officiers sont des « stagiaires » qui ont passé avec succès leur premier mais qui doivent naviguer en qualité d'élève officier pendant 9 mois avant d'obtenir le brevet de chef de quart et de pouvoir assumer des responsabilités. Cette période est très formatrice.

Par ailleurs, une deuxième limite, d'ordre économique, peut être trouvée à la formation sur simulateur. Le coût de ces installations est tel qu'il représente un investissement conséquent pour les écoles. La plupart des pays qui aujourd'hui fournissent des marins, tels que les Philippines (28% des marins), la Chine (6,1%), l'Ukraine (6.4%), la Russie (70%) et l'Inde (6.6%)¹³⁵... sont tout à fait capables d'engager ces sommes importantes mais pour certains autres pays, les montants sont beaucoup trop élevés. A titre d'exemple, le simulateur principal de l'ENSM a coûté pour son installation plus d'un million d'euros¹³⁶. Il apparaît donc difficile pour tous les pays dispensant une formation STCW, d'assumer ces coûts.

Malgré les limites ici évoquées de l'utilisation des simulateurs, il nous apparaît essentiel de la développer et d'en augmenter le volume horaire dans les écoles maritimes et d'intégrer, comme nous l'avons déjà proposé, les notions de facteurs humains dans la formation initiale¹³⁷, les erreurs humaines étant la cause de la plupart des abordages. Mais encore une fois, le problème du volume horaire des cours à disposer freine l'adoption de nouvelles pratiques.

§5- LA FORMATION A LA PREVENTION DE L'ABORDAGE AVEC LES NAVIRES DE PECHE

76. Deux mondes partageant le même espace. - De nombreuses collisions concernent les navires de pêche¹³⁸. L'opinion publique s'émeut de ces situations dangereuses car elles touchent des marins locaux. Dans ces situations souvent dramatiques¹³⁹, on songe indubitablement à la notion du pot de fer contre le pot de terre.

Il existe de nombreuses incompréhensions entre les passerelles des navires de pêche et celles des navires de commerce. Les deux mondes sont certes très éloignés mais ils partagent cependant le même espace de travail. La première difficulté naît de la différence

¹³⁵ Source : "The global labour market for seafarers working about merchant cargo ships", Ellis N, Sampson H, page 14. Annexe 7.

¹³⁶ Source : M. Vachias, PPEM, responsable du secteur navigation à l'ENSM de Marseille, prix donné pour le modèle 360° type G02.

¹³⁷ A titre d'exemple voir l'abordage entre le navire *CMA CGM Laperouse* et le navire *Thèbe* le 23 décembre 2010 en mer du Nord. Selon le rapport d'enquête l'abordage était directement lié à une erreur humaine. BEA mer, Rapport d'enquête technique.

¹³⁸ En moyenne un tous les deux mois au large des côtes françaises. Voir rapport annuel BEA mer 2001.

¹³⁹ Comme l'abordage entre le chalutier *Sokalique* et le cargo *Ocean Jasper* en 2007 ayant entraîné la mort du capitaine du navire de pêche.

de formation entre les marins pêcheurs soumis à la Convention STCW-F¹⁴⁰ et les marins du commerce soumis à la Convention STCW. Même si les règles de la Convention COLREG s'imposent à tous, commerce, plaisance, pêche, leur apprentissage n'est pas du tout conduit de la même façon.

77. Incompréhensions réciproques. - Ainsi, un rapport de 2001 publié par l'AFCAN¹⁴¹ résumant une réunion avec le comité régional des pêches, met en avant plusieurs solutions pour diminuer les collisions entre les navires de pêche et de commerce. Outre le traditionnel bon sens marin, ils pointent le fait qu'une compréhension de part et d'autre du métier de chacun permettrait d'éviter des accidents. Le rapport avance par ailleurs qu'« *une meilleure formation est un des points prioritaires* » pour que la sécurité de la prévention des abordages s'améliore. On ne peut qu'adhérer à un tel constat. Les officiers sur les navires de commerce ont tendance à s'approcher dangereusement des petits navires de pêche en pensant qu'ils manœuvreront plus facilement qu'eux. Par ailleurs, les navires de pêche ne se préoccupent bien souvent guère de la situation nautique qui les entoure, du moins, ils n'hésitent pas à changer de direction de manière singulière, pour suivre leur route de pêche. Ce faisant, ils créent une situation trouble pour l'officier de quart du navire de commerce qui ne peut se baser sur aucun élément tangible pour faire sa manœuvre d'anticollision.

Former les marins du commerce et les marins pêcheurs aux bases du métier de chacun serait extrêmement profitable pour lever bien des incompréhensions sur la manière de travailler des uns et des autres. Ce n'est malheureusement pas le cas dans l'état de la formation actuelle. Peut-être que travailler de manière plus approfondie les situations avec les navires de pêche sur simulateurs serait profitable pour la sécurité de la navigation.

78. Formation des marins pêcheurs. - Par ailleurs, bien que ce ne soit pas leur première préoccupation, il apparaît indispensable que les marins pêcheurs assumant des quarts de navigation soient formés aux technologies d'anticollision telles que le Radar et l'ARPA. De nombreux accidents pourraient être ainsi évités. L'abordage entre le navire de

¹⁴⁰ Standard Training Certification and Watchkeeping – Fishing Convention.

¹⁴¹ Association Française des Capitaines de Navires, *Sécurité en mer entre navires de commerces et navires de pêches*, Rapport réunion du 31 mai 2001.

pêche *Idefix II* et le *Nordic Spirit* le 7 octobre 2008, montre bien une méconnaissance totale de la part du capitaine dans l'utilisation du système Radar¹⁴² nouvellement embarqué sur le chalutier *Idefix II*. Ainsi, le rapport mentionne que « *ni le patron, ni le mécanicien de quart au moment de la collision, ne sont familiarisés et formés à l'utilisation de ce Radar* ». La technologie sans la formation adéquate ne saurait être profitable. On peut regretter le peu d'engouement suscité par la ratification de la Convention STCW-F qui établit pourtant des standards dans ce domaine. Le côté « local » de la pêche en est certainement la raison principale et la nécessité de standardisation des formations dans ce domaine ne se fait pas trop sentir.

¹⁴² BEA Mer, Rapport d'enquête technique. Abordage entre le chalutier *Idefix II* et le voiturier *Nordic Spirit* ; 7 octobre 2008. p.26.

Chapitre 5

La délivrance des brevets

79. Système complet de formation. - Après avoir établi un état des lieux du contenu de la formation STCW pour les marins, il nous faut préciser la manière dont est encadrée la délivrance des brevets. En effet, former les marins suivant un standard international est un premier pas vers une unification de la formation mais encore faut-il que les systèmes de formation soient contrôlés et validés par l'Organisation Maritime Internationale (*infra*, n°128). Le brevet reconnu STCW est au centre de toutes les préoccupations en matière de sécurité maritime et il doit être un gage de compétence. La Convention STCW prévoit un système global de formation en imposant des règles sur la transmission des compétences, la façon dont elles sont évaluées, la façon dont sont délivrés les titres et enfin, comment les Etats ont l'obligation d'adopter un système administratif qui gère tous ces aspects¹⁴³.

80. Le brevet. - Dans cette optique, il est indispensable de préciser la notion de brevet. Document unique qui doit représenter une formation bien particulière (exemple matelot), il a été défini par l'article II de la Convention comme étant un « *document valide, quelle que soit son appellation, délivré par l'Administration ou avec l'autorisation de cette dernière, ou reconnu par l'administration, et habilitant le titulaire à remplir les fonctions énoncées dans ledit énoncé* ». Déjà au travers de cette définition apparaît une organisation étatique qui doit gérer la délivrance des documents et les reconnaître. Des précisions sont apportées par l'article VI « Brevets » et la Règle I/2 « Brevets et Visas ». La reconnaissance des formations en est une. En France, les affaires maritimes, service de l'Etat, sont chargés de cette reconnaissance. Ils tiennent par ailleurs un fichier répertoriant tous les brevets qu'ils ont délivrés, fichier normalement accessible aux autres Etats parties à STCW.

81. La reconnaissance des brevets. - Une des particularités de la Convention STCW réside dans le fait que même un Etat qui ne forme pas de marins, par exemple le Luxembourg, a la capacité de délivrer des brevets, quand bien même aucun centre ne

¹⁴³ Propos recueillis auprès de M. J.F. Antin, inspecteur général de l'enseignement maritime.

dispense de formation maritime. La flotte du Luxembourg qui n'a aucun accès à la mer s'élève pourtant à 222 navires¹⁴⁴. Ainsi, si un officier suit une formation dans une école maritime française et veut naviguer sur un navire battant pavillon Luxembourgeois, il devra soumettre une demande de reconnaissance auprès de l'Administration maritime Luxembourgeoise. Cette dernière effectuera les enquêtes nécessaires pour s'assurer que le brevet délivré par l'Administration française est réel et que le personne concernée a bien suivi les cours associés. Dès lors, en vertu de la Règle I/10 de la Convention¹⁴⁵, l'administration du Luxembourg pourra délivrer un document STCW. Elle devra par contre ensuite, exercer un suivi administratif de tous les brevets qu'elle aura délivré et procéder par exemple à leur renouvellement¹⁴⁶.

Toutes ces dispositions relatives à la formation et à la délivrance des brevets arrivent à peine à cacher l'inconsistance de certaines formations que des Etats pourtant parties à la Convention STCW dispensent. Pour tenter de combler ces lacunes et améliorer la sécurité maritime, de nouvelles pratiques ont vu le jour. Ces nouvelles pratiques, largement amorcées par l'introduction de l'*International Safety Management Code*, seront développées ci-après sous le titre de la formation maritime en continu.

¹⁴⁴ Source : La Marine grand Ducale et ses profits, 29 septembre 2011, L'Essentiel On Line.

¹⁴⁵ Selon le Règle I/10 de la Convention STCW, l'Administration qui reconnaît un brevet pourra mettre en place « toutes les mesures nécessaires » pour s'assurer que l'Etat dont elle veut reconnaître la formation respecte bien les prescriptions de la Convention STCW.

¹⁴⁶ Un brevet maritime est valide pour 5 ans. Il sera renouvelé automatiquement si son titulaire navigue régulièrement, sinon, il devra repasser une « mini formation » pour qu'il se remette à niveau.

Titre 2 – La formation maritime en continu

82. Introduction. Plan. – Le problème de la qualité des brevets est vite apparu comme un fléau allant à l'encontre de la sécurité maritime. En effet, il est extrêmement fréquent de voir servir à bord des navires des marins dûment brevetés mais formidablement incompetents. La formation encadrée par la Convention STCW laisse encore trop de place au bon vouloir des Etats à en appliquer les dispositions. C'est pourquoi, progressivement, la responsabilité du concept « d'équipage compétent » a été transférée sur l'armateur grâce au Code ISM¹⁴⁷, acteurs beaucoup plus facilement contrôlables que les Etats. Ce transfert de responsabilité s'est accompagné d'une obligation de mise en œuvre d'une politique de sécurité, documentée et globale, dans laquelle la formation des marins a largement sa place. Ainsi, sous diverses formes que nous allons présenter, les gens de mer seront formés tout au long de leur carrière.

Après avoir présenté le Code ISM et son incidence sur la formation des équipages nous présenterons les formations proposées par les armateurs, pour spécialiser et qualifier les gens de mer qu'ils emploient.

¹⁴⁷ L' *International Safety Management System Code* est rentré en vigueur lors de l'adoption de la résolution A.741(18) par l'OMI le 4 novembre 1993. En intégrant directement le Code ISM à la Convention SOLAS sous le chapitre IX, c'est l'adoption tacite qui a été privilégiée, sauf aux Etats à en refuser expressément l'application. Pour en avoir une application harmonisée dans tous les Etats membres, le parlement Européen et le Conseil ont adopté le règlement 3051/95 abrogé en 2006 par le règlement 336/2006 pour prendre en compte les dernières modifications du Code.

Chapitre 1

L'implication du Code ISM dans la formation des marins

Avant de présenter le Code ISM, il nous faut dans un premier temps situer le contexte dans lequel il a fait son apparition, puis, nous présenterons le *Safety Management System*¹⁴⁸, outil documentaire de l'application du Code, ensuite, nous analyserons les points communs entre les dispositions de Code ISM et celles de la Convention STCW en ce qui touche à la formation des marins pour la prévention de la sécurité maritime. Cette étude sera terminée par une analyse des limites de cette réglementation de la sécurité.

Section 1

De la nécessité d'encadrer l'exploitation des navires

83. Naufrage du *Herald Of Free Enterprise*. - A 21h30 le 06 mars 1987, un navire roulier à passagers appareille du port de Zeebrugge. Il largue les amarres, et afin de ne pas perdre de temps, l'équipage ne prend pas soin de fermer la porte-rampe avant. Peu après le départ, l'eau s'engouffre par l'étrave et remplit le pont garage. Quelques secondes plus tard, le navire chavire dans l'eau glaciale alors qu'il est encore tout près des côtes. La compagnie maritime qui exploitait le navire *Herald of Free Enterprise* ne se relèvera pas de l'image médiatique catastrophique de son navire couché sur le flanc, tombeau de 193 victimes. Suite à cet accident, l'OMI adopte le Code ISM qui va bouleverser l'ensemble du système de sécurité maritime, notamment en ce qui touche les aspects humains de l'exploitation des navires.

84. Contexte commercial. Code ISM et Convention SOLAS. - Le contexte commercial dans lequel évoluent les armements est extrêmement concurrentiel. Les pressions exercées par les armements sur les capitaines de certains navires comme les

¹⁴⁸ Le *Safety Management System* est un document, propre à chaque compagnie, qui matérialise sous forme écrite, l'ensemble de la politique sécuritaire mise en place par l'armateur. Le SMS est prévu par l'art.1.4 du Code ISM.

navires rouliers à passagers, sont parfois très importantes¹⁴⁹. Suite à l'accident du *Herald of Free Enterprise*, il est devenu urgent pour la communauté internationale d'améliorer la sécurité maritime. Afin de satisfaire à cette urgence, le code ISM a été directement introduit dans le chapitre 9 de la Convention SOLAS pour contourner une lente procédure de ratification. Grâce à ce choix très judicieux, le Code ISM s'est imposé *de facto* aux Etats ayant ratifié la convention SOLAS.

85. Principe du Code ISM. - Le code ISM rationalise les procédures d'exploitation des navires. Les armateurs ont dû mettre en place, pour s'y conformer, un système de gestion de la qualité qui prévoit des procédures d'exploitation standardisées du navire (horaires des quart, etc.), des procédures de gestion des situations d'urgence (incendie, etc.), des procédures à respecter pour les travaux spéciaux (procédures pour la soudure, etc.) ainsi que de nombreux autres éléments utiles à la gestion du risque, au report d'incidents ou encore à la pro activité. Le Code ISM est par bien des aspects, extrêmement utile pour la formation des équipages, mais avant cela, analysons en quoi le Code ISM responsabilise les armateurs dans l'armement en équipage d'un navire.

Section 2

De la nécessité de responsabiliser les armateurs

86. Un Code mal accueilli. - Comme nous allons le voir, l'introduction du Code ISM a clairement fait peser de nouvelles obligations sur les armateurs, notamment en ce qui concerne la formation des équipages. Philipp Anderson, en précisant que « *there are a few shipowners who have welcomed and embraced the introduction of the Code with open arms* »¹⁵⁰, montre bien que le Code ISM n'a pas été bien accueilli par les armateurs qui voyaient en ce texte, à juste titre, un bouleversement de l'organisation de la sécurité et surtout de plus grandes responsabilités pour eux.

¹⁴⁹ Lors de l'enquête sur l'accident du *Herald of Free Enterprise*, il a été démontré que le capitaine appareillait porte avant ouverte pour gagner quelques secondes. Le contexte ultra concurrentiel de la ligne imposait à la ligne de respecter les horaires à tout prix. Pour gagner quelques précieuses secondes, le prix payé fut 193 vies humaines.

¹⁵⁰ « *Il y a peu d'armateurs qui ont accueillis et accepté le Code à bras ouverts* ». *ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications*. Dr Phillip Anderson, 2nd édition, 2005.

87. Une nouvelle relation armateur – navire. - La formulation « *The company should (...)* »¹⁵¹ qui introduit la plupart des articles du Code ISM matérialise parfaitement cette volonté de responsabilisation. L’armateur devra exercer un contrôle étroit sur ses navires et notamment sur les équipages qui les arme. Lord Donaldson of Lymington résume bien cette nouvelle relation compagnie – navire et ses conséquences lorsqu’il énonce que « *in the short (...) term, it is designed to discover and eliminate sub-standard ship, and sub standard owners and managers, not to mention many others who contribute to their survival and in some cases, prosperity* »¹⁵². Pour lui, il est évident que les navires sous-normes ainsi que les armements peu scrupuleux en matière de sécurité maritime seront directement visés par les conséquences d’un non respect du texte et devront soit se conformer aux standards de sécurité, soit disparaître pour défaut de respect de la réglementation.

88. Contenu du Code ISM. - Concrètement, cette responsabilisation des armateurs leur impose d’établir des procédures sur trois principaux thèmes ayant trait à la sécurité maritime : la pratique sécuritaire de l’exploitation du navire, l’identification des risques potentiels liés à cette exploitation et enfin, une amélioration constante de la sécurité par la pro activité. Ce sont des obligations pour les armateurs, créées par les armateurs et intégralement reprises dans un document : le *Safety Management System*. Ce document sera validé par l’Administration¹⁵³. En cours d’exploitation, l’armateur et le bord devront prouver qu’ils respectent bien les modalités du SMS lorsqu’ils exploitent leur navire.

¹⁵¹ Au sens du Code ISM, « *company* » représente l’armateur ou toute autre société ayant des responsabilités dans l’exploitation du navire en ce qui concerne la sécurité. Voir art.1.1.2 du Code.

¹⁵² « *A court terme, le Code ISM est créé pour déceler et supprimer les navires et les armateurs sous normes, ainsi que tous les autres acteurs qui ont contribué à leur survie, voire à leur prospérité* ».

¹⁵³ L’Administration de l’Etat du pavillon délivrera un certificat qui atteste de l’existence et de l’application du *Safety Management System*. Ce certificat est le *Document Of Compliance*, ou DOC, valable pour 5 ans.

Section 3

Le Code ISM et la formation des marins

§1- CADRE DE L'ETUDE

89. Des connaissances à mettre en pratique. - Après cette nécessaire présentation des grandes modalités du Code ISM, il nous faut nous concentrer sur les seuls aspects du texte qui concernent la formation des marins et montrer en quoi ils permettent d'améliorer la sécurité maritime. Par bien des aspects, le Code ISM se rapproche de la Convention STCW. Certes, celui-ci ne contient aucune disposition sur des programmes de formation mais il impose en revanche une mise en pratique des connaissances acquises lors de la formation dans les écoles maritimes.

90. Code ISM et Convention STCW. – Les rapprochements entre la Convention STCW et le Code ISM sont multiples. L'essentiel des règles de la Convention STCW reprises par le Code ISM sont la Règle I/14 sur la responsabilité des compagnies, la Règle I/6 sur la formation et l'évaluation, le Chapitre VIII sur la veille, et la section A I/6 du Code STCW. Il ne faut pas minimiser l'impact de la formation par l'application du Code ISM car le métier de marin est un métier qui, même s'il nécessite des bases solides, s'apprend en pratiquant. C'est d'ailleurs pour cela qu'obtenir le brevet de commandant n'est possible qu'après une douzaine d'années de service, et cette obtention n'implique pas nécessairement l'attribution d'un poste de commandement¹⁵⁴. Pour résumer, la grande différence qui réside entre les deux textes tient au fait que la Convention STCW prévoit la transmission d'un savoir, le Code ISM prévoit lui, une mise en pratique de ce savoir.

¹⁵⁴ Le brevet est indispensable pour exercer la fonction de capitaine, cependant la réciproque n'est pas vraie. La promotion à un poste supérieur se fait selon la volonté de l'armement. Un officier peut avoir le brevet de capitaine et rester de nombreuses années, « simple » lieutenant.

§2- RESPONSABILITE DE LA COMPAGNIE DANS L'ARMEMENT EN EQUIPAGE DU NAVIRE

91. Obligation de marins qualifiés. - Le Code ISM prévoit que la compagnie devra s'assurer que le capitaine et les marins embarqués à bord sont suffisamment qualifiés pour les fonctions qui leur seront attribuées. En effet, dans son article 6.2, le Code ISM dispose que celle-ci devra s'assurer que « *each ship is manned with qualified, certificated (...) seafarers in accordance with national and international requirements* »¹⁵⁵. Les termes employés sont très proche de ceux utilisés par la Règle I/14 de la Convention STCW¹⁵⁶ mais il existe une différence profonde dans la mise en œuvre de cette obligation.

92. Manque de cadre formel de la Convention STCW. - Les obligations du Code ISM sont en effet plus précises que celles imposées par la Convention STCW. Même si les termes sont sensiblement identiques, la Convention STCW n'impose aucun cadre formel à ces contrôles de compétences et laisse toute liberté aux Etats pour choisir les contrôles qu'ils effectueront. Par exemple, l'armateur peu soucieux de l'armement de ses navires pourra se contenter de vérifier rapidement les brevets des marins qu'il emploie. En un « coup d'œil », il s'assurera de la régularité du brevet et de son adéquation avec le poste occupé par le marin. Peu importe la qualité de la formation qui se cache derrière le certificat. C'est en substance ce qui s'est passé lors de l'embauche de l'équipage totalement incompetent du navire *Makedonia* en 1956 (*infra*, n°181). Grâce au Code ISM, cette attitude désinvolte n'est normalement plus possible.

93. Obligation de contrôle des compétences. – Cette obligation de contrôle, qui manquait à la Convention STCW est précisée dans le *Safety Management System*. En effet, pour que le SMS soit validé par l'Etat du pavillon, il faut que l'armateur établisse des procédures pour vérifier les compétences réelles des marins qu'il emploie et il devra en plus, prouver qu'il les a bien respectées et mises en œuvre. C'est à ce prix que l'Etat du pavillon valide le *Safety Management System*. Concrètement, pour respecter les

¹⁵⁵ « (...) chaque navire est armé avec des marins qualifiés et brevetés, conformément aux exigences nationales et internationales ».

¹⁵⁶ La Convention STCW dispose en effet que la compagnie doit s'assurer que les gens de mer sont titulaires d'un brevet approprié. Convention STCW, Règle I/14.1.1.

dispositions de l'article 6.2 que nous avons énoncées ci-avant, l'armateur devra contrôler et les brevets des marins qu'il emploie et leurs connaissances concrètes.

94. Contrôle de la qualification et contrôle administratif. – Une première possibilité offerte à l'armateur est une vérification des compétences du marin qu'il souhaite embaucher en enquêtant par exemple auprès de ses anciens employeurs ou en lui faisant subir des tests. Il pourra également assortir cette vérification d'un contrôle des écoles qui l'ont formé¹⁵⁷, en étant entre autre sensible à leur renommée. Le second contrôle concerne l'aspect administratif de la formation et l'obligation qui pèse sur la compagnie de s'assurer que le titulaire du brevet détient un document officiel et surtout, approprié aux fonctions qu'il exercera. Il est certain que dans l'affaire du navire *Heidberg*, qui était armé par un équipage notoirement incompetent, si les faits s'étaient produits aujourd'hui, les tribunaux auraient pu retenir une faute de l'armateur du navire pour avoir embarqué des marins alors qu'ils n'avaient pas les brevets appropriés à leur fonction¹⁵⁸ (*supra*, n°93).

95. Un exemple concret des vérifications à conduire. - Pour matérialiser ces contrôles de *prima facies* abstraits, nous pouvons prendre l'exemple des vérifications mises en oeuvre par une grande compagnie marseillaise¹⁵⁹. Pour toute nouvelle recrue entrant au service de cet armement, un entretien est conduit au siège de la société, l'intensité de cet entretien sera bien évidemment fonction de la position occupée par le postulant. Celui-ci ne sera pas seulement verbal, le candidat devra passer également une série de tests sous forme de travaux pratiques, avec des questions techniques sur des points précis. Le capitaine d'armement pourra par exemple soulever des problèmes et le candidat devra avoir une réflexion sur la façon dont il conduit son raisonnement pour le résoudre. Un barème de notation permet aux candidats d'être accepté ou non à servir sur les navires de la

¹⁵⁷ Dans tous les cas, les contrôles effectués par l'armateur seront ceux mentionnés dans la procédure du SMS. Ces exemples sont purement théoriques. Chaque armateur possède ses propres méthodes de contrôle.

¹⁵⁸ Le Code ISM n'était au moment des faits, pas en vigueur. Un argument pour démontrer cette faute aurait pu être de confronter les termes du SMS qui imposent des obligations à l'armateur et la réalité de la situation. Le SMS prévoit que l'armateur devra s'assurer que les brevets des marins sont valides, appropriés et vrais. Une situation contraire est un manquement à ce SMS. Reste aux tribunaux à qualifier cette faute. En l'espèce, le capitaine ne possédait pas son brevet C2 (licence motoriste). L'argument retenu par la Cour sur le fait qu'« une telle pratique est courante » ne serait plus envisageable, car contraire au Code ISM et au SMS.

¹⁵⁹ Propos recueillis auprès de M. J. Dusson, capitaine d'armement service machine.

compagnie. Ceci s'applique à tout poste subalterne et même aux agences de *manning*¹⁶⁰ qui doivent appliquer les mêmes standards.

Pour les postes supérieurs tels que ceux de chef mécanicien, capitaine et second capitaine, un comité de validation au siège social avec les différents directeurs des services concernés valide ou non la proposition de poste du capitaine d'armement. Par ailleurs une formation sur simulateurs est obligatoire pour tout accès à ces postes supérieurs, et la décision finale de lui accorder le poste convoité sera conditionnée par le résultat de l'évaluation que le candidat aura subie.

Par ailleurs, les officiers chefs de quart devront suivre tous les deux ans, une formation sur simulateur avec une évaluation à la clé. Ils devront également subir un test de connaissances des dispositions de la Convention COLREG. Pour valider le test, ils devront avoir obtenu un score de 90% de réponses justes.

Enfin, suite à un abordage récent subi par l'un de leurs navires, l'armateur a mis en place un contrôle en situation réelle des compétences des marins et de leur bonne formation. Ces vérifications sont effectuées par des capitaines détachés pendant 1 semaine sur les navires de la flotte. Ils suivent l'attitude de l'officier de quart lorsqu'il est de veille à la passerelle de navigation. Il constate sa capacité de réaction, ses facultés pour manœuvrer en vertu des dispositions de la Convention COLREG et également ses capacités à réagir convenablement en situation d'urgence.

L'ensemble de ces contrôles nous apparaissent très utiles et particulièrement efficaces pour dans un premier temps « filtrer » les marins indésirables totalement incompetents. Il faudrait toutefois veiller à ne pas exercer une pression trop forte et trop constante sur les officiers qui, comme nous avons pu le voir, ne réagissent pas toujours de manière appropriée lorsqu'ils sont soumis à un stress extérieur à la situation nautique (*supra*, n°54, note n°88). Quoiqu'il en soit, même si ces remparts ne pourront pas supprimer tous les accidents liés à un manque de formation des marins, ces procédures voulues par le Code ISM nous semblent nécessaires et bienvenues. Chaque armateur devrait à notre sens intégrer de tels contrôles dans leurs *Safety Management System* respectifs.

¹⁶⁰ La société de *manning* est une société qui propose aux armateurs de leur trouver un équipage pour armer leurs navires. Celle-ci s'occupera de tous les aspects humains de l'armement. Elles se sont développées de manière exponentielle, surtout en Europe de l'Est et en Asie, avec l'accroissement de l'internationalisation des équipages et de la flotte mondiale.

Ainsi, pour améliorer la sécurité maritime, le Code ISM a érigé un double rempart (administratif et concret) contre les abus des armateurs à engager des marins titulaires de brevets douteux et peu compétents. De manière plus pragmatique, d'autres méthodes pour prévenir la sécurité maritime sont prévues par le code ISM, notamment les familiarisations des nouveaux embarquants sur un navire qu'ils ne connaissent pas.

§3- LES FAMILIARISATIONS

96. Un complément de la formation académique. - Bien que les familiarisations soient déjà prévues par la Convention STCW¹⁶¹, le Code ISM en impose un cadre au travers du *Safety Management System*. La familiarisation des marins nouvellement embarqués est un cas très particulier de la formation. Elle s'inscrit dans le cadre plus général de ce que l'on peut appeler la formation à bord des navires, qui est un complément indispensable à la formation dite « académique » que nous avons développée dans le chapitre précédent. En effet, l'article 6.3 du Code ISM impose aux compagnies de s'assurer que les personnes servant à bord des navires devront être familiarisés avec leur environnement de travail.

97. Aspects concrets de la familiarisation. Double utilité. – En pratique, la familiarisation sera conduite par un officier qui va accompagner les marins nouvellement embarqués pour leur montrer les points essentiels de la sécurité du navire tels que le point de rassemblement, la localisation des armoires incendie, la position des embarcations de sauvetage, les issues de secours etc. pour que ce dernier soit opérationnel immédiatement en cas d'urgence. On peut assimiler cette familiarisation à une « formation expresse ». Si l'officier effectue cette familiarisation avec finesse, il pourra très vite se rendre compte des compétences du marin qu'il a devant lui. En effet, il lui suffira de le tester sur un point précis relatif à la sécurité pour se rendre compte d'éventuelles lacunes de ce dernier ou d'un manque de formation. Par exemple, alors qu'il lui montre la position des radeaux de sauvetage, l'officier pourra lui demander de simuler leur mise à l'eau. On voit bien dans un

¹⁶¹ La Convention STCW dans la Règle I/14.1.4 relative aux obligations des compagnies, prévoit que « les gens de mer qu'elle affecte (la compagnie) à l'un quelconque de ses navires sont familiarisés avec leurs tâches spécifiques et (...) les caractéristiques du navire se rapportant aux tâches qui leur incombent ». Opportun, cet article n'en reste pas moins trop vague quant aux modalités de son application.

tel exemple l'esprit de la familiarisation : le marin ne connaît pas la position des radeaux, car cela est propre au navire, c'est donc ce que lui montre l'officier dans le cadre du code ISM, mais en revanche, il doit savoir les mettre en œuvre, cela faisant partie de sa formation initiale STCW¹⁶².

98. Détection des signaux faibles. - Cette familiarisation permet de détecter ce que l'on appelle les « signaux faibles ». Sans être particulièrement perspicace, l'officier saura, dans le cas où le marin aura échoué à simuler la mise à l'eau du radeau, qu'il sera nécessaire de le former personnellement, lors des exercices. Les officiers devront par ailleurs être vigilants lorsque ce marin effectuera les tâches qui lui incombent quotidiennement. Rapidement, lors de cette familiarisation, si elle est convenablement menée, l'officier aura une idée du niveau de formation des marins, de la confiance qu'il pourra leur accorder et du travail de formation à venir.

99. Navire *Heidberg* et absence de familiarisation. - Dans l'affaire du navire *Heidberg*, le rapport d'expertise a démontré que le matelot, qui était censé gouverner le navire lorsque celui n'était pas sur pilote automatique, ne savait pas comment passer de la commande « pilote automatique » à « manuel »¹⁶³. On peut raisonnablement penser que si une familiarisation avait été convenablement conduite, l'officier lui aurait montré les points essentiels de son poste de travail (le poste de barre) et par conséquent le passage en mode manuel, mode de conduite le plus approprié en situation nautique délicate. Le matelot manquait évidemment de compétence car ce changement est très aisé. De même lors de l'échouement du navire *Schichem Osprey* en 2010 sur l'île de Clipperton, le rapport d'accident¹⁶⁴ a mis en avant l'absence de familiarisation de l'équipage avec le matériel de bord et notamment des appareils de navigation.

¹⁶² La Convention STCW, Règle VI/2 définit les « Prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des certificats d'aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage, des canots de secours et des canots de secours rapides », et le Code STCW Section A-VI/2.1 et 2.2 détaille l'ensemble de ces compétences.

¹⁶³ Voir T.com., Bordeaux, 23 septembre 1993 et C.A., Bordeaux, 2^e Civ., 31 mai 2005.

¹⁶⁴ Voir rapport BEA mer, navire *Schichem Osprey*, échouement sur l'île de Clipperton, 10 février 2010.

100. Un caractère obligatoire fort. - On peut alors se demander pourquoi le Code ISM a réintroduit en des termes assez proches la familiarisation déjà prévue par STCW. Tout d'abord, comme pour les contrôles de la qualification des marins, le Code ISM encadre strictement ces familiarisations. Le texte prévoit en effet que « *the company should establish procedures to ensure (...) familiarisation* »¹⁶⁵ du personnel avec son environnement de travail alors que la Convention STCW n'évoquait qu'une responsabilité de la compagnie en la matière, responsabilité à notre sens très brumeuse. Celle-ci avait en effet toute liberté pour choisir la forme et le contenu de cette familiarisation, quitte à la réduire à une peau de chagrin.

Une autre méthode pour détecter les signaux faibles, non plus du côté humain mais du côté procédural, consiste à savoir utiliser le *Safety Management System* qui prévoit des méthodes de report des problèmes liés à la sécurité. Pour ce faire, les marins doivent être formés à son utilisation.

§4- LA FORMATION AU SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

101. Pro activité du SMS. - Lorsque les marins constatent à bord du navire lors de son exploitation, des problèmes ayant trait à la sécurité ils doivent pouvoir reporter les manquements constatés aux personnes responsables à terre. Ce système proactif permet d'améliorer constamment les procédures et la politique sécuritaire de la compagnie. Les méthodes de report sont données par le SMS¹⁶⁶ qui précise par exemple quelle sera la forme du rapport et à qui transmettre l'information.

102. Des procédures personnalisées. Contrôle des connaissances. - Pour ce faire, les marins doivent être formés à l'utilisation du *Safety Management System*¹⁶⁷ car ce n'est pas grâce aux dispositions de la Convention STCW qu'ils pourront en connaître les procédures, ils auront tout au plus des connaissances sur les grands principes du code ISM et sur l'utilité de celui-ci. En effet chaque *Safety Management System* est spécifique à la

¹⁶⁵ « *La compagnie doit établir des procédures pour assurer les familiarisations* ».Code ISM Art.6.3 Ressources and personnel.

¹⁶⁶ Code ISM art.9.

¹⁶⁷ Cette formation au SMS est prévue par l'art.6.4 du Code ISM. Elle permettra aux personnes servant à bord d'un navire, de savoir comment utiliser les procédures du SMS prévues par l'art.9 en matière de report des accidents ou des presque accident

compagnie qui l'a créé, ils sont ultra-personnalisés en fonction de la politique sécuritaire de la compagnie maritime et du type de navire qu'elle possède. Les procédures pro actives seront donc propres à chaque compagnie.

Le degré de connaissance des procédures du SMS sera fonction du rang hiérarchique du marin mais le principe de fonctionnement doit être connu de tous et il est par exemple fréquent que lors d'un contrôle par l'Etat du port, un inspecteur qui croise un marin sur le pont, lui pose la question : « *Please, tell me who is the DPA¹⁶⁸ of your company* ». Une réponse erronée, voir la méconnaissance de la notion de DPA, risque d'inciter l'inspecteur à investiguer plus précisément sur les réelles connaissances des marins, sur la bonne mise en place des procédures, la bonne tenue des familiarisations... plus les inspecteurs contrôlent de manière approfondie un navire, plus les non conformités risquent d'apparaître (*infra*, n°152).

103. Former à une pro activité efficace. - Bien former les marins au *Safety Management System* procure un second avantage très différent du premier. Il permet, comme nous l'avons déjà mentionné, la détection des « signaux faibles » endogènes à ce SMS (il prévoit en quelque sorte, de l'automédication). Lors de tout incident ou « presque incident »¹⁶⁹ pour que des actions correctives soient menées, l'équipage doit pouvoir reporter à qui de droit le manquement à la sécurité ou le défaut de la procédure. Le principe de pro activité est nouveau par rapport à la Convention STCW. Un problème se pose néanmoins quant à la mise en œuvre de ces retours d'expérience. En effet, l'équipage conçoit très mal ces rapports envoyés par le capitaine à l'armement, qui ressortent plus, selon eux, de la surveillance insidieuse que d'une amélioration de la sécurité. Cette approche est tout à fait compréhensible dans la mesure où à partir du moment où un tel rapport est envoyé, c'est qu'il y a eu un manquement de la part du ou des marins concernés. En informer la compagnie revient à rapporter à l'employeur cette erreur. Il est donc particulièrement important de former les marins au *Safety Management System* et leur faire comprendre le système dans sa globalité en insistant sur les objectifs sécuritaires. Toujours est-il que ces retours de presque incidents sont indispensables afin que la

¹⁶⁸ DPA : *Designated Person Ashore*, personne à terre nommée par la compagnie qui est responsable des questions relatives au Code ISM. C'est en quelque sorte le contact « clé ». Code ISM art.4 : Designated Person.

¹⁶⁹ Un presque incident peut être vu lorsque par exemple une aussière se brise lors d'une manœuvre d'accostage et lorsqu'elle est passée, en se brisant, très près d'un marin posté au mauvais endroit et qu'il n'y a eu aucune conséquence.

compagnie engage des actions correctives pour qu'ils ne reproduisent pas. Si un marin manque de se faire emporter par une aussière lors d'une opération d'amarrage et qu'un rapport est émis à ce sujet, la compagnie, pour prévenir ce risque latent, pourra engager une campagne de formation sur l'attitude à adopter lors des manœuvres d'accostage ou d'appareillage. Peut-être faudrait-il veiller à ce que ces rapports soient anonymes et qu'ils ne mentionnent pas non plus le poste de la personne à l'origine de l'incident, ce qui reviendrait à le nommer indirectement.

Nous avons pu voir que la formation au SMS était indispensable à une bonne application du système de pro activité voulu par le Code ISM et permettait de prévenir d'éventuels incidents. Mais le Code ISM est avant tout un système qui cherche à encadrer le comportement des opérateurs et à « *fiabiliser l'intervention humaine* »¹⁷⁰. La planification du travail en est le principal vecteur.

§5- LA PLANIFICATION DU TRAVAIL

A. – Mise en place de procédures

104. Cadrer les tâches à risques. Structurer les situations d'urgence - La grande révolution apportée par le Code ISM est la notion de planification du travail¹⁷¹. Son objectif est d'améliorer la sécurité maritime en limitant au maximum les libertés laissées aux opérateurs et les erreurs induites par ces libertés. Pour chaque tâche potentiellement risquée, comme par exemple des travaux de soudure¹⁷², un travail à chaud ou un travail sur des tableaux électriques, la compagnie devra mettre en place des procédures types qui répertorient toutes les actions à entreprendre par l'opérateur pour préparer, effectuer, et finaliser sa tâche. L'article 8.1¹⁷³ du Code ISM prévoit par ailleurs des procédures pour gérer les situations d'urgence telles que l'échouement, l'incendie etc.

¹⁷⁰ J.P. Clostermann, La conduite du navire marchand ; p.165. Infomer.

¹⁷¹ Code ISM art.7: *Development of plans for shipboard operations.*

¹⁷² En 1981 le navire câblé *Marcel Bayard* a été déclaré en perte totale à cause d'un incendie causé par des travaux de soudure dans les doubles fonds.

¹⁷³ Code ISM art. 8.1: "*The Company should establish procedures to identify describe and respond to potential emergency shipboard situation*".

105. Forme des procédures. - Bien souvent les procédures se présentent sous la forme de *check lists* ou de fiches d'évaluations du risque, les *job safety assesment*. Le but de ces *check lists* étant d'empêcher l'opérateur d'omettre des actions pourtant indispensables à la sécurité. Dans l'accident du *Herald of Free Enterprise*¹⁷⁴ on peut facilement admettre que si une *check list* « préparation au départ » avait été mise en place et utilisée par l'officier de quart et sur laquelle la mention « verrouillage de la fermeture de porte avant » avait été portée, celui-ci aurait pu se rendre compte de cet oubli. En matière aérienne, le rapport d'accident du vol Air France Rio-Paris en 2011, est allé dans ce sens en insistant sur le fait que «*les procédures opérationnelles demeurent un élément clé de l'atténuation des risques et un moyen de défense contre les erreurs humaines*»¹⁷⁵ et ce, malgré des procédures inadaptées à la situation qui a conduit à l'accident. Cette idée pouvant être parfaitement applicable au domaine maritime.

Ces *check lists* permettent d'apporter des réponses à certains problèmes inhérents à toute activité mais elles posent aussi de nombreuses questions légitimes. Sont-elles élaborées pour guider du personnel compétent à ne rien omettre dans l'exécution de leur tâche ou permettent-elles de se substituer à une formation inexistante cachée derrière un brevet douteux en guidant pas à pas, telle une notice de montage, les opérateurs incompetents ? Par ailleurs, l'opérateur qui côtoie au quotidien ces procédures a-t-il encore une liberté de réflexion et d'action et peut-il garder son esprit critique en sachant qu'il est permanence guidé et que s'il s'éloigne du chemin tracé par la procédure, sa responsabilité risque d'être engagée ? Le rapport d'enquête du vol AF 447 Rio-Paris matérialise bien ces difficultés et même s'il s'agit d'un accident aéronautique son analyse nous semble être intéressante pour le domaine maritime.

B. – Problèmes posés par les procédures

106. Mécanisation du comportement. - Cette planification intégrale de l'activité humaine pose le problème de la mécanisation du comportement car l'opérateur n'a plus de

¹⁷⁴ Voir Department of Transport; *Report of Court n°8074, formal investigation*. M. Justice Sheen.

¹⁷⁵ Voir le rapport final d'enquête du Bureau Enquête Analyse, vol AF 447 Rio de Janeiro – Paris, page 198.

raisons de réfléchir, il lui suffit de suivre la procédure, pas à pas. S'il le fait et qu'un problème survient il se protège en justifiant du bon suivi de la *check list*, s'il ne le fait pas, il devra expliquer pourquoi il n'a pas respecté les obligations mentionnées sur le document, quand bien même cet écart à la procédure serait fondé. Certains théories considèrent l'élément humain comme faillible et c'est pour pallier à ces défaillances, qui bien souvent ressortent de l'incompétence ou du manque de connaissances, qu'ils considèrent que les encadrer un maximum permet de limiter les erreurs. Cette approche est très dommageable pour la sécurité maritime. La formation des marins se doit d'être appropriée pour que ceux-ci gardent une vision critique de ce qu'ils accomplissent et en aucun cas l'encadrement prévu par le Code ISM ne doit obérer cette vision.

107. Formations des équipages aux procédures inhabituelles. - Les expertises menées suite à l'accident du vol AF 447 Rio – Paris qui s'est abîmé en mer ont conduit à incriminer une perte de données sur la vitesse due à des sondes givrées¹⁷⁶. Face à cette situation, l'équipage n'a pas su répondre de façon appropriée. Le rapport a mis en avant que la perte de données sur la vitesse pouvait être causée par de nombreux événements et que cela rendait « *l'analyse complexe pour l'équipage et permet difficilement à la fois un entraînement exhaustif et une réelle mécanisation de l'application de la procédure* »¹⁷⁷. Derrière cette idée, les enquêteurs ont pointé du doigt un des problèmes posés par les *check lists*. La réponse à une situation complexe ne peut pas se faire par la seule application de la procédure si l'opérateur n'apporte pas son sens critique et son esprit d'analyse afin de l'adapter au mieux à la situation. Par ailleurs, ils soulèvent un deuxième point tout aussi important, l'absence de pratique de certaines procédures inhabituelles ne permet pas aux officiers (ici au commandant de bord) d'y faire appel de manière automatique quand ils doivent faire face à la situation qu'elles encadrent. En l'espèce, lors de la perte de données concordantes sur la vitesse de l'appareil, ni le pilote ni le copilote n'ont fait appel à la procédure « IAS douteuse » prévue à cet effet.

Les *check lists* ne doivent pas inhiber l'esprit d'initiative et de réflexion de leurs utilisateurs mais elles doivent bien au contraire servir de support et d'outil de contrôle.

¹⁷⁶ Voir le rapport final d'enquête du Bureau Enquête Analyse, vol AF 447 Rio de Janeiro – Paris, page 205.

¹⁷⁷ Voir le rapport final d'enquête du Bureau Enquête Analyse, vol AF 447 Rio de Janeiro – Paris, page 197.

C. – La *check list*, outil de support non exhaustif

108. Outil de substitution. Outil de réflexion. - C'est cette deuxième approche, beaucoup plus bénéfique pour prévenir les accidents maritimes, qu'il convient d'adopter. Il faut impérativement former les utilisateurs à comprendre le but d'un tel document et insister sur le fait qu'il n'est utile qu'en soutien de la réflexion de l'opérateur, c'est le rôle des officiers du bord. Mais une fois encore, le marin bien formé pourra avoir une réflexion critique, l'autre se contentera de subir le procédé. La *check list* doit permettre dans sa fonction support de combler d'éventuels oublis de la part de l'opérateur, mais elle ne doit pas se substituer à lui. Dans sa fonction contrôle elle doit lui permettre de vérifier, qu'aucun élément n'a été omis pour exécuter la tâche. Si l'opérateur estime que la procédure n'est pas adaptée à la situation, il doit pouvoir avoir la possibilité de ne pas l'appliquer ou de ne l'appliquer que partiellement.

C'est cet aspect qui est avancé par le rapport d'accident du Vol AF 447 lorsqu'il souligne que « *bien que techniquement adéquates, les modalités de la procédure restent inégalement comprises par les équipages qui ne jugent pas toujours nécessaire de l'appliquer, voire la considèrent parfois inadaptée à haute altitude* »¹⁷⁸. Il faut tempérer cette formulation en précisant que ne pas appliquer une procédure ne signifie pas l'occulter intégralement. L'opérateur doit en prendre en connaissance et suivant son analyse, l'appliquer ou pas. Contrairement au commandant de bord du vol AF 447 qui n'en connaissait même pas l'existence.

109. Des écarts nécessaires. – Les procédures encadrent des situations génériques mais elles ne sauraient toutes les prévoir de manière exhaustive. C'est pourquoi une formation de qualité permet à l'opérateur de garder un esprit d'initiative absolument indispensable pour la sécurité de l'exploitation du navire. En matière aéronautique, lors de l'amerrissage du vol US Airlines 1549 en 2009 sur l'Hudson River près de New-York, le commandant a pris seul une décision d'amerrir quand bien même aucune procédure n'encadrerait cette possibilité. Cette option s'est avérée être la bonne et son esprit critique et d'analyse a permis de sauver 155 personnes. En matière maritime, le commandant du pétrolier *Limburg* victime d'un attentat en 2002 a su parfaitement réagir pour dégager le

¹⁷⁸ Voir le rapport final d'enquête du Bureau Enquête Analyse, vol AF 447 Rio de Janeiro – Paris, page 198.

navire de l'incendie de la nappe de pétrole échappée du navire¹⁷⁹, sauvant probablement ainsi de nombreux membres d'équipage. Aucune procédure n'encadrerait pourtant cette situation critique et la maîtrise de la situation par le capitaine a été exemplaire.

Ce cas de gestion de situation d'urgence nous impose de nous pencher, au-delà des aspects procéduraux, à la façon dont le Code ISM prépare les marins aux situations critiques.

§6- LA FORMATION AUX SITUATIONS D'URGENCE

110. Cadre du Code ISM. Nécessité de la formation. - En matière de formation à bord des navires, la disposition du Code ISM qui nous semble la plus importante est celle prévue par l'article 8 relative à la préparation aux situations d'urgence, et plus particulièrement les articles 8.1¹⁸⁰ et 8.2¹⁸¹. Ces dispositions permettent assurément d'améliorer la sécurité maritime au travers d'une formation permanente aux situations d'urgence. Les marins doivent acquérir un savoir-faire important en matière de lutte contre l'incendie, d'abandon, de voie d'eau, de collision, d'échouement, d'avarie de barre ou encore d'homme à la mer. Cette formation de base prévue par STCW¹⁸² constitue certes, un socle indispensable aux connaissances générales des situations d'urgence, mais bien qu'elles soient dispensées sous une forme pratique, elles restent assez théoriques. Lors d'un incendie sur le navire bananier *Centaurus* en février 1989, il a été constaté que personne ne connaissait parfaitement le système d'extinction CO₂ du navire, sauf le capitaine. Le feu a malgré tout été maîtrisé par les pompiers du port mais non sans peine. Même si les marins connaissent parfaitement le principe théorique de fonctionnement de l'extinction fixe par CO₂, ils perdront un temps précieux à essayer de comprendre le fonctionnement du système propre au navire. Former aux systèmes d'urgence permet par le

¹⁷⁹ Le commandant a eu le réflexe de battre en arrière pour dégager les locaux d'habitation de la fumée dégagée par l'embrasement du pétrole déversé à la mer. Il y a eu tout de même 1 victime mais ce nombre aurait pu être beaucoup plus élevé. Voir Lettre adressée à l'AFCAN par le commandant du navire sur le site Internet de l'AFCAN.

¹⁸⁰ Code ISM art.8.1: "*The Company should establish procedures to identify, describe and respond to potential emergency shipboard situation*".

¹⁸¹ Code ISM art.8.2: "*The Company should establish programs for drills and exercises to prepare for emergency actions*".

¹⁸² Code STCW Chapitre VI : Normes concernant les fonctions relatives aux situations d'urgence, à la prévention des accidents du travail, aux soins médicaux et à la survie. Plus précisément tableaux A VI-1 ; 2 & 3.

biais d'exercices de se familiariser avec les attitudes à adopter en cas de crise et avec le matériel présent à bord.

111. Mise en œuvre des exercices. Acquérir des automatismes. - Le Code ISM impose aux compagnies qu'elles prévoient dans leur *Safety Management System* un calendrier d'exercices sur les situations d'urgence (art.8.2), qui devront être réalisés à bord, en situation réelle. En général un exercice par semaine est prévu. Plus qu'un moyen de contrôle des compétences des marins en ce domaine, l'exercice est un moment d'échange et de formation. Cette nécessité est soulignée par de nombreux exemples d'accidents et notamment celui de la perte totale par incendie du cargo réfrigéré *Sea Star* en 1990 que nous avons déjà évoquée ci-dessus. Il a été démontré en l'espèce que les marins participaient peu ou prou aux exercices prévus par la compagnie¹⁸³ et que leur manque de compétence et de pratique du matériel de sécurité a causé la perte du navire. Ces exercices ont pourtant l'avantage d'être exécutés sans stress, ils permettent, à force de répétition, d'acquérir des automatismes qui ressortiront naturellement, lorsqu'une situation d'urgence surviendra. Ainsi, lorsqu'une alarme apparaît, l'officier de quart saura, de par les automatismes qu'il aura acquis, la traiter de manière efficace. Les pilotes du vol AF 447 n'ont pas su réagir à l'alarme de décrochage de l'avion lors de la perte des données de vitesse. Le rapport a précisé qu' « *une expérience préalable suffisante du décrochage, un minimum de disponibilité cognitive et de compréhension de la situation, et de connaissance de l'avion* »¹⁸⁴ devaient être indispensables pour savoir réagir de manière appropriée à cette situation peu fréquente. Il est peu probable qu'en cas de nécessité, les membres d'équipage sachent se servir du matériel de sécurité s'ils n'ont pas pratiqué ces entraînements de manière régulière. Certes le Code ISM ne s'applique pas au domaine aéronautique mais le système des procédures n'en est pas moins identique.

112. Débriefing pour soulever les carences. - A la fin de ces exercices, un débriefing est effectué. Chacun peut commenter le déroulement de l'entraînement et le rôle joué. Pour compléter l'aspect pratique, une formation est conduite par un officier sur tel ou tel point

¹⁸³ Le Code ISM n'était pas en application au moment des faits mais de nombreuses compagnies prévoyaient déjà, la mise en place d'exercices. Bien sûr, ces exercices étaient conditionnés au bon vouloir des capitaines, aucun moyen de contrôle n'existant à cette époque.

¹⁸⁴ Voir le rapport final d'enquête du Bureau Enquête Analyse, vol AF 447 Rio de Janeiro – Paris, page 206.

qui a fait défaut pendant l'entraînement. L'ensemble de l'équipage pourra par exemple se retrouver sur le pont, pour suivre les explications de l'officier qui leur montrera comment habiller en tenue de pompier les personnes responsables de la lutte incendie. Cet aspect de la formation des marins est absolument essentiel à la sécurité maritime et notre pratique d'officier nous a à maintes reprises montré son utilité.

113. Utilité des exercices pour la sécurité. - Les officiers constatent souvent que, lorsque ces entraînements sont bien menés, certains marins, malgré leurs brevets valides et reconnus STCW, n'ont aucune connaissance de la sécurité maritime au sens large du terme. Ils seront ainsi formés progressivement lors de leurs embarquements, au gré des entraînements successifs et des formations qui s'ensuivent, auxquels ils participeront. On peut regretter que les bords se substituent ainsi aux écoles mais l'important est que les officiers, assument leur rôle de promoteurs de la sécurité. Après quelques semaines, ces membres d'équipage pourtant incompetents au début de leur embarquement seront capables d'assumer un minimum leur rôle en cas de crise. Il n'en reste pas moins que ceux-ci, lorsqu'ils arrivent sur le navire, sont très dangereux pour eux-mêmes, pour les autres et pour l'exploitation maritime. En effet, chacun a un rôle bien précis à jouer dans la gestion des situations critiques. Si un maillon faible n'assume pas celui qui lui est dévolu, il risque de ne pas prendre de décision voire, des décisions non appropriées et dangereuses pour la survie du navire. On peut rapprocher ces exercices à l'utilisation du simulateur dans l'apprentissage des manœuvres pour la prévention de l'abordage. L'action doit être immédiate et appropriée et c'est seulement en étant confronté régulièrement aux situations difficiles que les opérateurs sauront réagir de manière adéquate. C'est en substance ce que préconise Jonathan Seymour quand il avance que « *la préparation et la pratique peuvent réduire le temps de réaction et améliorer le processus* »¹⁸⁵ dans ses commentaires sur le naufrage du navire *Queen Of the North* en 2006.

114. Etablir des automatismes. - Un exemple très intéressant, mais hélas dramatique, d'une situation d'urgence maîtrisée par l'équipage peut être vu dans l'accident du paquebot

¹⁸⁵ J. Seymour du Bureau de la Sécurité des Transports (BST) du Canada. *Vancouver Sun*, octobre 2010 suite au naufrage en Colombie Britannique du navire roulier à passagers *Queen Of the North*, faisant 2 morts.

*Costa Concordia*¹⁸⁶. Alors que les officiers étaient complètement absents dans la gestion de la crise, les marins ont su, grâce à leurs compétences, assumer l'abandon du navire quand bien même ils n'étaient pas dirigés. Il est certain que les exercices qu'ils subissent très fréquemment à bord de tels navires¹⁸⁷ y sont pour beaucoup. Pour eux, mettre à l'eau les embarcations de sauvetage était quelque chose de familier car pratiqué maintes fois. Etre en terrain connu permet de limiter le stress et les gestes de mise à l'eau des embarcations de sauvetage devaient certainement être exécutés de manière automatique, même si en l'espèce, la conduite de l'abandon a été quelque peu « chaotique ».

Section 4 - Critiques et perspectives

115. Inhibition de l'esprit critique. - Comme nous l'avons déjà mentionné, il est indispensable que les professionnels de la mer soient sensibilisés au fait que le Code ISM ne peut pas constituer, à lui seul, un moyen de compenser les failles de la formation initiale. Lorsqu'un système procédural est trop développé, il est assez difficile de se rendre compte des compétences réelles des membres qui composent l'équipage car ils sont tous formatés par les mêmes procédures encadrant l'exploitation du navire. Ce n'est qu'une fois qu'ils seront confrontés à une situation critique et que toutes leurs compétences devront être utilisées à bon escient que l'on pourra se rendre compte de leurs réelles qualités. Ce constat vient malheureusement bien souvent trop tard, une fois l'accident survenu. La formation initiale du marin que nous avons développée dans la première partie de notre étude doit pouvoir lui apporter une appréciation critique des situations difficiles qu'il rencontrera. Il faut prendre garde de ne pas inhiber le sens de l'analyse des gens de mer par trop de procédures.

116. Les médias au service de la sécurité. Intérêt commercial. – Il ne faut pas se voiler la face, malgré ces quelques aspects négatifs, le Code ISM représente une avancée conséquente dans la sécurité maritime. Les armateurs, pour leur image médiatique, sont

¹⁸⁶ Le bon déroulement de l'abandon du navire confirme l'utilité des exercices imposés par le Code ISM et la Convention SOLAS.

¹⁸⁷ Après chaque départ du navire, les passagers, donc a fortiori, les membres d'équipage, doivent subir un exercice abandon dans les 24 heures. Convention SOLAS, Chap.III-B Règle 19 art.2.2.

d'ailleurs de plus en plus enclins à combler par eux-mêmes les failles de leurs procédures et à montrer, sous couvert de déclarations de presse, qu'ils mettent tout en œuvre pour assurer la sécurité du service maritime qu'ils proposent¹⁸⁸. Peut-être que le salut de la sécurité maritime viendra de l'opinion publique (*infra*, n°203).

Pour satisfaire leur clientèle de plus en plus exigeante, que ce soit des passagers, des affréteurs ou bien des chargeurs, les armateurs n'hésitent plus à faire d'une arme commerciale les formations qu'ils proposent à leurs marins, pour que ceux-ci soient toujours formés aux dernière technologies et aux dernières tendances de la sécurité maritime. Cet aspect de la formation n'est pas à négliger car même s'il est plus issu d'une nécessité commerciale que d'une volonté philanthropique des armateurs, il permet de répondre ponctuellement à un besoin de sécurité.

¹⁸⁸ Dans ce sens, il suffit de constater les déclarations des armateurs des navires de croisière suite au naufrage du navire *Costa Concordia*. Quelques jours après seulement l'accident, ils avaient déjà proposé de multiples modifications dans leurs procédures et dans la réglementation sécurité de ces navires. La CLIA (Cruise Line International Association), nous semble avoir été le porte parole de ces déclarations, non pas par intérêt sécuritaire mais bien par soucis commercial (après tout, l'un et l'autre sont très liés). Il fallait à tout prix rassurer les amateurs de croisière, effrayés par les images médiatiques catastrophiques. L'activité de la croisière en plein essor en Europe (augmentation de 77% entre 2006 et 2011) ne devait pas fléchir. Ils ont à notre sens réussi car l'année 2012 vu une progression de plus de 3.1% des revenus générés par cette activité. Il faut toutefois noter une avancée majeure suite à cet accident pour la sécurité maritime. La proposition de la CLIA d'imposer les exercices abandon avant le départ au lieu de « dans les 24 heures » nous semble être une avancée majeure et logique pour améliorer la sécurité maritime. Cette proposition a été favorablement accueillie par l'OMI qui l'intégrera dans la Convention SOLAS chap.III.

Chapitre 2

La formation continue proposée par les armateurs

Pour tenter d'armer leurs navires avec des équipages compétents, les armateurs n'hésitent plus à former eux-mêmes leurs marins. Après avoir présenté la nécessité de cette formation en cours de carrière, nous développerons au travers de l'apprentissage à l'utilisation du système de positionnement dynamique, non encore intégré à la Convention STCW, les intérêts de cette formation.

Section 1

De la nécessité d'adapter la formation au type de navire

117. Contexte. Spécialisation des navires. - Dès la fin de la seconde guerre mondiale, la majorité de la flotte mondiale de commerce était constituée de navires polyvalents tous construits sur le même modèle. Ces cargos, tels les *Liberty Ship*¹⁸⁹, étaient tous exploités de la même façon et il n'était pas nécessaire pour les marins servant sur ces navires d'avoir une formation spécifique, la formation maritime initiale proposée par les pays fournisseurs de marins, comme la France, suffisait à leur exploitation. Alors qu'il servait sur un cargo polyvalent, le personnel maritime était tout à fait apte à servir lors de l'embarquement suivant, sur un autre cargo d'une compagnie différente. Mais déjà, lors de l'entre-deux guerres, certains navires, tels les pétroliers, commençaient à se développer de manière exponentielle. L'exploitation du navire et sa conduite n'étaient plus les mêmes selon s'il s'agissait d'un pétrolier ou bien d'un cargo. Cette spécialisation latente du transport maritime n'a dès lors, plus cessé de s'accentuer. Aujourd'hui, chaque armateur propose un service maritime très spécifique qui requiert, pour exploiter l'outil-navire en toute sécurité, une formation très poussée dans le domaine qui leur est propre. Ainsi, pourrait-on concevoir qu'un capitaine de méthanier possède les mêmes compétences et ait la même formation qu'un capitaine de câblier ? Pourrait-on aussi considérer qu'un capitaine de navire avitailleur de plates-formes pétrolières ait la même formation qu'un capitaine de

¹⁸⁹ Gérald Guétat, *Liberty ship*, ETAI, 2001.

navire de croisière ? Une réponse négative s'impose mais elle doit être précisée. En effet, dans un premier temps, nous sommes bien obligés de constater que la formation de base des marins, proposée par la Convention STCW ne tient pas compte du poste futur de ceux-ci et qu'elle est commune à tous¹⁹⁰. Tous les marins seront donc formés sur une base homogène. Ce n'est qu'une fois entré dans le milieu professionnel maritime, quand ils auront choisi un service maritime particulier, qu'ils se spécialiseront dans celui-ci en se formant de manière beaucoup plus poussée aux méthodes d'exploitation avec lesquelles ils travailleront.

118. Le service à l'*offshore*. - Pour répondre à leur besoin croissant de personnel spécialisé, les armateurs proposent au personnel qu'ils emploient, de suivre des formations complémentaires, spécifiques à leurs navires. Un exemple représentatif de ces formations¹⁹¹ peut-être trouvé chez les armateurs proposant des services à l'*offshore*, et notamment de l'avitaillement de plates-formes pétrolières. Il ne nous est pas possible ici de développer toutes celles proposées par les armateurs mais il est nécessaire de nous pencher sur l'une d'entre elles pour en comprendre les motivations et les bénéfices pour la sécurité maritime.

Section 2

Une formation continue des marins pour les navires de service à l'*offshore*

§1- SPECIFICITE DES NAVIRES DE SOUTIEN

119. Contexte. - On estime à plus de 15000 le nombre de plates-formes pétrolières dans le monde¹⁹². Les compagnies qui les exploitent ont besoin du service de navires de soutien, qu'ils affrètent sous charte partie à temps, pour leur permettre de récupérer du

¹⁹⁰ La Convention STCW prévoit bien dans son chapitre V une formation spéciale pour le personnel servant sur certains types de navires, tels les navires rouliers à passagers ou les navires citernes, mais ces formations sont souvent proposées par les armateurs eux-mêmes et non pas en formation « initiale ».

¹⁹¹ Il peut s'agir de formations « internes », assumées financièrement et matériellement par les armateurs, ou de formations « externes », assumées matériellement par des prestataires externes, comme les écoles maritimes mais l'aspect financier restera à la charge de l'armateur.

¹⁹² Source : « connaissancesdesenergies.org », fiche pédagogique, 25 novembre 2010.

matériel indispensable au forage (vrac, matériel de forage, vivre etc.) stocké à terre. Pour ce faire, ces navires hautement spécialisés doivent parfois rester plusieurs heures sous les grues de la plate-forme, à quelques mètres de celle-ci, en pleine mer et en position stationnaire, pour décharger le matériel dont elle a besoin. La chose étant particulièrement difficile en cas de forts courants, vents ou houle.

120. Principes généraux du positionnement dynamique. - Petit à petit, pour éviter les erreurs humaines des manœuvres manuelles et rendre plus sûres ces opérations, le positionnement dynamique s'est développé. Ainsi le navire peut rester seul, en position géostationnaire, sans que l'opérateur n'ait à agir sur les commandes¹⁹³. Mais la complexité du système et de sa mise en œuvre, obligent les opérateurs à suivre une formation spéciale pour qu'ils puissent connaître le fonctionnement, les limites et la méthode de conduite de cette technologie. Le fait qu'un opérateur non formé utilise ce système serait contre-productif et rendrait les manœuvres encore plus dangereuses qu'en l'absence de ce système de positionnement dynamique. Il n'existe malheureusement aucun cadre qui règlemente la formation à l'utilisation de ces systèmes, pourtant présents depuis de nombreuses années et très développés dans l'exploitation pétrolière *offshore*. C'est pour cela que cette formation est proposée en « formation continue » par les armateurs eux-mêmes. Dans les faits, les armateurs se voient de plus en plus contraints, par le biais d'obligations contractuelles et notamment des dispositions des chartes parties à temps, d'armer leurs navires avec une proportion d'officiers ayant suivi la formation au positionnement dynamique. Nous retrouvons ici les problèmes déjà évoqués de la relation entre l'homme et la technologie (*supra*, n°48).

§2- LA FORMATION AU POSITIONNEMENT DYNAMIQUE

121. Certification. Contenu. - Afin de pallier ce manque, les exploitants pétroliers imposent aux armateurs des navires qu'ils affrètent d'avoir des officiers opérateurs

¹⁹³ Le principe du positionnement dynamique repose sur le principe que grâce à des systèmes de positionnement (balises, GPS...) le navire peut garder la position déterminée et un cap sans que l'opérateur ne touche aux commandes. C'est un calculateur, qui, en fonction du vent, de la houle, du courant, va agir directement sur les commandes du système de propulsion. Par ailleurs, il suffit à l'officier de quart, pour déplacer le navire, de demander au calculateur de faire avancer le navire de par exemple 10 mètres, pour que cela se face automatiquement à une vitesse pré réglée.

certifiés DP¹⁹⁴. Pour être certifiés comme tels, ils devront suivre une formation de base de plusieurs jours, naviguer en qualité d'officier DP pendant plusieurs mois et terminer par une seconde formation d'une semaine. Les armements qui proposent des services à l'*offshore* se voient donc de plus en plus dans l'obligation de former leurs officiers à ce nouveau système. Certaines écoles de la marine marchande, comme l'Ecole Nationale Supérieure Maritime de Marseille proposent cette formation¹⁹⁵. Les simulateurs qu'elle possède sont en partie financés¹⁹⁶ par les compagnies qui ont besoin de personnel qualifié. Les opérateurs qui suivent ce stage seront formés à l'utilisation du système de positionnement dynamique, à le mettre en œuvre, à en comprendre le fonctionnement etc. De nombreux cas pratiques sur simulateurs agrémentent le stage, ils ont l'avantage de couvrir un nombre importants de situations et de permettre de se familiariser avec du matériel hautement technologique.

L'utilisation du positionnement dynamique n'échappe pas aux problèmes posés par l'utilisation des nouvelles technologies en milieu maritime et parfaitement résumés par I. Bourbonnais-Jacquard lorsqu'elle énonce qu' « *il est nécessaire que les marins soient formés aux limites d'utilisation de ces équipements (moyens modernes)* »¹⁹⁷. Les officiers formés à l'utilisation du positionnement dynamique doivent donc être également sensibilisés aux limites de ces appareils ultramodernes.

122. Formation aux limites du système. - Ces technologies, pour que la sécurité maritime soit renforcée, sont indispensables, mais elles ne doivent pas faire oublier que le système utilisé est un système faillible. Le problème posé par le positionnement dynamique est que l'officier est tenté de relâcher sa vigilance car il a une confiance presque absolue dans l'appareil. Il doit savoir détecter les signaux avant-coureurs d'une perte de contrôle de la manœuvre par le calculateur¹⁹⁸. Encore faut-il qu'il y soit formé. Le

¹⁹⁴ *Dynamic Positionning*. Etre certifié DP est l'aboutissement d'une formation à l'utilisation du système de positionnement géostationnaire qui alterne formation en stages théoriques et simulateurs avec la pratique réelle en tant que stagiaire à bord de navires munis de ces équipements.

¹⁹⁵ Le centre *The Nautical Institute* basé à Londres propose également cette formation dans ses 50 centres répartis un peu partout sur la planète.

¹⁹⁶ Le simulateur de positionnement dynamique de l'ENSM est pour partie financé par la compagnie Bourbon et pour partie par l'école. Cela permet de répartir les coûts très importants de ces appareils.

¹⁹⁷ L'abordage Maritime, I. Bourbonnais-Jacquard, page 21. Thèse Aix en Provence. PUF.

¹⁹⁸ La perte du signal GPS, par exemple, est relativement fréquente sur ces appareils. L'opérateur doit savoir constater cette perte et savoir quelles mesures il devra prendre si le navire s'écarte de sa position initiale et se rapproche trop de la plate forme.

problème est en fait posé pour beaucoup d'appareils ou de techniques modernes¹⁹⁹. Progressivement, la réglementation impose ces formations spécifiques dans les standards STCW mais lorsque cela se fait trop attendre, il est heureux que les affréteurs combrent ce vide réglementaire en obligeant les marins servant sur les navires qu'ils affrètent, à suivre les formations indispensables à leur exploitation en toute sécurité. Ce type de formation très bénéfique pour le plan de carrière du marin permet également de « *pallier le manque d'offre de formation adaptée* »²⁰⁰ et notamment celle proposée par STCW.

Section 3 - Approche critique du système de formation des armateurs

123. Des avantages certains. - La formation proposée par les armateurs n'est en soit pas critiquable. En effet, elle permet aux marins de se spécialiser et d'améliorer leur plan de carrière. Elle permet par ailleurs aux compagnies d'avoir des navires armés avec un équipage capable et bien formé aux spécificités du service maritime qu'ils proposent. Il est également indéniable que la sécurité maritime s'en sort renforcée si les formations proposées sont de qualité.

124. Limites. Perspectives. – Le problème posé par ces formations est plus un problème structurel. En effet, la Convention STCW avait pour but de standardiser les formations maritimes et la délivrance des brevets pour définir un référentiel commun de compétences. L'apparition de très nombreuses spécialisations maritimes proposées par des organismes privés remet en question cet ordre établi. Ne retrouve-t-on pas ici une situation *post* Convention STCW ? Par certains aspects, on peut malheureusement le déplorer. Même si certains centres sont agréés par les Etats pour dispenser une formation maritime, le constat est le même : il est très difficile de contrôler ces centres et la qualité de la formation qu'ils dispensent. D'un côté, la formation STCW tente d'harmoniser les formations, de l'autre, les armateurs forment leurs marins, tous de manière différente, en fonction de leurs besoins. La Convention STCW devrait nécessairement revoir ses procédures de modifications pour qu'elle puisse s'adapter beaucoup plus rapidement aux

¹⁹⁹ Comme nous avons pu le constater pour la formation à l'ECDIS, ou même pour le GPS (*supra*, n°28).

²⁰⁰ *Structurer et valoriser la formation interne*, Kit méthodologique Opcalia.

évolutions de la pratique maritime. En attendant, il nous semble important de préciser que ces formations proposées par les armateurs ne doivent pas devenir une généralité mais rester l'exception qui permet de répondre à un besoin ponctuel de qualification.

Toujours est-il que sans de potentielles sanctions, on pourrait légitimement douter de la volonté des armateurs à respecter tous les principes de formation que nous venons d'étudier, mettant ainsi à mal la sécurité maritime.

Partie 2 - Les solutions coercitives

125. Principes généraux. - La volonté de l'OMI de sécuriser le transport maritime en formant les gens de mer et en établissant des règles de délivrance des brevets, n'est malheureusement pas une volonté partagée par tous les Etats ou tous les armateurs. Bien souvent, ceux-ci considèrent que détenir un certificat dûment délivré, tel un brevet, est une preuve de respect de la réglementation, mais comme le présente très justement Philip Anderson « *Compliance is more than just holding certificates* »²⁰¹. Pour obliger les acteurs maritimes à respecter cette réglementation et pour que la notion de brevet ou de certificat ne soit pas vidée de son sens, des solutions coercitives ont été progressivement mises en place. En ce qui touche les compétences des marins, ces sanctions prennent deux formes, elles sont soit liées à un défaut de respect de la réglementation en matière de sécurité maritime (titre 1), ou soit issues d'un non-respect d'obligations contractuelles ou extracontractuelles (titre 2).

²⁰¹ « *Etre conforme est plus que simplement détenir des certificats* ». ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications. Dr Phillip Anderson, 2nd edition, 2005.

Titre 1 – Les sanctions pour non-respect d’obligations réglementaires

126. Plan. - Avant de définir les sanctions qui pèsent sur les différents acteurs maritimes dans le cas où des dommages sont générés par un manque de qualification de l’équipage d’un navire, il nous faut préciser les sanctions prévues en cas de non-respect de la réglementation maritime. Pour ce faire, nous analyserons les dispositions coercitives prévues par la Convention STCW pour non-respect de l’application de ses dispositions, et par le *Memorandum of Understanding* de Paris dans le cadre des contrôles par les Etats du port. Puis nous préciserons l’influence de la réglementation Européenne sur la formation des marins et enfin, le contenu des textes nationaux, notamment en ce qui concerne les sanctions disciplinaires et pénales.

Chapitre 1

Les solutions coercitives pour non-respect de la Convention STCW

Il faut distinguer d'une part les contrôles et les sanctions prévues par l'OMI dans le cadre du respect des dispositions de la Convention STCW et d'autre part, ceux prévus par l'Agence Européenne de la Sécurité Maritime²⁰² qui ont une empreinte coercitive beaucoup plus marquée.

Section 1

Les contrôles du système de formation effectués par l'OMI

§1- DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES

127. Nécessité des contrôles. - La Convention STCW 78 avait pour but d'uniformiser et de standardiser la formation des marins dans un milieu de plus en plus international. Afin, que cette convention trouve toute son efficacité, il a fallu que le texte prévoit des moyens de contrôles et éventuellement des sanctions, envers les Etats qui auraient ratifié STCW mais qui ne l'appliqueraient pas de façon appropriée ou que partiellement.

128. Etat de la formation. - L'article IV de la Convention STCW intitulé « *Communications de renseignements* » dispose que chaque Etat devra transmettre un rapport qui montre que le dit Etat a mis en place de manière appropriée, les dispositions de la Convention STCW. En France, le ministère chargé de la mer, aujourd'hui sous la coupe du ministère de l'écologie et du développement durable, devra effectuer une déclaration de l'état de sa réglementation STCW au secrétaire général de l'OMI²⁰³. Cette déclaration fera

²⁰² L'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime ou AESM siège à Lisbonne. Elle a été créée suite aux naufrages des pétroliers *Erika* (1999) et *Prestige* (2002) par le Règlement EC 1406/2002 et rendue opérationnelle en 2003. Elle a entre autres buts, des missions pour assurer une amélioration, un suivi et des contrôles de tous les aspects de la sécurité maritime.

²⁰³ La dernière déclaration de l'état de la réglementation sur le système de formation français date de 1999. Déclaration rendue nécessaire par l'adoption tacite des amendements de 1995. Les amendements de Manille 2010, entrés en vigueur en 2012, obligeront l'Etat français à renouveler cette déclaration pour voir sa réglementation conforme à la nouvelle mouture STCW. Cette nouvelle déclaration est semble t'il prévue pour l'année 2013.

foi, selon le principe de confiance adopté par l'OMI, du bon respect des dispositions de la Convention STCW. C'est donc un système déclaratif basé sur la confiance qui a été adopté par l'OMI pour valider la bonne application par les Etats des dispositions de la Convention STCW.

129. Contrôles sur une base déclarative. - L'OMI est l'institution historique et originelle de la convention STCW. Le nombre d'Etats ayant ratifié cette convention, qui est un des quatre piliers²⁰⁴ pour la sécurité maritime, étant conséquent²⁰⁵, il lui est très difficile d'inspecter chaque école et l'organisation de chaque Etat dans leur façon de former les marins et de délivrer les brevets. Comme nous avons pu le voir, en utilisant une base déclarative, l'OMI adopte des méthodes de contrôle plutôt conciliantes avec les Administrations. Une fois que le secrétaire général de l'OMI a reçu la déclaration de l'Etat contrôlé, il crée un rapport validant ou non la formation et soumet ce rapport au Comité de la Sécurité Maritime (MSC). Si le Comité constate qu'il « *est donné pleinement et entièrement effet aux dispositions de la Convention* »²⁰⁶ il informe toutes les autres parties de sa décision de reconnaître comme STCW la formation proposée par l'Etat signataire. S'il constate que toutes les dispositions de la Convention STCW ne sont pas respectées, il informera également les autres parties de sa décision de ne pas reconnaître la formation. Dans ce dernier cas, les conséquences peuvent être lourdes pour l'Etat qui aura essuyé l'échec.

§2- LES ASPECTS COERCITFS

130. Des contrôles approfondis. - Dire cependant que l'OMI n'exerce qu'un contrôle documentaire de la façon dont les Administrations mettent en œuvre leur politique de formation des marins, serait inexact. En effet, l'OMI peut approfondir ses contrôles lorsque des informations contradictoires lui parviennent lors des contrôles par les Etats du port. L'OMI diligente des enquêtes complémentaires lorsqu'à l'occasion d'un *Port State*

²⁰⁴ Au même titre que les Conventions MLC, MARPOL et SOLAS.

²⁰⁵ Au nombre de 156 aujourd'hui.

²⁰⁶ Convention STCW Règle I/7 art.3.

Control (infra, n°141) des carences évidentes sur le niveau de compétence et de formation des marins sont constatées.

131. Liste blanche. - Suite à ces contrôles particuliers, l'OMI édite une « liste blanche » des Etats respectant et appliquant les dispositions de la Convention STCW²⁰⁷. Il n'existe pas en la matière de « liste noire » car l'OMI ne souhaite pas montrer les Etats défaillants et les mettre à l'index mais plutôt promouvoir les Etats vertueux. On peut ici regretter la timidité de l'Organisation. Cette sanction est la seule utilisée par l'OMI pour réprimer un manque d'attention des Etats à appliquer les dispositions de la Convention. Cette sanction entraîne des conséquences pour les marins dont les brevets ont été délivrés par cet Etats.

132. Conséquences d'une radiation. - Lorsque des manquements évidents aux dispositions de la Convention STCW sont relevés, l'OMI peut, à sa discrétion, retirer de sa « liste blanche » l'Etat défaillant. La sanction est lourde de conséquences car les marins formés sans le label STCW ne pourront guère trouver d'embarquements internationaux. Seul le cabotage national pourra leur être réservé, le principe de « pas de traitements plus favorables » s'appliquant ici²⁰⁸. Ce principe permet de considérer qu'un membre d'équipage qui n'a pas un brevet reconnu STCW sera considéré de la même façon que celui qui n'en détient aucun. Cette exclusion de la liste est le principal moyen de pression et de répression de l'OMI. Le problème posé par cette liste est de savoir quel crédit lui apporter, en effet, l'accréditation étant déclarative, il est légitime de se demander quel sera le degré d'intégrité de l'Etat audité. Il est par ailleurs légitime de se demander pourquoi l'OMI n'établit pas une « liste blanche » par école et non plus par Etat.

²⁰⁷ Par exemple, l'OMI a reconnu et inscrit sur liste blanche la formation maritime togolaise le 12 mai 2010.

²⁰⁸ Le terme « *pas de disposition plus favorable* » signifie que si une inspection est effectuée dans le cadre d'un contrôle par l'Etat du port, un navire dont l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la Convention, sera considéré comme non respectueux de la Réglementation et traité de la même manière qu'un navire dont l'état du pavillon est signataire mais qui ne respecte pas les prescriptions requises. On peut retrouver une formulation identique dans l'article X.5 de la Convention STCW.

§3- DES SOLUTIONS ALTERNATIVES

133. Une sélection par centres. - Le problème ici posé est de savoir si l'on peut accorder le même crédit à toutes les écoles d'un même Etat dispensant une formation STCW, comme par exemple celles des Philippines, premier pourvoyeur de marins au monde. La réponse est certainement positive dans certains pays comme en France où les deux écoles délivrant des diplômes d'officier première classe ont la même formation, des moyens équivalents et des programmes communs²⁰⁹. En revanche, dans certains pays, une réponse plus nuancée s'impose. Il est clair que la plupart des écoles STCW d'un même Etat sont de qualité comparables, mais il est certain aussi que certains centres ne bénéficient pas de la même reconnaissance. Comment dès lors savoir si telle ou telle école dispense des cours de qualité. C'est ici que la liste blanche par école trouverait son utilité car elle sanctionnerait les centres de formation défectueux, au cas par cas. Mais si on considère la Convention STCW dans son ensemble, de telles dispositions seraient très difficiles à mettre en œuvre, voire impossibles.

134. Difficultés de la solution. - Des difficultés importantes naissent de cette solution. Le système STCW ne se contente pas de prévoir un programme de formation mais il cherche à contrôler un système fiable qui inclut un système administratif et un système de délivrance des brevets. Le contrôle de cet ensemble ne peut se faire qu'à l'échelle nationale (*supra*, n°79). Le Luxembourg par exemple ne possède pas d'école de formation mais son Administration est habilitée à délivrer des brevets STCW car il reconnaît certaines formations (comme celle de la France) et en vertu de cette reconnaissance, son Administration délivre des titres STCW. Cela ne serait plus guère possible si une reconnaissance STCW devait se faire par école. Le centre de formation doit être accompagné d'un ensemble de contrôles et de délivrance des brevets, fiables. Par ailleurs, la Convention STCW impose que l'Administration devra gérer son « portefeuille de brevets » en procédant par exemple aux revalidations, aux renouvellements, aux radiations etc. cela ne pouvant se faire qu'à l'échelle d'un Etat et non pas à l'échelle locale. Comment dès lors sanctionner cette Administration si seules les écoles sont sur « liste blanche » ? A

²⁰⁹ Les Ecoles Nationales Supérieures Maritimes qui forment les officiers 1^{ers} classe sont situées au Havre et à Marseille. Deux autres écoles forment les officiers 2^e classe sur les sites de Saint Malo et de Nantes. Les multiples réformes des dernières années ont modifié la donne et l'organisation future des centres de formation français est aujourd'hui encore très floue.

titre d'exemple, une école Philippine qui dispense une formation de qualité mais qui a des grandes lacunes en matière de contrôle des brevets, perdra tout crédit quant à la fiabilité de son système car on ne pourra plus distinguer si le brevet Philippin présenté par un marin cherchant un embarquement est un vrai ou un faux certificat. L'idée d'une liste répartie par école qui sanctionnera les centres de formation de mauvaise qualité est certes séduisante mais elle ne tient pas compte de tous les aspects du système voulu par STCW.

L'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM) est quant à elle beaucoup moins tolérante pour reconnaître les brevets des Etats peu attentionnés à la formation des marins qu'ils préparent.

Section 2

Les contrôles du système de formation effectués par l'AESM

135. Origine de l'AESM. - L'Agence Européenne de la Sécurité Maritime a une approche beaucoup plus pragmatique des contrôles de la formation en vertu de la Convention STCW. Cette institution créée suite aux naufrages des pétroliers Prestige et Erika et envisagée dans le *Paquet Erika II* se veut protectrice du domaine maritime Européen trop souvent théâtre de drames maritimes et écologiques²¹⁰. Elle est très active dans le domaine de la formation des marins et n'hésite pas à affirmer dans un de ses rapports que la qualité du « *shipping relies heavily on well educated and trained seafarers* »²¹¹.

136. Objectifs de l'AESM en Europe. – L'AESM permet une uniformisation et une standardisation des formations maritimes dans tous les Etats membres de la Communauté afin de « lisser » les niveaux et établir une base commune de données comportant les brevets, les services et les niveaux d'étude de chaque marins. Cette politique permet par en outre de faciliter la reconnaissance mutuelle des brevets entre Etats membres et enfin, de lutter contre la fraude. Cette volonté est née de la Directive 94/58/EC qui a permis

²¹⁰ Parmi tant d'autres nous pouvons citer le naufrage de l'*Erika* en 1999, du *Prestige* en 2002, du *Tricolor* en 2002, de l'*Estonia* en 1994...

²¹¹ « *la qualité de l'exploitation maritime est largement dépendante de la qualification et de la bonne formation des marins* ». Européen Maritime Safety Agency. Annual Report 2011.

d'intégrer les dispositions de la Convention STCW dans la Règlementation Européenne²¹², les dispositions aujourd'hui en vigueur sont celles de la Directive 2008/106/EC de la Commission Européenne²¹³ et elles permettent entre autres, un contrôle par l'Agence de la bonne application des dispositions du texte dans les Etats membres.

Contrairement aux contrôles effectués par l'OMI, les inspecteurs de l'AESM se déplacent très régulièrement dans les Etats membres pour vérifier et « auditer » la qualité des formations dispensées dans les centres maritimes. Ils ne se contentent pas de déclarations administratives. Ces vérifications sont complètes et très approfondies et c'est tout le système prévu par la Convention STCW qui sera analysé, depuis les centres de formation, en passant par le fonctionnement des Administrations qui délivrent et suivent les brevets. En France, si l'AESM devait conduire un contrôle²¹⁴, seraient très certainement vérifiés en plus des centres de formation, le ministère chargé de la mer ainsi que les administrations des affaires maritimes, centralisées ou décentralisées²¹⁵.

Si des irrégularités venaient à être découvertes, l'AESM établirait un rapport et demanderait une mise en conformité rapide sous peine de voir l'Etat rayé des formations STCW reconnues par l'Europe. Cette reconnaissance étant aujourd'hui indispensable pour que les marins ayant un brevet « européen » puissent naviguer sur un navire battant pavillon d'un Etat membre. Mais la force de la Directive de 2008 réside surtout dans le fait qu'elle prévoit également des contrôles d'Etats tiers pour reconnaître les brevets qu'ils délivrent.

137. Un contrôle des Etats tiers. - Cette centralisation normative à l'échelle Européenne permet à l'AESM d'avoir un poids beaucoup plus important face aux Etats tiers. En effet, grâce à cette influence, elle peut imposer ses contrôles aux Etats non membres²¹⁶. C'est en substance ce qui est prévu dans la Directive de 2008. Grâce à ces

²¹² Directive abrogée une première fois par la Directive 2001/25/CE puis elle-même abrogée par la Directive 2008/106/CE. Les amendements apportés par la Conférence de Manille 2010 ne sont pas encore pris en compte par la Directive mais sont en cours d'intégration.

²¹³ JOUE L.208 du 05 aout 2002.

²¹⁴ Le dernier contrôle du système français par l'AESM s'est terminé en février 2013 (Source, IGEM, JF Antin). C'est en substance ainsi que c'est conduite l'inspection.

²¹⁵ Par exemple l'inspection générale de l'enseignement maritime de Paris ou encore les directions interrégionales des affaires maritimes (DIRM) qui suivent les titres STCW.

²¹⁶ Ainsi, en mars 2012, l'AESM a contrôlé le système de formation Philippin qui présentait lors de la visite précédente, de nombreuses irrégularités. Le risque pour les marins Philippines, si leur Etat perdait l'accréditation Européenne, était de ne plus pouvoir servir sur les navires battant pavillon d'un Etat membre.

inspections, l'AESM peut reconnaître un certain nombre d'Etats tiers comme délivrant des titres de formation conformes à la Convention STCW²¹⁷. Le risque majeur pour les Etats contrôlés est de se voir retirer cette reconnaissance et la conséquence directe pour leurs marins sera de ne plus pouvoir servir sur des navires battant le pavillon d'un Etat Européen²¹⁸. L'AESM, contrairement à l'OMI n'hésite pas à retirer son agrément si elle estime que les obligations ne sont pas respectées et cette rigueur est heureuse car elle permet enfin de rehausser l'importance et l'attention qui doit être apportée à la qualité de la formation.

Les faibles sanctions prévues par les contrôles de l'OMI sur la formation des marins sont certes légèrement compensées par les contrôles de l'AESM, mais ceux-ci ne représentent qu'une initiative que l'on peut qualifier de « locale ». Les solutions coercitives consécutives aux contrôles par les Etats du port sont beaucoup plus sévères et globales.

²¹⁷ Voir par exemple la reconnaissance par l'Europe de la formation sri-lankaise. Décision de la Commission du 22 novembre 2010 notifiée sous le n° C(2010) 7963. Paru au JOUE L 306 du 23 novembre 2010, p.77.

²¹⁸ Voir par exemple la révocation de la reconnaissance par l'Europe du système de formation géorgien. Décision de la Commission elle aussi en date du 22 novembre 2010 notifiée sous le n° C(2010) 7966. Paru au JOUE L 306 du 23 novembre 2010, p.78.

Chapitre 2

Les contrôles par les Etats du port

Les contrôles effectués par les Etats du port et relatifs à des obligations réglementaires pour la sécurité maritime, entraînent des sanctions conséquentes pour les armateurs. En matière de sécurité maritime et plus particulièrement de formation des équipages, ces inspections par les Etats du port porteront sur le respect des dispositions de la Convention STCW²¹⁹ ainsi que sur le respect de la bonne application du Code ISM. Mais il nous faut auparavant préciser l'utilité et le cadre de ce qui est couramment appelé le *Port State Control* (PSC).

Section 1

De l'utilité des contrôles par les Etats du port

138. Cadre de l'étude. - Le but n'est pas ici de faire une étude sur les contrôles par les Etats du port dans leur globalité mais de cerner exactement en quoi ils constituent un moyen de prévention et surtout de répression contre les armateurs qui arment des navires avec des marins mal formés ou incompetents. Pour ce faire il nous faut présenter succinctement l'origine de ces inspections et le contenu de ces contrôles. Il faut tout d'abord noter que les sanctions pèsent maintenant sur le navire, élément contrôlé et donc sur l'armateur, et non plus sur les Etats comme nous avons pu le montrer dans le chapitre précédent. Cette précision nous semble importante dans la mesure où les réponses coercitives des autorités ne peuvent pas être les mêmes selon qu'elles agissent contre un Etat ou contre une entreprise privée²²⁰.

²¹⁹ Annexe 11.

²²⁰ Les Etats sont souverains et malgré l'adoption par eux de Conventions internationales, il n'est pas toujours aisé pour la communauté internationale de sanctionner ou de dénoncer certains manques de leur part à s'y conformer. Les considérations politiques et économiques à l'échelle des Etats sont très importantes mais à l'échelle d'un armateur, les sanctions sont beaucoup plus faciles à mettre en œuvre.

139. Origine des contrôles de l'Etat du port. – Le contrôle de l'Etat du port ou plus communément appelé *Port State Control* (PSC) est né de la volonté des Etats à protéger leurs côtes contre les « navires-poubelles », souvent à l'origine d'accidents maritimes ou de pollutions. Cette volonté se matérialise par des contrôles de sécurité de la part des Administrations de l'Etat lorsque les navires escalent dans un de ses ports. En France ces contrôles sont effectués par les affaires maritimes et plus spécifiquement par les inspecteurs des Centres de Sécurité des Navires (CSN). Mais l'efficacité d'un tel système ne saurait être optimum si seuls quelques Etats exercent ces contrôles²²¹. C'est pourquoi ils se regroupent dans un programme commun de contrôles appelé *Mémorandum d'Entente* ou plus communément appelé *Mémorandum of Understanding*²²² (MoU). La France fait partie du *Mémorandum de Paris* créé en 1987 mais qui n'a été mis en œuvre de manière globale que depuis l'élaboration du *Paquet Erika 1* qui prévoit un renforcement de la sécurité maritime dans les ports Européens suite au naufrage du pétrolier *Erika* en 1999²²³.

140. Règlementation Européenne. – La Règlementation Européenne n'est pas en reste concernant les contrôles par les Etats du port. Elle applique dans les ports de la Communauté les inspections prévues par le MoU Paris et encadrés par la directive 95/21/CE puis modifiée par la Directive 2001/106/CE pour également prendre en compte les recommandations établies dans le *Paquet Erika 1* de 2001.

L'AESM exerce des pressions constantes sur les Administrations des Etats membres pour qu'ils respectent les objectifs quantitatifs de contrôles prévus par la Règlementation Européenne. Ces contrôles imposés par l'AESM sont en permanente augmentation depuis 2003.

141. Contenu des contrôles. – Les contrôles portent sur tous les aspects relatifs à la sécurité maritime. En ce qui concerne notre étude, il est indiscutable que les inspections conduites par les Etats du port porteront sur la formation des marins et sur leurs

²²¹ On peut facilement imaginer que si les navires escalent dans le port de Marseille sont contrôlés mais pas ceux escalant dans le port de Barcelone, la survie économique de ce premier serait largement compromise, les armateurs préférant sûrement escaler dans les ports dans lesquels ils ne risquent pas de sanctions.

²²² La France fait partie du MoU Paris avec 26 autres Etats. Il existe 8 autres accords dans le monde entier. Il est intéressant de noter que les Etats Unis ne font partie d'aucune entente. Nous verrons qu'ils ont une conception particulière des PSC. Le MoU Paris est essentiellement composé de pays Européens plus le Canada.

²²³ Pour plus d'informations, voir la communication de la Commission au Conseil et au Parlement du 21 mars 2001 sous le n° C(2000) 142 non publiée au JOUE.

qualifications en vertu du respect de la Convention STCW et du Code ISM car selon la Commission, la formation et la compétence des équipages ont été reconnues comme étant des éléments essentiels pour l'amélioration de la sécurité en mer²²⁴. Reste à analyser comment ces *Port State Control* seront mis en œuvre en matière de compétence de l'équipage.

Section 2

Les solutions coercitives en vertu des dispositions de la Convention STCW

§1- CADRE CONVENTIONNEL DES CONTROLES

142. Faiblesse des sanctions. Brevets et formations. - Même si la Convention STCW prévoit dans l'article X²²⁵ que les navires pourront être contrôlés par l'Etat du Port dans lequel ils escales, les sanctions prévues pour non-respect de la Convention STCW restent modérées voire faibles. La plupart du temps, seuls des contrôles documentaires sont exercés par l'Administration²²⁶ qui conduit cette inspection. Il faut cependant nuancer cette idée générale car des défauts constatés sur les brevets des marins seront sources de problèmes pour les navires et leurs armateurs « *s'il n'est pas remédié aux carences* »²²⁷ soulevées par l'inspecteur. En fait, les contrôles des compétences sous couvert des dispositions de la Convention STCW et dans le cadre du MoU Paris s'arrêteront la plupart du temps à vérifier la conformité des brevets. C'est pourquoi il faut nous arrêter un instant sur ce document, normalement représentatif de la formation suivie par le marin qui en est le titulaire. Nous allons pouvoir mettre en évidence que des contrôles *a priori* simples, soulèvent de nombreuses questions sur la relation entre la compétence du marin et le brevet censé la matérialiser.

²²⁴ Communication de la Commission du 21 mars 2001 n° C(2000) 142 non publiée au JOUE.

²²⁵ Convention STCW, Article X : *Contrôle*, art.1. « *Les navires sont soumis (...) dans les ports d'une Partie à des contrôles effectués par des fonctionnaires dûment autorisés* ».

²²⁶ En France, les inspecteurs des affaires maritimes attachés au CSN conduisent ces inspections.

²²⁷ Convention STCW, Article X : *Contrôle*, art.3.

§2- LA NOTION DE BREVET

143. Titulaire et détenteur d'un brevet approprié. - Les multiples rebondissements récents dans l'affaire du navire *Heidberg*²²⁸ sont la parfaite illustration de la nécessité de préciser certains points sur l'importance du brevet, points pourtant passés relativement sous silence lors des différentes décisions. Nous reviendrons sur ceux-ci plus en détail plus dans notre étude (*infra*, n°195). Dans le cadre d'un contrôle par l'Etat du port, l'inspecteur s'attachera à contrôler que chaque personne présente à bord et ayant une fonction (inscrite au rôle d'équipage)²²⁹, possède bien le brevet approprié à sa fonction et qu'il est effectivement breveté conformément aux conditions de la Convention STCW²³⁰. L'article X.1 de la Convention précise que le fonctionnaire autorisé à conduire l'inspection vérifiera que « *tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention sont détenteurs dudit brevet* ». La lecture de ce texte amène deux questions essentielles. Qu'entend la Convention par « *titulaire d'un brevet* » ainsi que « *détenteur dudit brevet* » ?

144. Le document « physique ». - L'article II de la Convention STCW permet de préciser les questions d'ordre formel. Les définitions citées dans cet article considèrent le brevet comme « *un document valide, (...) délivré par l'Administration, (...) et habilitant le titulaire à remplir les fonctions énoncées dans ledit document ou autorisées par les règlements nationaux* ». On peut donc considérer le brevet comme un « document » au sens physique du terme, qui prendra la forme d'un papier certifié par l'Administration. Ce document autorise le « (...) titulaire à remplir les fonctions (...) ». Etre titulaire d'un tel brevet est donc l'approbation par une Administration que la personne mentionnée dans ce document remplit les conditions et a bien suivi une formation conforme aux exigences de la Convention STCW et pour une fonction bien précise.

²²⁸ T.Com. Bordeaux, 23 septembre 1993, DMF 1993-533 ; C.A Bordeaux, 2°Civ. 31 mai 2005, DMF 2005-663 ; Cass.Com. 30 octobre 2007 et C.A. Bordeaux, 2°Civ. 14 janvier 2013, DMF 2013-745.

²²⁹ Le rôle d'équipage est un document administratif qui répertorie tous les membres d'équipages présents sur un navire. C'est un document de navigation obligatoire à bord, au même titre que le permis de navigation. Art. L5231-2 du Code des Transports.

²³⁰ Récemment, le navire *Liberty* battant pavillon des Comores a été détenu en Russie dans le cadre d'un contrôle MoU, pour entre raison, des brevets non valides des officiers constituant l'équipage. Voir site internet Paris MoU, 07 août 2013.

145. La détention « physique ». - Par ailleurs, la formulation « détenteurs dudit brevet », oblige les marins du bord à emporter avec eux les brevets dont ils sont titulaires et appropriés au poste qui les concerne. Cette idée d'emport du brevet, dans le sens physique du terme, est plus clairement énoncée dans la règle I/2-9 complétant les articles X et VI sur les procédures de contrôle et les brevets. Ce paragraphe 9 dispose que : « *l'original de tout brevet prescrit par la Convention doit se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire* ». Une exception à cette règle existe toutefois. Lorsque le titulaire n'a pas un brevet de l'Etat du pavillon du navire sur lequel il exerce, il doit demander à l'Administration de cet Etat du pavillon qu'il le vise. C'est une preuve de la reconnaissance de la formation du marin par les autorités de l'Etat de la nationalité du navire. Il a trois mois pour effectuer cette demande de visa et il doit en outre avoir à bord un récépissé de demande qui confirme sa démarche comme précisé dans la règle I/10-5 : « *Un document prouvant qu'une demande de visa a été soumise à l'Administration doit pouvoir être fourni* ».

Il ne faut donc pas considérer le brevet maritime comme un simple diplôme mais plutôt comme un certificat, au même titre qu'un certificat de classe ou de jauge²³¹. C'est pour cette raison que son titulaire doit en être en possession « matérielle ». Cette exigence nous semble essentielle.

§3- LES SANCTIONS EN CAS D'ABSENCE DE BREVET STCW

146. Arrêt du navire. - Cette obligation de présentation matérielle d'un brevet valide ou d'une demande officielle de visa est de la plus haute importance car un manquement dans ce domaine pourrait, en théorie, impliquer des conséquences de tout premier ordre. En effet, il est tout à fait envisageable qu'un navire soit empêché de repartir si une carence dans le domaine a été constatée. C'est du moins ce que préconise la Convention STCW si l'inspecteur qui conduit la visite estime qu'il existe un risque pour la sécurité maritime. Dès lors, il pourra prendre les « (...) *mesures nécessaires pour que le navire n'appareille pas avant qu'il soit satisfait à ces prescriptions (...) pour supprimer le danger* »²³². Il devra

²³¹ Ces certificats techniques, parmi tant d'autres, doivent être obligatoirement à bord des navires. Alors pourquoi les brevets des marins, pourtant essentiels pour la sécurité maritime, dérogeraient-ils à cette règle ? A notre sens, ils ne le devraient pas.

²³² Convention STCW Article X.3.

par ailleurs justifier auprès de l'Administration du pavillon en quoi consistent les carences trouvées et en quoi arrêter le navire lui semble justifié²³³.

147. Limites aux arrêts de navire. - Si l'inspecteur qui conduit le PSC constate l'absence de brevet pour un des marins servant à bord du navire, il pourra empêcher le navire de repartir mais cela doit toutefois être nuancé car dans les faits cette immobilisation de navire ne sera justifiée que si la personne concernée a un poste à responsabilité à bord du navire. Ainsi, un capitaine ou un officier de quart passerelle qui ne peut présenter de brevet valide, entraînera l'immobilisation du navire jusqu'à ce qu'il soit remédié au problème. En revanche, si ce manque concerne un membre d'équipage tel qu'un matelot ou un cuisinier, une simple prescription sera mentionnée sur le rapport de l'inspecteur avec obligation de prévoir dans un certain délai, une action corrective. La Convention elle-même tempère les ardeurs de l'article X.3 par l'article X.4. En effet, en vertu de cet article, « *tous les efforts possibles sont faits pour éviter qu'un navire ne soit inutilement retenu ou retardé* » et il aura même « (...) *droit à une indemnisation* ». Un fois encore on peut noter la timidité de l'OMI dans la rédaction de la Convention. Les dispositions de l'article X.3 nous semblent appropriées et justes pour prévenir les accidents liés à l'incompétence des marins. Mais comme si les rédacteurs de la Convention regrettaient déjà les propos de l'article précédent, ils font aussitôt, avec cet article X.4, marche arrière dans leur volonté de sanctionner les navires non conformes. Même si les armateurs doivent aussi être protégés des excès de zèle de certains ports, il est dommage que les rédacteurs de la Convention ne se soient pas montrés plus sévères à l'égard des contrevenants, la formation étant selon nous, un des enjeux majeurs pour la sécurité maritime. En rédigeant le texte de cette manière, ils limitent les possibilités de sanctions qui permettraient pourtant de réduire le nombre de navires dangereusement armés et fréquentant nos ports.

§4- LES CONTRÔLES APPROFONDIS

148. Evènements de mer. - La procédure d'inspection pouvant entraîner un arrêt du navire peut s'étendre, selon la règle I/4-1.3, au-delà des simples vérifications

²³³ Convention STCW Article X.2.

documentaires, que nous venons d'expliquer et notamment lorsque le navire a subi certains évènements. Les inspecteurs chargés du contrôle du navire pourront effectivement évaluer les connaissances des marins embarqués et constater leurs compétences par rapport à leurs fonctions si le navire a subi un abordage ou un échouement, a effectué des rejets illégaux, à commis des fautes de navigation, ou si une exploitation suspecte de ce dit navire est remarquée. Si des carences lors de cette évaluation approfondie sont constatées, le navire pourra être empêché d'appareiller. Ce contrôle du personnel devra se limiter à « *évaluer, (...) l'aptitude des gens de mer du navire à respecter les normes de veille prescrites par la Convention (...)* »²³⁴. Il est par exemple tout à fait probable qu'un inspecteur constate par un exercice complet, la capacité d'un officier chef de quart à effectuer un point par trois relèvements²³⁵, si un talonnage²³⁶ a eu lieu avant l'arrivée au port.

Les contrôles des compétences sous l'empire de la Convention STCW sont conditionnés aux évènements énumérés ci-dessus et antérieurs à l'arrivée au port d'escale. Il est donc heureux que le dernier paragraphe du même article, plus général, ouvre la possibilité de vérifications concrètes à l'inspecteur, si ce dernier les estime nécessaires.

149. Appréciation de l'inspecteur. - Ce dernier alinéa de la Règle I/4-1.3 étudiée ci-dessus permet aux inspecteurs, en vertu de la Convention STCW, de contrôler un navire si selon l'avis professionnel de ce dernier, « *(...) il existe de bonnes raisons de penser que : (...) le navire est, à d'autres égards, exploité de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement* ». Cette disposition a une portée plus générale que les cas d'abordage, d'échouement ou de pollution et on peut se poser la question de savoir quelle en est sa réelle étendue et comment doit être interprétée la tournure subjective de « *bonnes raisons de penser* ». Selon les termes utilisés dans cette règle, la conduite d'une évaluation du personnel sera laissée à la libre appréciation de l'inspecteur et dans la réalité, de nombreux signaux latents pourront apparaître au regard aiguisé du professionnel qui conduit l'inspection et permettront de le guider dans son choix de considérer ou non que le navire est exploité de manière dangereuse et que les équipages sont sous qualifiés.

²³⁴ Convention STCW Règle I/4-1.3.

²³⁵ Le point par trois relèvements permet de trouver la position d'un navire grâce au principe de triangulation en relevant trois directions de points fixes par rapport au nord.

²³⁶ Un talonnage est un contact du navire avec le fond de la mer mais sans entraîner d'échouement. Il peut en résulter des dommages structurels visibles ou non ou une voie d'eau.

150. Avantages des contrôles approfondis. – Cette possibilité offerte aux inspecteurs est bienvenue car limiter les contrôles aux navires qui ont subis un incident d’exploitation peut être utile mais trop limitatif. En effet, l’utilité de ce mode de fonctionnement reste très limitée car l’incident (abordage, échouement, pollution...) a déjà eu lieu et il est bénéfique pour tous qu’il soit possible de les prévenir en contrôlant les navires avant que le dommage ne survienne. Si l’inspecteur, selon son avis de professionnel, estime que le navire présente un danger à cause de son exploitation par un personnel sous-formé, il est important qu’il puisse approfondir son enquête en testant par exemple, la capacité de l’équipage à organiser un abandon de navire. Parfois, cet exercice d’approfondissement révèle au grand jour de très grandes lacunes professionnelles des marins qui n’auraient pas pu être visibles par le simple contrôle des brevets.

151. Réalité des contrôles. - En pratique, il faut nuancer ces possibilités car selon M. P. Vinot, chef du Centre de Sécurité des Navires de Marseille, très peu de contrôles concrets lors des *Port State Control* sont réalisés en vertu de la Convention STCW. Dans une majorité des cas, le simple contrôle documentaire des brevets suffit. Ceci peut être regrettable car comme nous l’avons vu, un brevet valide n’est pas le gage absolu d’une formation de qualité. Ce principe de relativité des documents appliqué largement au domaine technique²³⁷, devrait également l’être dans le domaine de la formation.

Une des raisons de cette frilosité à faire appliquer les termes de la Convention STCW peut être trouvée dans les dispositions de l’article X.2 et X.5 qui obligent les inspecteurs à justifier leurs décisions, souvent lourdes de conséquences économiques²³⁸.

Vu la faible intensité des contrôles réalisés sous l’empire de la Convention STCW, il est heureux que la vérification des compétences des gens de mer lors des *PSC* ne se limite pas à ce seul texte, cela serait sans aucun doute très insuffisant pour améliorer en profondeur la sécurité maritime. Les contrôles du respect du Code ISM et des compétences réelles des marins associées à ce Code, sont de la plus haute importance.

²³⁷ Voir par exemple le cas du navire *Calédonien* pour lequel le transporteur maritime n’a pas pu être exonéré du dommage causé par une voie d’eau malgré la présentation de certificats techniques valides. On pourrait ainsi considérer que montrer des brevets valides, ne suffirait pas à prouver la *due diligence* du transporteur à assurer la navigabilité du navire. Navire *Calédonien*, DMF 1962.335.

²³⁸ Par exemple un petit porte conteneur affrété à 7000 USD / jour qui serait arrêté 2 jours, le temps de changer le second capitaine qui n’a pas le brevet requis (si le lieutenant ne peut pas le remplacer), coûterait à l’armateur 14000 USD en loyer, sans compter les sommes dues à l’affrèteur pour la perte de temps, les frais de rapatriement etc. qui font s’envoler la facture.

Section 3

Les solutions coercitives en vertu du non-respect de l'application du Code ISM

§1- DEUX CONCEPTIONS DES PSC

152. Deux conceptions des PSC. - Le *Memorandum of Understanding* impose des contrôles du respect de la Convention SOLAS, et par conséquent, du Code ISM. Comme nous avons pu le voir, le Code fait peser un certain nombre d'obligations sur les armateurs²³⁹. Une de ces obligations fondamentales est le respect par la compagnie des procédures qu'elle a mis en place en matière de vérification des compétences et de la qualification des marins qu'elle emploie sur ses navires. De manière très imagée, on peut considérer que « *le Port State Control sera le policier (...) du Code (ISM)* »²⁴⁰. Ces PSC effectués dans le cadre du Code ISM peuvent prendre de multiples formes, Clifford Chance le précise très bien quand il annonce qu' « *il est très difficile de savoir précisément comment les autorités de l'Etat du port vont appliquer le Code* »²⁴¹. Nous allons donc mettre en avant deux conceptions très différentes des Contrôles par l'Etat du Port. La première est la conception Anglo-Saxonne qui préfère le contrôle concret des compétences des marins au contrôle documentaire préconisé par certains pays, comme la France. Les sanctions sont cependant identiques, la principale étant encore une fois l'immobilisation du navire.

§2- LA CONCEPTION ANGLO-SAXONNE

153. Contrôle concret des compétences. - Les vérifications du respect de la Convention STCW ne permettent pas de répondre à l'éternelle question de savoir si le personnel qui sert à bord d'un navire est compétent ou non, malgré la présence de brevets valides. Les pays Anglo-Saxons ont bien compris la nécessité de pousser les vérifications plus en avant. Ils privilégient, lors de l'inspection des navires escalant dans leurs ports, la

²³⁹ Voir Code ISM, art.6. Voir aussi *supra*, n°88.

²⁴⁰ "*Port State Control will be the policeman (...) of the Code*". *ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications*. Dr Phillip Anderson, 2nd édition, 2005.

²⁴¹ Cité dans: *ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications*. Dr Phillip Anderson, 2nd édition, 2005, p.57.

mise en œuvre d'exercices concrets et très complets. Ces exercices peuvent par exemple comprendre une simulation d'incendie dans une cale avec une victime à évacuer et un abandon dans « la foulée » car l'incendie s'est étendu et qu'il ne pourra pas être contenu. Les exercices demandés ressemblent beaucoup aux exercices en situation d'urgence obligatoires prévus par le Code ISM (*supra*, n°110). Ce type d'inspection par l'Etat du port fait par exemple, aussi l'unanimité en Australie.

154. Un contrôle efficace. - Ces inspections concrètes sont extrêmement bénéfiques pour la sécurité maritime car elles permettent de contrôler *in concreto*, les réelles connaissances des marins et leur capacité à répondre à une situation d'urgence de manière appropriée et efficace, depuis le capitaine jusqu'au garçon de cabine. On peut simplement regretter parfois la trop grande rigueur des inspecteurs à ne pas laisser repartir un navire pour des raisons minimales. Une conversation rapportée par P. Anderson²⁴² lors d'une étude sur les enjeux du Code ISM, alors qu'un PSC se déroulait sur un navire, permet de parfaitement se faire une idée de la teneur du contrôle et des conséquences potentielles d'un échec à satisfaire les demandes des inspecteurs²⁴³:

-« *Captain, we are going to have an emergency drill. You have a fire in your fore peak store. Sound the emergency signal and muster the emergency parties.*

-*You have to be joking, half my crew is ashore and the others are busy around the ship or working cargo.*

-*Captain, sound the emergency signal... (After a while...).*

-*Captain, that was disgraceful, tell your men to stand down, the drill is over. I will return in 2 days time and we will do the drill again.*

-*I am sorry but I have nearly finished loading and the ship is sailing tomorrow!*

-*Captain, I will return in 2 days time and we will do the drill again. You have a nice day now ! »*

²⁴² Discussion rapportée par Philip Anderson dans: *ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications*. Dr Phillip Anderson, 2nd édition, 2005, sans plus d'informations sur son origine. Tout marin ayant subi un PSC aux USA reconnaîtra là parfaitement les méthodes des agents Coast Guards. Ce qui est notre cas, et l'impression de déjà-vu est très forte.

²⁴³ Annexe 12.

155. Multiplicité des avantages. - Cette conversation est assez éloquente pour comprendre que dans le cas de contrôles par l'Etat du port, l'accent est mis sur le côté opérationnel des marins et non plus sur le seul côté « administratif ». Suite à cette inspection, la sanction aura été un arrêt de deux jours du navire. Il est intéressant de noter ici que l'inspection, lorsqu'elle est conduite ainsi, ne concerne pas seulement la vérification de l'application de Code ISM. En effet, elle permet aussi de contrôler par ce simple exercice que les marins sont compétents et bien formés selon STCW²⁴⁴, qu'ils sont familiarisés avec le matériel du bord²⁴⁵ et qu'ils savent travailler en équipe pour répondre à une urgence²⁴⁶. Ce type de contrôle nous semble beaucoup plus efficace qu'un « simple » contrôle documentaire qui reflète très peu souvent les réelles connaissances des équipages²⁴⁷.

§3- LA CONCEPTION « EUROPEENNE »

156. Du contrôle administratif au contrôle concret. - La conception « européenne », qui en fait s'applique à de nombreux pays au travers le monde est beaucoup plus administrative. Les contrôles concrets ne seront pas systématiques. Ils prendront le plus souvent la même forme que ceux effectués lors des vérifications du respect des normes établies par la Convention STCW. Concrètement, l'inspecteur, après avoir demandé les brevets de tous les membres d'équipage et contrôlé leur validité, poursuivra son inspection avec l'analyse du *Safety Management System* et la bonne application documentaire des dispositions du Code ISM. Il regardera entre autres, la bonne tenue des exercices obligatoires, l'enregistrement correct des *check list*, l'enregistrement et l'historique des familiarisations etc.

Cette conception n'est heureusement pas fermée car dans les faits, le contrôle se passe en deux temps. Tout d'abord, l'inspecteur vérifiera toute la documentation relative à la

²⁴⁴ Formés selon les dispositions du Code STCW-A et notamment bien formés sur les situations d'urgence que nous avons déjà mentionnées.

²⁴⁵ En accord avec les dispositions du Code ISM art.6.3.

²⁴⁶ En accord avec le Code STCW-A et Code ISM art.8.

²⁴⁷ A titre d'exemple, à bord d'un navire, un matelot breveté STCW dont nous tairons la nationalité, ne savait pas, après trois semaines de bord, revêtir sa brassière de sauvetage ! Cette anecdote pourrait paraître surnaturelle mais il n'en est rien. Les officiers, loin de penser que les lacunes du matelot étaient aussi importantes, n'avaient pas pensés à contrôler ce point élémentaire. Cela montre bien le décalage énorme entre le brevet et la réalité des connaissances du marin qui en est titulaire et cela soulève le problème de fond de savoir quel crédit on peut apporter à ces documents.

formation des marins que nous avons déjà mentionnée. Si les documents qu'il vérifie lui semblent probants, il pourra s'arrêter à ce stade de l'inspection et aucune sanction ne sera mise en œuvre contre le navire. Il pourra éventuellement rapporter quelques non-conformités mineures (ou couramment appelées *deficiencias*).

157. Conduite d'un exercice. - En revanche, si des carences sont constatées dans l'application du Code ISM, il est très probable que là encore, l'équipage subisse un exercice pratique de situation d'urgence²⁴⁸. A partir de ce moment, la conduite de l'inspection rejoint celle que nous avons évoquée plus haut. Dès lors, si celui se déroule correctement, les seules *deficiencias*²⁴⁹ documentaires rencontrées lors de la première phase du contrôle seront enregistrées sur le rapport et une obligation pour le capitaine et l'armateur d'y remédier dans un temps imparti sera imposée. Si l'exercice confirme²⁵⁰ les manquements documentaires, la sanction sera encore un fois, l'immobilisation du navire par les autorités de l'Etat du port.

La limite d'une telle démarche est que l'exercice est bien souvent conditionné à un doute de l'inspecteur quant aux possibles compétences limitées des marins ou bien à des défaillances constatées lors du contrôle documentaire. Même si ce dernier est indispensable, les exercices devraient être automatiques. C'est le seul et unique moyen pour constater les réelles compétences d'un équipage.

La sanction principale qui pèse sur l'armateur qui engage un équipage incompetent sera l'arrêt du navire. Cette sanction est essentiellement financière et commerciale. Mais lorsque les marins, et notamment le Capitaine ou les officiers de quart commettent certaines fautes directement liées à un manque de compétence, ils risquent eux aussi des sanctions disciplinaires et pénales parfois très lourdes.

²⁴⁸ Information recueillies auprès de M. P. Vinot, chef du Centre de Sécurité des Navires de Marseille.

²⁴⁹ *Deficiencias* : non conformités par rapport à une réglementation déterminée, remarquées lors de l'inspection par l'Etat du port.

²⁵⁰ Ainsi, le navire *Fehn Coral* a été détenu en Espagne dans le cadre d'un contrôle MoU pour un manque de familiarisation de l'équipage à utiliser les dispositifs de lutte contre l'incendie. Voir base Thetys MoU, 5 août 2013.

Chapitre 3

Les sanctions disciplinaires et pénales

158. Principes généraux. - Il est intéressant de préciser les sanctions qui peuvent peser *ad hominem*, sur le capitaine, les officiers ou les marins dans le cas où ils commettent des erreurs, et notamment des erreurs de navigation. Une erreur ponctuelle n'est pas nécessairement liée à un manque de formation ou à un manque de compétences. Il n'en reste pas moins que former correctement les marins constitue un premier rempart contre certaines d'entre elles et la plupart des infractions nautiques que nous allons détailler ci-après sont la conséquence directe d'un manque de connaissances. Ainsi, nous présenterons les sanctions prévues contre les capitaines de navires pour des erreurs qui nous semblent être directement liées à un défaut de formation, qu'elles soient disciplinaires ou pénales mais ne mentionnerons pas les erreurs de négligence ni les fautes volontaires.

159. La navigation dans les Dispositifs de Séparation de Trafic. - Les sanctions prévues par les Etats côtiers ou les Etats du pavillon sont, en matière de qualification des marins, essentiellement des sanctions pour faute nautique contre le capitaine ou le chef de quart. De façon générale, il n'existe que très peu (voire aucune directement) de dispositions coercitives pour manque de compétence d'un marin. La très grande majorité des sanctions contre le capitaine d'un navire, liées à un défaut de connaissance, concernent la navigation dans les Dispositifs de Séparation de Trafic (DST)²⁵¹, l'absence de feux ou marques réglementaires ou une conduite du navire dangereuse²⁵². Les règles relativement complexes imposées par l'article 10 de la Convention COLREG sur la navigation dans et autour des Dispositifs de Séparation ne sont en effet pas parfaitement connues de tous les officiers²⁵³, et le trafic souvent très important autour et dans le DST rend les situations nautiques assez complexes²⁵⁴. C'est pourquoi la formation à la navigation est indispensable

²⁵¹ Dispositif de Séparation de Trafic ou *Vessel Traffic Services*. Le DST est une route de navigation matérialisée sur les cartes marines avec parfois même des « ronds points » (au large de Rotterdam par exemple) pour canaliser les flux de navigation dans les zones de grand trafic. Les DST sont prévus par la Convention SOLAS Chap. V. Reg.10 et Reg.12, ainsi que dans la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer. Art.22 et 41. Seul l'OMI, sur demande des Etats côtiers peut valider la mise en place d'un DST.

²⁵² Tous ces éléments font directement appel à l'application des dispositions de la Convention COLREG 1972.

²⁵³ *L'abordage Maritime*, Ingrid Bourbonnais Jacquard, Thèse Aix en Provence. PUF.

²⁵⁴ La difficulté de la navigation dans les zones très fréquentées est parfaitement illustrée par l'accident du navire *Texaco Caribbean* en 1971 qui a coulé en heurtant des hauts fonds à l'endroit du DST du Pas de Calais. Suite à ce naufrage, le navire *Brandenburg* a également

pour les officiers. Comme nous l'avons vu, cette formation sera essentiellement efficace lors de séances sur simulateurs. Si l'officier de quart n'applique pas les règles de route prévues par la Convention COLREG 72 et qu'il n'engage pas les manœuvres appropriées à la situation nautique, il pourra être sanctionné soit par l'Etat côtier soit par l'Etat du pavillon.

160. Les sanctions de l'Etat côtier. - La principale sanction prononcée par l'Etat côtier qui constatera²⁵⁵ une infraction nautique sera un procès-verbal dressé à l'encontre du contrevenant, avec, à la clé, une probable amende qui pourra être payée par l'armateur. Ainsi, en 1999, une vingtaine de procès-verbaux ont été dressés par les autorités françaises pour la voie montante du DST du Nord Pas de Calais²⁵⁶.

Ce procès-verbal n'aura pas d'incidence directe sur la marche du navire mais s'il escale dans un port du même Etat que celui qui a constaté l'infraction, une inspection sera conduite pour contrôler les compétences de l'équipage sur lequel planent déjà de sérieux doutes. Vu la coopération des Etats Européens pour la sécurité maritime et le rôle important joué par l'AESM, il est indiscutable que l'inspection sera probable dans n'importe quel port Européen, même si ce n'est pas l'Etat de ce dernier qui aura constaté l'infraction. Par ailleurs, si le procès-verbal est transmis à l'Etat du pavillon du navire en faute, celui-ci pourra conduire une enquête et éventuellement sanctionner le fautif. Reste que cela risque dans bien des cas, de rester lettre morte, tous les Etats n'ayant pas les mêmes prédispositions à la sécurité. Il faut tout de même noter que l'état côtier a le pouvoir de constater et sanctionner les infractions nautiques dès lors qu'elles sont commises dans ses eaux territoriales²⁵⁷.

161. Les sanctions de l'Etat du pavillon. - Par ailleurs, si l'équipage d'un navire français commet des infractions nautiques, les risques seront plus grands pour le fautif. En

coulé en touchant l'épave du *Caribbean* tout comme le navire *Niki* quelques temps après, faisant 21 morts. Voir également dans ce sens l'étude des pilotes d'Europort : <http://www.europilots.org.uk/eur6.html>.

²⁵⁵ La surveillance est effectuée via les CROSS, ou Centre Opérationnel De Surveillance et de Sauvetage.

²⁵⁶ Source : mer et marine, article 51422.

²⁵⁷ Voir Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, qui selon l'art.25, permet aux Etats côtiers de prendre des mesures si un navire ne respecte pas son obligation de passage « inoffensif » (définition donnée par l'art.19), notamment lors des violations des règles de circulation.

effet, le Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande²⁵⁸ prévoit des sanctions contre toutes sortes d'infractions maritimes. Ces infractions, notamment les erreurs liées à la méconnaissance de la navigation dans les dispositifs de séparation, sont des infractions d'ordre pénal et qualifiées de délits. Elles sont sanctionnées par le Tribunal Maritime²⁵⁹. Suivant le degré de dangerosité de la situation que l'officier de quart aura créé, la sanction pourra aller du retrait du brevet du fautif²⁶⁰ jusqu'à des peines de prison pouvant aller jusqu'à deux ans²⁶¹ de détention si l'infraction commise aux règles de feux et signaux a entraîné la perte du navire. La sanction pourra également être portée à 6 mois de prison²⁶² si le chef de quart contrevient aux règles de navigation prévues par la Convention COLREG, quand bien même cela n'aurait causé aucun dommage. Le droit anglais va dans le même sens avec le *Merchant Shipping Act* de 1995²⁶³ qui prévoit de nombreuses peines d'amende ou de prison pour les contrevenants aux règles de circulation. Il est donc primordial pour les officiers de quart, de connaître parfaitement les règles nautiques et de les appliquer correctement.

162. Les sanctions en cas de dommages. - Si la manœuvre inappropriée engagée par le capitaine du navire cause un abordage, un échouement ou tout autre dommage écologique, la sanction sera beaucoup plus lourde. En effet, dans ce cas, le capitaine ou plus généralement le marin, pourra voir engager sa responsabilité pénale de manière beaucoup plus prononcée. Par exemple, le timonier philippin qui était à la barre au moment de l'accident du *Costa Concordia* a écopé d'une peine de prison de 1.5 ans²⁶⁴, sanction prononcée par le tribunal de Grosseto en Italie et sous le chef « d'homicide par imprudence ». Il avait semble-t-il mal exécuté un ordre de barre venant du capitaine²⁶⁵. Par ailleurs, comme nous avons pu le voir précédemment, le capitaine n'avait pas suivi de

²⁵⁸ Toutes ces sanctions prévues par le CDPMM (issu de la loi du 17 décembre 1926) sont devenus les articles L.5242-1 à 8 du Code des Transports par l'ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010. Ces articles prévoient de multiples sanctions depuis l'amende jusqu'à des peines de prison pour un certain nombre d'infractions aux règles de routes, essentiellement issues des dispositions de la Convention COLREG 72.

²⁵⁹ Le Tribunal Maritime est une juridiction spécialisée qui a été institué en 2012 pour remplacer le Tribunal Maritime et Commercial. Il est constitué d'un juge professionnel, de deux assistants et de deux assesseurs professionnels du milieu. Il est rattaché auprès d'un Tribunal de Grande Instance. Le Tribunal Maritime a été profondément modifié par l'Ordonnance n°2012-1218, JORF n°0256 du 3 novembre 2012.

²⁶⁰ La perte du brevet est prononcée par le ministre chargé de la mer après un conseil de discipline. Il peut être temporaire, partiel ou total en cas de récidive ou de perte du navire.

²⁶¹ Art.81 du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande devenu l'article L.5242.3 alinéa 4 du Code des Transports.

²⁶² Art.63 et 63^{bis} du Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande devenu l'article L.5242.3 alinéa 2 du Code des Transports.

²⁶³ Merchant Shipping Act de 1995 C.21, part.III: Master & Seaman, art. 58 à 72.

²⁶⁴ Source : Mer et Marine, 22 juillet 2013.

²⁶⁵ *Report on the safety technical investigation, Cruise ship Costa Concordia; Marine Casualties Inv. Body* édité par le MIT.

stage au *Bridge Ressource Management* et celui-ci risque une peine de 20 ans de prison. Certes cette peine comprend les sanctions pour le chef d'accusation de dommage créé à l'environnement et abandon de navire mais l'erreur initiale est bien une faute humaine qui aurait pu être évitée avec une formation appropriée, notamment à celle de la gestion des ressources passerelles. Il faut enfin préciser que les sanctions les plus lourdes sont la plupart du temps réservées aux actes volontaires²⁶⁶ qui ne sont pas la conséquence d'un manque de formation mais parfois, comme dans ce cas, l'origine de l'accident est lié directement à un défaut de qualification. Les sanctions pénales peuvent ainsi devenir très conséquentes pour les marins.

²⁶⁶ Par exemple, la pollution est rarement liée à un défaut de formation et les sanctions pénales seront très lourdes, surtout en loi française. A titre d'exemple une pollution volontaire peut être sanctionnée par dix années d'emprisonnement pour le capitaine et 15 millions d'euros d'amende (art. L.218-12, Code de l'Environnement) et si elle est involontaire, la peine est portée tout de même à un an et 20000 euros (art. L.218-15, Code de l'Environnement) ou de 5 ans 7.5 millions d'euros si le fautif a manqué à une obligation de prudence. Loi 2008-757 du 2 août 2008 modifiée par l'Ordonnance 2000-1232 du 21 octobre 2010. Il apparaît donc primordial pour les capitaines d'être formé précisément aux dispositions de la Convention MARPOL.

Titre 2 – Les sanctions en vertu du non-respect d’obligations contractuelles ou extracontractuelles

163. Plan. – Pour pouvoir analyser les sanctions qui pèsent sur les armateurs ou les marins lorsqu’ils créent un dommage du fait de leur incompétence, il convient de définir leurs obligations dans ce domaine en précisant notamment les notions de navigabilité et de diligence. Nous analyserons ensuite les modalités d’application de l’exonération ou de la limitation de responsabilité, dispositions propres au Droit maritime. Puis, nous développerons la responsabilité civile du capitaine et comment elle sera engagée lorsque son incompétence génère un dommage. Enfin, nous commenterons la décision de la Cour d’ Appel de Bordeaux de 2013 dans l’affaire du navire *Heidberg*, en relation avec ce que nous avons ou montrer dans notre étude.

Chapitre 1

Les obligations contractuelles

Pour bien comprendre les sanctions qui peuvent peser sur un armateur dans le cas où il arme un navire avec du personnel mal formé ou incompetent, il faut d'abord comprendre quelles sont les obligations qui pèsent sur lui dans ce domaine et notamment les obligations de navigabilité et de diligence.

Section 1

Obligation d'assurer la navigabilité du navire

§1- NOTION DE NAVIGABILITE PAR L'EQUIPAGE

164. Définition. - La navigabilité d'un navire renvoie à sa capacité à affronter une expédition maritime. C'est de manière unanime que l'on considère aujourd'hui que le navire doit être, entre autres obligations pesant sur l'armateur, armé avec un « *équipage compétent* »²⁶⁷ et administrativement en règle. Une définition donnée²⁶⁸ par Griffiths, énoncée à propos du navire *Aquacharm* permet de résumer cette notion « *There are two aspects of seaworthiness. The first requires that the ship, her crew and her equipment shall be in all respects sound and able to encounter and withstand the ordinary peril of the sea (...)* »²⁶⁹. Cette obligation d'armer un navire avec un équipage « *suffisant en nombre et en qualité* »²⁷⁰ est d'ailleurs rappelée par de nombreuses Conventions ou textes législatifs. Ainsi, la Convention SOLAS²⁷¹ précise que l'armateur devra « *veiller, à ce que du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer, tous les navires soient pourvus d'effectifs suffisants en nombre et en qualité* ». Sir D. Buckley va également dans ce sens quand il

²⁶⁷ Traité de droit maritime, page 510, n°764. P. Bonassies, C. Scapel. LGDJ 2^e édition.

²⁶⁸ Voir d'autres définitions données par Scrutton, LJ, in *F.C Bradley & Sons v. Federal Steam Navigation* [1926] 24 Lloyd's Rep. 446 ou bien encore de manière négative, celle donnée pour l'innavigabilité dans *The Arianna* [1987] 2 Lloyd's Rep. 376, page 389.

²⁶⁹ « *Il y a deux aspects à la navigabilité. Le premier implique que le navire, son équipage et son équipement, soit en tous ses aspects prêts et capables pour résister aux périls maritimes courants* ». *The Aquacharm* [1982] 1 Lloyd's Rep. 7, page 11.

²⁷⁰ Décret n° 84-810 du 30 août 1984 modifié, relatif à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution, pris pour l'application de la loi n° 85-581 du 5 juillet 1983 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

²⁷¹ Convention SOLAS, Chap. V.

précise que les armateurs, pour assurer la navigabilité, « doivent armer le navire avec un capitaine et un équipage compétents (...) »²⁷².

165. Innavigabilité. Notion de compétence. - Il semble donc couramment admis qu'un navire armé avec un équipage incompetent sera frappé d'innavigabilité. Il reste cependant à définir la notion d'équipage compétent. Détenir un brevet STCW suffit-il à déclarer un marin comme étant formé conformément à la Convention ou bien la preuve de cette compétence doit-elle aller au-delà de ce simple constat documentaire ? Pour nous, comme nous l'avons déjà mentionné, il ne fait aucun doute que la « compétence documentaire » doit absolument être complétée par une formation de qualité. La question semble aujourd'hui tranchée dans ce sens, même si à notre grand désespoir la récente décision dans l'affaire du navire *Heidberg*²⁷³, que nous commenterons plus en détail ci-après, jette un doute quant à cette conception.

§2- BREVETS ET COMPETENCES AU SERVICE DE LA NAVIGABILITE

166. Marins brevetés et marins de qualité. - Nous avons pu mettre en avant qu'armer un navire avec un équipage compétent ou « de qualité » était une obligation élémentaire de l'armateur pour assurer la navigabilité de son navire. Le problème est de savoir quelle forme doit prendre cette obligation. Il est légitime de se demander si la navigabilité du navire est impactée par l'absence de document STCW, par l'absence de compétences réelles ou bien par ces deux éléments indivis.

A. – Compétence documentaire

167. Navigabilité administrative. - Comme nous l'avons déjà mentionné, la notion de navigabilité couvre aussi les aspects administratifs du navire. Lors de l'échouement du

²⁷² *The Derby* [1985] 2 Lloyd's Re. 325 (C.A.) page 333.

²⁷³ Navire *Heidberg* CA Bordeaux, 2^e Civ., 14 Janvier 2013. DMF 2013 745.

navire *Eurysthènes* en avril 1979, les ayants droit à la marchandise endommagée ont poursuivi le fréteur en qualité de transporteur. Ceux-ci ont avancé entre autre argument que le transporteur n'avait pas exercé une *due diligence* (*infra*, n°170) pour assurer la navigabilité du navire en laissant le navire appareiller alors que tous les officiers pont n'étaient pas en possession de leurs brevets de chef de quart²⁷⁴. L'assureur a refusé d'indemniser son client pour la faute ainsi commise. Cette idée de navigabilité administrative est depuis longtemps acceptée pour ce qui concerne les certificats techniques²⁷⁵. On imagine mal un navire appareiller sans son certificat de classe ou sans son certificat de jauge. Il serait dans ce cas, indéniablement en état d'innavigabilité administrative. Détenir les brevets des marins de manière matérielle à bord d'un navire est une obligation imposée par la Convention STCW²⁷⁶ (*supra*, n°143) et le Code ISM²⁷⁷ qui précise que « *The company should ensure that the ship is manned with qualified, certificated (...) seafarers* ». La présentation de brevets valides nous semble donc être une obligation de l'armateur pour pouvoir assurer la navigabilité de ses navires. Mais cette obligation ne nous semble être que l'antichambre d'une obligation beaucoup plus forte : l'armateur doit aussi s'assurer que les marins qui arment ses navires soient bien formés.

B. – Compétence réelle

168. Importance de la compétence réelle. - La compétence prouvée par un document et la compétence réelle sont aussi importantes l'une que l'autre, c'est du moins ce que Justice Cooke met en avant lorsqu'il dit que le « *legal fitness is just as important as physical fitness* »²⁷⁸. Nous pouvons même aller plus loin en considérant que les aspects documentaires doivent être secondaires par rapport aux aspects concrets. Tout praticien sait pertinemment que derrière des brevets STCW se cache souvent du personnel hautement incompetent. G. P. Pamborides estime que « *l'on peut considérer comme étant établi que maintenant, chaque membre d'équipage d'un navire doit être compétent pour effectuer les*

²⁷⁴ Cité dans *ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications*. Dr Phillip Anderson, 2nd edition, 2005

²⁷⁵ Voir dans ce sens, navire *Madeleine* [1967] 2 Lloyd's Rep. 224 pour un navire désaffrété à cause d'un certificat de dératification périmé.

²⁷⁶ Convention STCW Art.X.1 ainsi que Règle I/4.1.1.

²⁷⁷ « *La compagnie doit s'assurer que le navire est armé avec un équipage qualifié et breveté* ». Code ISM art.6.2.

²⁷⁸ « *La condition légale est aussi importante que la condition physique* ». *The Ellis and The Frixos* [2008] 1 Lloyd's Rep. 262.

tâches qui lui incombent et que l'équipage en entier doit pouvoir agir en équipe »²⁷⁹, il ne fait ici aucunement mention de brevet ou de certificat, pour lui, les membres d'équipage doivent être simplement compétents et bien formés pour effectuer les tâches qui leurs incombent nonobstant la notion de preuve documentaire. Dans l'affaire du navire *Hong Kong Fir*²⁸⁰ (*infra*, n°176), l'affrèteur a résilié le contrat d'affrètement car l'équipe machine ne savait pas réparer les pannes successives du navire, entraînant un retard de plus de vingt semaines. Selon lui, l'équipage était incompetent malgré la validité de leurs brevets.

169. Perspectives. - Il n'est aujourd'hui plus acceptable de considérer que détenir un brevet STCW prouve que la formation suivie par le marin est conforme aux standards STCW et comme nous l'avons déjà mentionné, « *compliance is more than just holding certificates* »²⁸¹. Les décisions que nous venons de mentionner, notamment en *Comon Law*, vont dans cette direction et il serait bon que la vision française s'en rapproche. Il est également bienvenu que le Code ISM aille dans ce sens en séparant les deux notions. Le texte précise bien que le navire devra être armé avec un équipage « qualifié » et « certifié ». Cette dichotomie entre le certificat et la réalité est permanente dans le milieu maritime²⁸², il serait bénéfique de ne plus considérer l'un sans l'autre pour pouvoir continuer à garder une certaine confiance dans la valeur des documents administratifs d'un navire.

Il nous apparaît donc au vu de ces éléments que l'armateur, pour assurer son obligation de mettre ses navires en état de navigabilité, doit employer des marins détenteurs de certificats à jour et réellement compétents. Mais cette obligation fondamentale pour le transport de passagers²⁸³ ou l'affrètement²⁸⁴ doit être parfois nuancée, notamment dans le cas du transport de marchandise.

²⁷⁹ G.P. Pamborides, *The ISM Code : Potential legal Implications*.

²⁸⁰ *The Hong Kong Fir* [1961] 2 Lloyd's Rep. 478.

²⁸¹ « *Etre conforme est plus que simplement détenir des certificats* ». ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications. Dr Phillip Anderson, 2nd édition, 2005.

²⁸² L'Erika ne possédait-il pas un certificat de classe valide ?

²⁸³ En ce qui concerne le transport de passagers, la loi française du 18 juin 1966 énonce dans son article 36 que : « *Le transporteur est tenu de mettre et conserver le navire en état de navigabilité, convenablement armé, équipé et approvisionné pour le voyage considéré et de faire toutes diligences pour assurer la sécurité des passagers* ». Il devra donc armer son navire avec un équipage suffisamment compétent pour ne pas risquer de voir son navire être frappé d'innavigabilité. En fait, ses obligations se rapprochent de celles du frèteur dans le cas d'un affrètement. Le terme « toutes diligences » concernant la sécurité des passagers est à notre sens beaucoup plus approprié que le terme « diligence raisonnable » et il se rapproche beaucoup de la diligence exigible prônée par de nombreux auteurs.

Section 2

Obligation de faire diligence pour assurer la navigabilité

170. Interprétation de la diligence. - La « diligence raisonnable » ou « *due diligence* »²⁸⁵ est une obligation fondamentale de l'armateur lorsqu'il agit *ès* qualité de transporteur maritime²⁸⁶. Elle permet de considérer le degré d'implication d'un armateur ou d'un transporteur à rendre son navire apte à affronter l'expédition maritime ou comme nous l'avons mentionné ci-dessus (*supra*, n°164), à le rendre navigable. En effet, c'est une obligation de *due diligence* à mettre son navire en état de navigabilité qui pèse sur lui, et les tiers partie au contrat, sont en droit d'attendre de celui-ci qu'il agisse en qualité de bon professionnel. La loi française quant à elle, parle simplement de « diligence »²⁸⁷, coupant court à toute interprétation sémantique. La notion de *due diligence* a malheureusement été traduite par « diligence raisonnable » dans le texte français de la Convention de Bruxelles qui régit les obligations du transporteur maritime, lui donnant par-là, une valeur beaucoup moins forte que le terme anglais qui pourrait être traduit par « diligence exigible », ou comme le précise justement les auteurs du traité de Droit Maritime par « diligence requise »²⁸⁸.

171. Application à la compétence des marins. - En matière de contrôle des compétences des marins et de leur formation, l'obligation qui pèse sur le transporteur sera d'exercer une « diligence requise » pour s'assurer que l'équipage qui arme son navire est dûment breveté et qu'il est effectivement suffisamment qualifié pour assurer le voyage en toute sécurité. C'est du moins en théorie ce qui est exigible de lui. Cette obligation est

²⁸⁴ L'obligation de navigabilité est précisée dans l'art. 19 du Décret n°66-1078 du 31 décembre 1966 pour l'affrètement à temps et dans l'art. 6 de ce même Décret pour l'affrètement à temps. Ce texte étant purement supplétif, la plupart des contrats d'affrètement le prévoit expressément en des termes semblables.

²⁸⁵ « *Due diligence* » est traduite par « diligence raisonnable » dans la version française du texte la Convention de Bruxelles 1924 sur l'unification de certaines règles en matière de transport de marchandises sous connaissance alors que le *Harter Act*, dont cette notion est issue, la voulait de caractère « fort » et ce pour responsabiliser les transporteurs dans leurs choix en matière d'exploitation de leurs navires. Partisans de ce caractère marqué nous garderons le terme *due diligence* au long de cet exposé, terme nous semblant beaucoup plus approprié.

²⁸⁶ Convention de Bruxelles 1924, art. 3.1.

²⁸⁷ Loi n° 66-420 du 18 juin 1966 art.21 devenu art. L5422-6 du Code des Transport par l'Ordonnance n°2010-1307 du 28 octobre 2010.

²⁸⁸ *Traité de Droit Maritime*, C. Scapel, P. Bonassies LGDJ, 2^e édition, page 678, §1003.

personnelle, il ne peut pas la déléguer²⁸⁹. Dès lors, le transporteur qui arme son navire par une société de *manning* ne pourra s'exonérer de sa responsabilité si un dommage survient à cause d'un équipage incompetent en arguant que la gestion humaine n'est pas de son ressort.

172. L'armateur « bon professionnel ». – La première obligation de l'armateur sera de vérifier la validité de tous les brevets STCW²⁹⁰ des marins qui servent sur ses navires. Cette obligation nous semble minimum et inférieure à la notion de *due diligence*. Selon nous, la diligence requise, voire même raisonnable, que l'on peut attendre d'un armateur serait de contrôler les réelles compétences des marins qu'il emploie, lorsque cela s'avère nécessaire. En effet, un armateur qui est un « bon professionnel », voire même un armateur « moyennement bon »²⁹¹ sait pertinemment que les brevets STCW délivrés par certains pays, cachent une formation très inappropriée au transport maritime et peu respectueuse des dispositions de la Convention STCW et que le risque d'armer ses navires avec de tels « marins » est très élevé.

173. Application concrète de la *due diligence*. – On pourrait donc attendre de lui qu'il contrôle par exemple l'état de service des gens de mer nouvellement employés qui présentent un « facteur risque » en enquêtant auprès des précédents armateurs qui ont fait appel à leurs services. Par ailleurs, les armateurs pourront demander au capitaine de leur reporter le manque flagrant de formation de certains membres d'équipage et de prévoir des sanctions appropriées (débarquement etc.). Le Code ISM a permis de « formaliser » ses aspects. En effet, le texte impose que le *Safety Management System* (*supra*, n°88) qui est élaboré par l'armateur prévoit que ce dernier devra suivre une procédure bien déterminée pour contrôler les réelles qualifications des marins qu'il emploie. Une partie de cette procédure pourra être de mettre en place les solutions envisagées ci-avant (contrôle auprès des anciens employeurs, démarche pro active par le capitaine, etc.).

²⁸⁹ Voir dans ce sens navire *Calédonien*, DMF 1962.335, n. R. Rodière, ou encore navire *Muncaster Castle*, Lloyd's Rep. [1961].1.57.

²⁹⁰ Voir en sens contraire, navire *Heidberg*, C.A. Bordeaux, 2^e Civ. 14 janvier 2013. Les décisions dans cette affaire seront commentées ci-après.

²⁹¹ Terme évoqué par le Doyen Rodière (Traité, n°619), pour préciser que la diligence que l'on pouvait attendre d'un transporteur pour assurer la navigabilité du navire était celle d'un « professionnel moyennement bon ». Terme beaucoup moins fort que celui de « professionnel vigilant » préconisé par les auteurs du traité de Droit Maritime.

On peut imaginer que tous les contrôles effectués par la compagnie Marseillaise dont nous avons déjà parlé (*infra*, n°95) permettent de considérer, si l'armateur les conduit bien tels que décrits, qu'il exerce une due diligence lorsqu'il arme ses navire. Toutes ces mesures nous semblent être effectivement la preuve que cet armateur agit en tant que « bon professionnel ».

Ces notions particulières étant précisées, nous pouvons analyser les conséquences qui pèsent sur l'armateur (fréteur ou transporteur) s'il ne respecte pas ces obligations.

Chapitre 2

Conséquences contractuelles

Nous analyserons d'une part les conséquences qui pèsent sur le fréteur et d'autre part, les conséquences sur l'armateur qui agit en qualité de transporteur maritime lorsque l'un et l'autre arment un navire avec un équipage sous-qualifié.

Section 1

Compétence des marins et affrètement

174. Liberté contractuelle. Cadre législatif français. - En matière d'affrètement c'est la liberté contractuelle qui prime²⁹². Le texte législatif purement supplétif du 18 juin 1966 qui encadre les contrats d'affrètements est précisé par le décret du 31 décembre 1966²⁹³. Le texte ne mentionne pas précisément une obligation pour l'armateur²⁹⁴ d'armer le navire avec un équipage compétent mais il précise seulement qu'il devra être en bon état de navigabilité et « armé (...) convenablement (...) »²⁹⁵. Mais comme nous l'avons déjà mentionné, la navigabilité d'un navire renvoie expressément à la compétence des marins. Cette obligation devenant tacite.

175. Cadre contractuel. - Les accords contractuels qui régissent les contrats d'affrètements (ou chartes-parties) sont en général plus précis. Ils imposent tout d'abord une obligation pour l'armateur d'assurer la navigabilité de son navire. C'est du moins ce qui est précisé par les auteurs de l'ouvrage Time Charter lorsqu'ils listent les obligations de l'armateur: « *They promise that the ship will be seaworthy (or at least they will have acted*

²⁹² Annexe 10.

²⁹³ Le cadre législatif est codifié dans le Code des Transports sous l'article L5423-1 et suivant. La Codification Règlementaire n'étant pas encore effectuée.

²⁹⁴ La gestion de l'équipage reste du ressort de l'armateur. Art.6 et Art.19 du Décret du 31 décembre 1966, sur les obligations du fréteur.

²⁹⁵ Art.6.1 du Décret du 31 décembre 1966 pour les affrètements à temps et art.19 du même Décret pour l'affrètement au voyage.

diligently to make her seaworthy) »²⁹⁶. Une autre obligation de l'armateur énoncée dans l'ouvrage, beaucoup plus centrée sur l'équipage, est celle de garder le navire « (...) *properly officered and crewed* »²⁹⁷.

Il existe certaines chartes-parties pré-rédigées²⁹⁸ qui servent de « base » aux contrats d'affrètements. Elles imposent directement au fréteur cette notion de personnel dûment qualifié sous peine de sanctions. Par exemple, la *Deep Sea Time Charter*²⁹⁹ dans son article 14 qui stipule qu'un « manque de personnel qualifié » sur le navire affrété entraînera une suspension de l'affrètement. Dans le même sens, la charte partie à temps *Shelltime 4* prévoit dans son article 2.a.i que le navire doit avoir un équipage complet et qui doit « être formé pour exploiter le navire et ses équipements en toute sécurité ». Reste à préciser quelles sanctions pèsent sur l'armateur s'il ne satisfait pas à cette obligation.

176. Navire *Hong-Kong Fir*. Résolution (non). Désaffrètement (oui) – Le navire *Hong-Kong Fir*³⁰⁰ a été retardé plusieurs semaines suite à une panne du moteur principal que l'équipage ne savait pas réparer. Il a été montré que celui-ci était particulièrement incompetent et très mal formé, cela ayant causé ces retards. L'affréteur a choisi de résoudre de manière unilatérale le contrat d'affrètement à temps. Pour lui, cette incompetence le justifiait amplement et constituait une cause d'innavigabilité. La *Court of Appeal* de Londres est allé dans le même sens que l'affréteur en confirmant que le manque de formation de l'équipage constituait bien un cas d'innavigabilité du navire, que l'armateur devrait donc supporter tous les coûts induits par son immobilisation. En revanche elle n'a pas considéré que ce manquement constituait une raison suffisante pour résoudre le contrat d'affrètement. Il semblerait donc qu'en matière d'affrètement, la sanction la plus commune en cas de personnel incompetent soit un désaffrètement (ou *off hire*) jusqu'à ce que l'armateur trouve une solution adaptée.

²⁹⁶ « Ils (armateurs) promettent que le navire sera en état de navigabilité (ou au moins, qu'ils ont fait diligence pour cela) ». *Time Charters* 6th edition, Terence Coghlin, Andrew W. Baker, Julian Kenny, John D. Kimball. Lloyd's shipping Law library, Informa, p.7 - I.28 (3).

²⁹⁷ « (...) *armé correctement en officiers et équipage* ». *Time Charters* 6th edition, Terence Coghlin, Andrew W. Baker, Julian Kenny, John D. Kimball. Lloyd's shipping Law library, Informa, p.7 - I.28 (7).

²⁹⁸ Les parties au contrat peuvent tout à fait y déroger par consentement ou les accepter ainsi.

²⁹⁹ Annexe 10.

³⁰⁰ *The Hong Kong Fir* [1961] 2 Lloyd's Rep. 478. En fait, la résolution sera possible si les manquements de l'armateur sont tels qu'ils affectent le contrat dans sa totalité. Dans notre étude on peut difficilement concevoir une telle solution. L'armateur pouvant très rapidement remédier à cela en changeant son équipage.

L'obligation du fréteur est ici une obligation de résultat. Assurer la navigabilité du navire, et par conséquent armer ses navires avec un équipage compétent et bien formé, est en effet une obligation à laquelle il ne pourra pas se soustraire. Il en est tout autre des obligations du transporteur maritime qui ne devra faire preuve que de *due diligence* pour se voir être exonéré de la responsabilité des dommages causés par le manque de qualification marins qui arment ses navires³⁰¹.

Section 2

Compétence des marins et transport de marchandise

177. Obligation de moyen. - Lorsqu'il agit en qualité de transporteur maritime, l'armateur, contrairement au fréteur, n'a pas une obligation de résultat pour armer ses navires avec un équipage compétent et correctement formé. L'obligation qui pèse sur lui se rapproche plus d'une obligation de moyen. Conformément aux dispositions de la Convention de Bruxelles 1924, celui-ci devra essentiellement assurer une *due diligence* pour « convenablement armer, (...) le navire »³⁰² et pour « mettre le navire en état de navigabilité »³⁰³. Nous avons pu définir ce qu'étaient les notions de diligence et de navigabilité en ce qui touche les aspects de la formation et des compétences de marins, penchons-nous maintenant sur la responsabilité de l'armateur-transporteur maritime.

178. Exonération pour *due diligence*. - Si un dommage survient à la marchandise, le transporteur maritime pourra être exonéré de sa responsabilité et des réparations qui s'ensuivent s'il a exercé une *due diligence* dans l'armement de son navire³⁰⁴. C'est ici que l'interprétation du terme *due diligence* prend toute son importance. En effet, si on le

³⁰¹ En ce qui concerne les navires à passagers, les obligations du transporteur de passagers s'approchent de celles du fréteur. Le capitaine du navire à passagers *Koningin Beatrix* s'est montré particulièrement incompétent lors d'une manœuvre de récupération d'un homme tombé à la mer, aussi bien dans la manœuvre que dans la réponse à la situation d'urgence. A défaut d'avoir pu démontrer clairement l'incompétence du capitaine, la responsabilité du transporteur a été retenue pour ne pas avoir mis en place de procédures adaptées et ne pas avoir respecté les dispositions de l'art. 10 du Code ISM qui prévoit des exercices réguliers (et notamment d'abandon). Navire *Koningin Beatrix*, *Davis v. Stena* [2005] Lloyd's Rep. 2.13

³⁰² Art.3.1.b Convention de Bruxelles 1924. Les termes de la loi française sont quelque peu différents et n'énoncent qu'une obligation de diligence pour convenablement armer et mettre le navire en état de navigabilité.

³⁰³ Art.3.1.a Convention de Bruxelles 1924.

³⁰⁴ Voir un cas où l'armateur n'a pas failli à faire *due diligence* pour armer son navire avec un équipage qualifié dans *Moore and Another v. Lunn and Others*, [1922] 11 Lloyd's Rep.86.

traduit par « diligence raisonnable »³⁰⁵, comme le précise le texte français de la Convention, l'armateur pourra arguer que vérifier la validité des brevets suffit à assurer une diligence raisonnable. Or, si on traduit le terme par « diligence requise », il est certain que l'on attendra du transporteur qu'il fasse de plus grandes vérifications. Comme nous l'avons déjà mentionné, c'est cette interprétation qui se doit d'être adoptée pour améliorer la sécurité du transport maritime.

La sanction, ou plutôt devrait-on dire, l'absence de sanction, qui pèse sur le transporteur s'il réussit à faire la preuve qu'il a agi en bon professionnel³⁰⁶, et c'est là une des grandes originalités de la Convention de Bruxelles, sera une exonération de responsabilité « des pertes ou dommages provenant ou résultant de l'état d'innavigabilité à moins qu'il ne soit imputable à un manque de diligence raisonnable de la part du transporteur à mettre le navire en état de navigabilité ou à assurer au navire un armement (...) convenable (...) »³⁰⁷.

179. Exonération pour faute nautique. - Par ailleurs, le transporteur maritime, et cela est la deuxième originalité de la Convention réglementant le transport de marchandise, ne sera pas responsable des dommages provenant « des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin (...) dans la navigation »³⁰⁸. On peut donc aisément imaginer que le transporteur ne sera pas responsable des fautes de négligence des marins ayant entraîné un dommage si elles sont nautiques³⁰⁹ ou comme le souligne le Professeur Bonassies, commises *dans l'administration du navire*. Ainsi, en théorie, si un officier de quart échoue son navire parce qu'il a mal effectué les calculs de marées, les dommages causés à la marchandise résultant de cet échouement n'entraîneront pas la responsabilité du transporteur. Cette exonération contractuelle qui ne s'applique qu'aux fautes nautiques ne s'applique bien sûr pas aux dommages causés aux tiers (*infra*, n°182). Mais il faut nuancer ces propos car « les tribunaux ne l'admettent qu'avec une grande prudence, voire, une grande retenue »³¹⁰ et ils tendent à prouver une faute de l'armateur, notamment dans

³⁰⁵ Art.3.1 Convention de Bruxelles 1924 : « Le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence raisonnable pour... ».

³⁰⁶ Le fardeau de la preuve incombe au transporteur, conformément à l'art.4.1 alinéa 2 de la Convention de Bruxelles 1924.

³⁰⁷ Art.4.1 de la Convention de Bruxelles 1924.

³⁰⁸ Art.4.2 de la Convention de Bruxelles 1924. La faute nautique a été supprimée des Règles de Rotterdam.

³⁰⁹ Pour une faute nautique voir C.A. Aix en Provence, 14 mai 2004, navire AL Hoceima, DMF 2005, p.322, Obs. O. Cachard.

³¹⁰ C.A. Rouen, Civ., Com., navire *Blandine Delmas*, DMF 2012 739, Obs. Montas. A.

l'armement de ses navires avec un équipage incompetent. Nous retrouvons là l'importance de la différenciation entre une faute de négligence et une faute d'incompétence. La première n'impliquant pas la faute de l'armateur (*supra*, n°11).

180. Faute personnelle de l'armateur. - Cette disposition totalement dérogatoire au droit commun permettra, par la preuve de la faute nautique du capitaine, d'exonérer le transporteur maritime. C'est peut-être pour cette raison que la jurisprudence française se montre très frileuse à appliquer cette disposition, aujourd'hui devenue désuète³¹¹. Les juridictions françaises s'attachent à prouver une faute commerciale du capitaine (non exonératoire) ou une faute personnelle du transporteur maritime dans son obligation de faire *due diligence*, contournant ainsi le cas excepté de la faute nautique. Cette volonté en matière d'armement d'un navire avec un équipage compétent est parfaitement illustrée par la décision de la Cour d'Appel de Bordeaux lors de sa première décision rendue dans l'affaire du navire *Heidberg*³¹². En l'espèce, la Cour d'Appel avait retenu une faute personnelle de l'armateur pour avoir armé son navire avec un équipage très mal formé. Solution qui nous apparaît des plus judicieuses car dans cette affaire, l'armateur avait prouvé d'un laxisme substantiel dans la vérification des compétences de son équipage. Cette approche de la faute personnelle de l'armateur nous semble bénéfique pour le transport maritime. C'est également cette approche judicieuse qui a été privilégiée par le Tribunal de la Nouvelle-Orléans dans l'affaire du navire *Eurybates*³¹³. Les juges se sont attachés à démontrer l'incompétence du capitaine (et non pas une faute de négligence) et donc la faute de l'armateur pour l'avoir engagé sur un de ses navires. Beaucoup plus tôt, c'est une solution identique qui avait été adoptée dans l'affaire du navire *Makedonia*.

181. Navire *Makedonia*. Contrôle des compétences (non). Faute personnelle (oui). - En mars 1956, au milieu du Pacifique, le navire *Makedonia*³¹⁴ tombe en panne de propulsion et doit jeter de la marchandise par-dessus bord pour éviter de chavirer. Il demande assistance à un autre navire et le capitaine déclare les frais engagés de 44000

³¹¹ Elle avait été introduite pour entre autre raisons, palier la grande liberté laissée au capitaine dans l'exploitation du navire.

³¹² C.A. Bordeaux, 2^e Civ., 2005, Navire *Heidberg*.

³¹³ Tribunal Fédéral de la Nouvelle Orléans, navire *Eurybates*, 30 mars 1981, DMF 1984 370.

³¹⁴ The *Makedonia* [1962] 1 Lloyd's Rep.316.

GBP en avarie commune. Les intérêts cargaison ont demandé remboursement des sommes, qu'ils ont dû avancer pour pouvoir récupérer leur marchandise, au motif que l'armateur du *Makedonia* n'avait pas assuré une *due diligence* pour rendre le navire navigable. La *Court of Appeal* de Londres est allée dans ce sens en estimant que “ *the shipowner had failed to prove that they had exercised proper care in appointment of ship engineers*”³¹⁵, tous les mécaniciens s'étant montrés formidablement incompétents pour conduire la machine de manière appropriée, leur incompétence ayant causé l'avarie. La conséquence première de la faute de l'armateur, qui n'a pas contrôlé la formation des marins qu'il a employé, fut l'échec « *to exercise due diligence before and at beginning of the voyage properly to man their vessel* »³¹⁶. L'argument de l'armateur qui consistait à avancer que les marins étaient « apparemment qualifiés »³¹⁷ pour justifier de sa *due diligence* n'a pas emporté la conviction des juges et s'est-il nous semble, à juste titre. Le transporteur a donc du seul supporter tous les coûts induits par l'assistance et indemniser les intérêts cargaison pour le dommage subi. Il nous semble qu'une certaine décision récente française aurait pu s'inspirer de cette décision.

Malgré cette reconnaissance de responsabilité, l'armateur pourra, contrairement au droit commun, limiter les montants de réparations à une somme déterminée.

³¹⁵ « *L'armateur a échoué à prouver qu'il avait armé son navire avec le soin approprié pour choisir les mécaniciens* ».

³¹⁶ « *L'armateur a échoué à exercer une diligence raisonnable avant et au début du voyage pour armer convenablement son navire en équipage* ».

³¹⁷ Il a été montré dans l'arrêt qu'un simple entretien de quelques minutes a suffi à embaucher le chef mécanicien : « *Within 5 minutes Emir is engaged him* ».

Chapitre 3

Limitation de responsabilité et incompétence

Il nous faut tout d'abord préciser les modalités de l'accès à la limitation puis définir les causes liées à l'armement en équipage d'un navire qui peuvent empêcher l'armateur de s'en prévaloir

Section 1

Accès à la limitation

182. Principes. Valeurs. Conditions d'accès. - Nous avons pu voir que les dispositions contractuelles impératives (transport maritime) ou librement négociées (affrètement) imposent à l'armateur, qu'il agisse en qualité de fréteur ou de transporteur, d'armer son navire avec un équipage compétent et bien formé pour assurer l'obligation de navigabilité (*due diligence* ou obligation et résultat).

Les modalités de la responsabilité sont certes nuancées mais elles tendent toutes vers une même spécificité du milieu maritime : l'armateur peut limiter sa responsabilité, ou devrait-on plutôt dire, il peut limiter les montants de réparation lorsqu'il est déclaré responsable d'un dommage. Par exemple, le transporteur maritime de marchandise qui aura été reconnu responsable d'un dommage qu'il a causé ne devra pas réparer au-delà d'une somme prédéfinie par l'article 4.5.a de la Convention de Bruxelles 1924³¹⁸ qui sera calculée soit au kilo soit au nombre de colis transportés. Pareillement, en matière d'affrètement, les chartes parties comportent une clause de limitation de responsabilité qui renvoie la plupart du temps à la Convention de Bruxelles et aux valeurs que venons de définir³¹⁹ ou bien à d'autres valeurs librement négociées. Notons également que pour le transport de passagers, la valeur de limitation sera calculée par passagers. Enfin, de façon plus générale, l'armateur pourra se prévaloir de la limitation de responsabilité du

³¹⁸ Telle que modifiée par les protocoles de 1968 et de 1979, ces montants de 666,66 DTS/colis ou de 2 DTS/kg ont été sensiblement augmentés dans la Convention de Hambourg et dans les Règles de Rotterdam.

³¹⁹ Même si c'est la liberté contractuelle qui prédomine en affrètement. Les chartes parties ont en général des clauses pré établies qui sont renégociées ou pas. La clause de limitation de responsabilité renvoie la plupart du temps à celle de la Convention de Bruxelles.

propriétaire de navire introduite par la Convention de Londres 1976³²⁰ pour les créances maritimes nées de l'exploitation d'un navire, incluant les créances de responsabilité extracontractuelles. Cependant, la possibilité pour l'armateur d'invoquer cette limitation est conditionnée à l'absence de faute de témérité³²¹ de sa part³²².

Le problème posé ici est de savoir si un manquement de la part de l'armateur à armer un navire avec un équipage bien formé et dûment breveté constitue une faute de témérité. A défaut d'avoir une réponse exhaustive, il est indispensable de préciser tout du moins à partir de quand cette faute peut-elle être qualifiée de téméraire.

Section 2

Exception à la limitation de responsabilité

§1- NOTION DE LA FAUTE DE TEMERITE

183. Agir en bon professionnel. - La définition de la faute de témérité permet de mettre en avant deux aspects qui doivent être réunis pour que la faute puisse être qualifiée comme telle. Il faut qu'il y ait acception d'un risque et conscience de la probabilité des risques qui en résulteront. La difficulté est de connaître la réelle conscience que peut avoir le fautif, des dommages probables qui résulteront de sa conduite téméraire. Le droit français s'est positionné sur une conception objective *in abstracto*³²³ là où le droit anglais a adopté une position *in concreto*. Dans la conception *in abstracto*, on compare « le comportement (du fautif) avec celui qu'aurait dû avoir un bon professionnel »³²⁴.

³²⁰ La Convention de Londres 1976 ou *Limitation Liability Maritime Convention* prévoit un calcul de limitation basé sur la jauge des navires. Plus ceux-ci seront grands, plus le plafond sera élevé. Elle a été révisée en 1996 et ratifiée par la France et introduite dans la législation interne par la loi n°2006-789 du 5 juillet 2006 paru au JORF du 6 juillet 2006.

³²¹ La faute de témérité s'est ici substituée à la faute « inexcusable » par l'arrêt *Erika* du 25 septembre 2012 arrêt n°3439 qui a enfin consacré une faute de cette nature propre au maritime. Des exemples de faute de témérité peuvent être trouvés entre autre dans les arrêts *Marion*, CdL, [1984], LLR. 1984.2.1 ou encore *Navipesa Dos*, Cass. Com. 3 novembre 1974.

³²² La Convention de Bruxelles amendée par le protocole de 1968 précise par exemple dans son article 4.5.e que « ni le transporteur, ni le navire, n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité (...) s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement ». La faute volontaire sera exclue de cette étude, ne constituant pas un manque de qualification des marins.

³²³ Voir arrêt *Veuve Villa*, Cass, chambres réunies 15 juillet 1941 ou encore en matière maritime, navire *Kini Kursten T*. Civ. Cherbourg, 3 septembre 1990 et navire *Johanna-Endrika*, Cass Com., 20 mai 1997.

³²⁴ *Traité de Droit maritime*, C. Scapel, P. Bonassies, n°431 : la gravité de la faute inexcusable. Appréciation objective.

184. Faute inversement proportionnelle au degré d'implication. - Lorsque l'armateur arme ses navires avec un équipage, de nombreuses obligations pèsent sur lui pour qu'il s'assure que celui-ci est suffisamment bien formé pour que l'expédition maritime soit conduite en toute sécurité. S'il ne satisfait pas à ces obligations il sera incontestablement en faute (*supra*, n°181). Reste à qualifier cette faute, constitue-t-elle une simple faute ou bien une faute de témérité ? Cela dépend incontestablement du degré d'implication dont il aura fait preuve pour s'assurer que les marins qu'il emploie ont suivi une formation de qualité et de leur degré de qualification. Grâce à l'étude que nous venons de réaliser, il nous est possible de répondre à certaines questions posées par Y. Tassel dans son article « *Le dommage élément de la faute* »³²⁵.

185. Des vérifications à adapter au contexte. - Un armateur qui agit en bon professionnel se doit de savoir selon l'origine de la formation des marins qu'il emploie, quel degré de contrôle il devra effectuer pour s'assurer que le marin qu'il emploie est qualifié. Il est de notoriété publique que certains Etats ne se soucient guère de la formation maritime qu'ils dispensent³²⁶. Faire une simple vérification des brevets de ces marins constitue indiscutablement à notre sens une faute de témérité car l'armateur bon professionnel a conscience du risque qu'il prend en armant ses navires avec un équipage dont l'origine de la formation est plus que douteuse. En acceptant ce risque, l'armateur a conscience qu'un dommage en résultera probablement. C'est pour cela que nous considérons qu'armer son navire avec un équipage Kiribatien pour lequel le capitaine a émis les plus expresses réserves³²⁷ et sans avoir contrôlé leurs réelles compétences, constitue à notre sens, une faute de témérité. L'armateur ne pouvait pas ne pas savoir que laisser l'exploitation intégrale d'un navire à un capitaine et à un second, les autres membres d'équipage étant complètement inopérants, entraînerait tôt ou tard un dommage probable.

186. Code ISM et faute de témérité. – En ce qui concerne l'application du code ISM, dont nous avons pu mettre en avant certains aspects en relation avec notre étude, il existe

³²⁵ Tassel Y., *Le dommage élément de la faute*, DMF 2001 619.

³²⁶ Peut-on considérer qu'un marin breveté STCW, est qualifié alors qu'il ne sait pas revêtir une simple brassière de sauvetage (*supra*, n°155 et note n°247).

³²⁷ Navire *Heidberg*, C.A. Bordeaux, 2^e Civ. 31 mai 2005 (*infra*, n°189 et suivant).

une obligation pour l'armateur de s'assurer que les marins sont formés avec leur poste de travail (*supra*, n°97). Au moment des faits du navire *Heidberg*, le Code ISM n'était pas encore en application et nous avons pu voir les conséquences du manque de familiarisation, dans l'accident dont il a été victime en 1991. Le matelot de quart ne savait pas passer la commande de gouverne en mode manuel, connaissance on ne peut plus basique et élémentaire pour un matelot. Il est ici difficile de qualifier la faute de l'armateur comme étant commise témérement et avec conscience du dommage probable. Même si une obligation de contrôle de l'application du Code ISM pèse sur l'armateur, il lui est difficile de vérifier, pour chaque marin, que ceux-ci ont bien reçu la formation ISM adéquate, comme par exemple la familiarisation. Cette formation reposant pour l'essentiel sur les officiers du bord.

187. Défaut de brevet et faute de témérité. – Nous pouvons enfin tenter de répondre à une troisième question. Quel est le degré de la faute de l'armateur lorsqu'il ne contrôle pas la validité des brevets ? Nous qualifierons incontestablement cette faute comme étant une faute de témérité. Elle est absolument impardonnable et confinerait presque à la faute volontaire. En effet, il est inconcevable de laisser un marin embarquer à bord d'un navire alors qu'il n'est pas, soit en possession du brevet approprié, soit pas en possession de brevet. Cette faute va à l'encontre de toutes les conventions mises en place³²⁸ pour la sécurité maritime. En effet, cela revient à considérer que l'armateur n'a soit pas contrôlé les brevets et qu'il arme un navire avec des personnes dont il n'a aucune idée de la formation suivie (voire même peut être totalement étrangère au milieu maritime !) ou soit il contrôle bien les brevets, et en toute connaissance de cause, il équipe son navire avec des gens de mer qui n'ont pas le brevet pour le poste occupé. Dans les deux cas, cette attitude peut être qualifiée d'inconsciente.

En tout état de cause, les fautes possibles d'un armateur en matière de qualification des marins sont nombreuses et il doit avoir conscience des conséquences des choix qu'il effectuera dans l'emploi de ses marins. La négligence n'est pas équipollente à l'incompétence et il est indéniable qu'une faute de négligence de l'un de ses préposés ne saurait être taxée de faute personnelle de l'armateur³²⁹. En revanche, en ce qui concerne

³²⁸ Convention SOLAS et Code ISM, Convention STCW, lois nationales...

³²⁹ Ainsi, la faute du capitaine du navire de croisière *Costa Concordia*, ne saurait être liée à un manque de compétence mais bien à une faute de négligence. Négligence dans la navigation maritime et dans les distances de sécurité à respecter par rapport aux côtes. Si les

l'incompétence des marins qu'il emploie, l'armateur devra pouvoir faire la preuve qu'il a tout mis en place, en fonction des circonstances, et en fonction de ses connaissances de bon professionnel, pour contrôler que ses employés sont en tous points prêts pour le service auxquels ils sont destinés.

§2- SANCTIONS POUR FAUTE DE TEMERITE DANS L'ARMEMENT DES NAVIRE

188. Conséquences. - Si une faute de l'armateur dans son obligation d'armer ses navires avec un équipage compétent revêt un caractère de faute de témérité, il ne pourra pas limiter le montant de réparation prévus par les Conventions maritimes³³⁰. Il devra donc réparer intégralement le préjudice causé par sa faute. Cette sanction n'est pas anodine car les sommes maximums, dans le cas où la limitation s'applique, sont souvent dérisoires par rapport à celles du dommage causé. En effet les sommes mises en jeux sont dans le domaine maritime, extrêmement élevées, c'est d'ailleurs ce qui justifie pour partie l'existence de ces limitations. Dans le cas du navire *Heidberg*, le préjudice subi par l'appontement touché et les intérêts cargaison du navire s'élevait à un montant de 63 millions de francs alors que l'armateur a pu limiter la réparation à 3.2 millions de francs, soit environ une somme de 20 fois inférieure au préjudice réel. On comprend dès lors, les différents sentiments qui peuvent animer les parties à un litige. L'une s'attachant à démontrer le caractère inexcusable de la faute commise, l'autre à la défendre, contre vents et marées, comme étant une simple faute. Pour promouvoir les armateurs vertueux, la jurisprudence tend aujourd'hui à considérer la faute de témérité comme une généralité, la faute simple devenant l'exception.

Cette sanction qui pèse sur les armateurs n'est pas négligeable mais il est peu probable que cela leur fasse prendre conscience de l'importance d'armer des navires avec un

demandeurs veulent faire la preuve d'une faute de témérité de l'armateur, il ne semble pas qu'ils puissent avancer l'argument de la faute de l'armateur dans l'armement d'un navire avec un équipage sous formé. Ils pourront en revanche peut être avancer des fautes inexcusables dans la gestion nautique de ses navires...

³³⁰ La Convention de Londres 1976 (*Limitation Liability Maritime Convention*) pour le propriétaire du navire prévoit une limitation de responsabilité proportionnelle à la jauge du navire responsable. Cette limitation ne sera pas applicable si « le dommage résulte de son fait (i/e de l'armateur) ou de son omission personnels commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement», art.4. De même, le transporteur maritime de marchandises ne pourra pas se prévaloir de cette limitation s'il commet la faute prévue par l'art.5.e de la Convention de Bruxelles 1924 amendée par le protocole de 1968 (*supra*, n°182).

équipage bien formé. L'appel du profit étant souvent le plus fort, quitte à s'accommoder de certains risques allant à l'encontre de la sécurité maritime.

Chapitre 4 - La responsabilité civile du capitaine de navire

Il nous faut enfin nous pencher sur les sanctions civiles qui pèsent sur le capitaine, ou comme nous allons le voir, sur l'armateur, lorsqu'il commet une faute liée à un défaut de qualification et ayant entraîné un dommage et pour laquelle aucune faute personnelle de l'armateur n'a été retenue. Nous précisons comment cette responsabilité est mise en œuvre et comment elle a évolué.

189. Principes généraux de la fonction du capitaine. - Le capitaine, de par les fonctions qu'il exerce à bord d'un navire et par son statut de chef de l'expédition maritime, a une responsabilité très importante. Les sommes engagées dans l'expédition maritime sont colossales. Nous devons donc nous poser la question de savoir si la réparation des dommages causés dans le cadre d'un contrat ou à un tiers *penitus extranei* sera supportée par le capitaine ou bien par l'armateur qui l'emploie, quand bien-même celui-ci n'a commis aucune faute personnelle.

190. Des fautes inévitables. - Il est indiscutable qu'un capitaine mal formé ou pas assez formé au métier complexe et multi facettes qu'il exerce causera un jour ou l'autre un dommage important et qui lui sera directement imputable. Même si celui-ci suit une formation de qualité et qu'il est compétent, il ne sera pas à l'abri d'une situation pour laquelle il n'aura pas été préparé. Le problème n'est plus ici de savoir si la faute qu'il aura commise sera une faute de négligence ou une faute d'incompétence mais de savoir comment il devra réparer le préjudice causé, nonobstant toute responsabilité personnelle de l'armateur. Devra t'il réparer lui-même les dommages générés ou bien sera comme un préposé de l'armateur, celui-ci devant répondre de leurs fautes ?

191. Le capitaine responsable de ses fautes. - Le Code de commerce dans son article 221 énonçait que le capitaine devait être garant de ses fautes, même légères dans l'exercice de ses fonctions. Cette formulation extrêmement dure pour le capitaine n'était pas adaptée

à cette fonction très particulière. Même un capitaine extrêmement compétent et bien formé n'est pas à l'abri d'une erreur entraînant des dommages très importants. Cet article pourtant très contesté a été repris en des termes similaires par l'art.5 de la loi du 3 janvier 1969³³¹. En théorie, le capitaine devra donc, en répondant de ses fautes, assumer la réparation du dommage qu'il causera. C'est la solution retenue par la Cour d'Appel d'Aix en Provence dans l'affaire du navire *Ann Bewa*³³² qui a condamné seul le capitaine pour des dommages causés à des marins pompiers par un incendie en cale alors que celui-ci avait commis des fautes dans l'arrimage de la marchandise³³³. Nous nous garderons de juger de la formation du capitaine et de ses compétences mais il n'en reste pas moins que sa faute est due à un manque de connaissances élémentaires en matière de sécurité et d'arrimage. Le capitaine a dû assumer une réparation de 4 millions de francs. La convention de Londres 1976 permet cependant au capitaine de bénéficier de la limitation de responsabilité du propriétaire du navire de mer lorsqu'il est personnellement mis en cause dans un dommage³³⁴. Il ne pourra pas se prévaloir de cette limitation en cas de faute volontaire.

192. L'armateur responsable des fautes de son capitaine. - Cette application rigoureuse de la responsabilité du capitaine a été remise en cause par l'arrêt *Costedoat* du 25 février 2000³³⁵ qui pose le principe que ne peut être engagée la « *responsabilité à l'égard des tiers le préposé qui agit sans excéder les limites de la mission qui lui a été impartie par le commettant* », étant entendu que le capitaine est bien un préposé de l'armateur³³⁶. Cette décision non maritime ne vise certes que les articles 1382 et 1384 du Code Civil mais l'article 3 de la loi du 3 janvier 1969 sur la responsabilité du capitaine précise bien que « *l'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes de droit commun* ». La règle générale s'appliquant ainsi au cas particulier, donnant

³³¹ « *Le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions* ». Ne distinguant pas le degré de la faute ni même la faute contractuelle de la faute extra contractuelle.

³³² Navire *Ann Bewa*, C.A. Aix en Provence, 21 février 1979. Voir une décision allant dans le même sens en Common Law, Court of Appeal of London, navire *Himalaya* ou une passagère a vu son action accueillie par la cour d'Appel pour un dommage subit pendant son embarquement, mettant en cause de manière directe le capitaine.

³³³ La Convention STCW n'était pas applicable au moment des faits. Aujourd'hui, elle prévoit dans son Code que les marins doivent donc être formés de manière approfondie aux méthodes d'arrimage et de saisissage de la marchandise.

³³⁴ Art.1.4 de la Convention de Londres 1976 amendée en 1996.

³³⁵ Cass. Civ. & Com. 25 février 2000 arrêt *Costedoat* n° 447.

³³⁶ Le capitaine agit en qualité de préposé depuis l'arrêt *Lamoricière* Cass., du 18 juin 1951. La Cour a pu décider dans cet arrêt que l'armateur avait bien la garde du navire et que le capitaine en restait le préposé. Cette vision est aujourd'hui encore plus légitime du fait de la perte croissante de contrôle du capitaine sur son navire, chaque fait et geste de ce dernier étant « épié » par l'armateur.

enfin crédit à notre plus grande satisfaction, à la thèse de R. Garron³³⁷. Si la question de savoir si la réparation par le capitaine d'un dommage qu'il a pu causer par sa faute, est légitime, il n'en est pas de même pour les autres marins composant l'équipage. Ces derniers étant de simples salariés, c'est l'armateur qui les emploie qui devra répondre de leurs fautes.

193. Une jurisprudence à confirmer. - La jurisprudence permet aujourd'hui au capitaine de ne pas être sanctionné civilement pour les dommages causés, étant bien sûr exclue la faute volontaire qui dépasse le cadre de notre étude. Ainsi, même en cas de faute liée à un défaut de connaissances, que ce soit en matière d'arrimage, de stabilité, d'incendie etc. l'armateur devra réparer les dommages causés par son préposé. Il est heureux que la jurisprudence ait évolué dans ce sens malgré les hésitations récentes³³⁸. Il suffit de parcourir la Convention STCW pour comprendre l'étendue des connaissances qu'un capitaine doit acquérir pour exercer son poste avec professionnalisme, depuis les soins médicaux d'urgence, jusqu'aux sciences de la navigation astronomique, en passant par la lutte contre l'incendie, sans oublier les systèmes complexes de propulsion. Il nous semble donc indispensable de protéger un tant soit peu les capitaines, maillons essentiels de l'activité d'intérêt général qu'est le transport maritime, qui seront un jour ou l'autre devant une situation pour laquelle leur formation ne les aura pas préparés. Une autre justification pourrait être trouvée à cela dans la grande disproportion entre la faute et les montants du préjudice résultant de cette faute, l'armateur étant bien souvent plus apte à indemniser les victimes. Enfin, dans le cas d'un dommage lié à une incompétence caractérisée du capitaine, il semblerait *a fortiori* plus judicieux d'agir directement contre l'armateur qui a laissé armer son navire par un équipage incompétent (*supra*, n°181) et qui a commis une faute en agissant de la sorte.

³³⁷ Capitaine au long cours et Doctorant, il a émis l'idée dès le début des années soixante que le capitaine n'était que le « réalisateur » de l'expédition maritime dont l'armateur était le « promoteur ». Voir thèse Aix en Provence, la responsabilité personnelle du capitaine de navire, thèse Aix 1964 n° 176.

³³⁸ Voir arrêt *La Normande* Cass. Crim. 13 mars 2007 n° 1673, DMF 2007. Dans cette décision, la Cour de Cassation a estimé qu'une faute qualifiée au sens de l'article 121.3 du Code Pénal entraînait également la responsabilité civile du capitaine. Le raisonnement de la Cour de Cassation est ici plus que brumeux et nous ne pouvons pas adhérer à son analyse. Le capitaine et bien un préposé et l'armateur doit répondre des fautes de celui-ci. Si en plus de sa responsabilité pénale, sa responsabilité civile était engagée, nul doute que les candidats à la fonction de capitaine risquent de se raréfier. On ne peut tolérer que cette disproportion entre la faute commise et le préjudice à réparer soit supporté par le capitaine.

Chapitre 5

L'application des causes exonératoires ou limitatives de responsabilité, une navigation en eaux resserrées, le navire *Heidberg*

L'actualité récente de la responsabilité de l'armateur et des sanctions qui pèsent sur lui en cas de manquement à ses obligations dans l'armement d'un navire avec un équipage compétent nous impose de nous arrêter enfin sur la décision de la Cour d'Appel de Bordeaux du 14 janvier 2013 concernant les dommages causés par le navire *Heidberg*, cas d'école d'un navire armé par un équipage incompetent.

194. Les faits. - Le 8 mars 1991, alors que le navire *Heidberg* descendait l'estuaire de la Gironde chargé d'une cargaison de maïs et après avoir escalé à Bordeaux, le capitaine s'absente de la passerelle pour aller fermer les vannes de ballastage en salle des machines. A son retour à la passerelle de navigation, le navire s'est dangereusement rapproché d'un appontement appartenant à la société Shell. Malgré la manœuvre de dernière minute, le navire entre en contact avec l'appontement et prend feu. La cargaison sera largement perdue et l'appontement très endommagé. L'enquête a mis en avant plusieurs causes de l'accident directement liées à la formation des marins.

195. Les décisions. - Le tribunal de commerce de Bordeaux, qui a rendu une première décision dans cette affaire le 23 septembre 1993, a estimé que les armateurs avaient commis une faute suffisamment « grave » pour que ceux-ci ne puissent pas se prévaloir de la limitation de responsabilité du propriétaire de navire de mer de la Convention de Londres 1976 en ce qui concerne les dommages causés à l'appontement. Pour les dommages causés à la marchandise, le tribunal a déclaré un manque de qualité à agir des assureurs, subrogés dans les droits du propriétaire de la cargaison. Un des moyens avancé par le tribunal fut la faute commise par l'armateur dans l'armement du navire avec un équipage inapproprié, aussi bien en nombre qu'en qualité. Le 31 mai 2005, la Cour d'Appel de Bordeaux confirmait le jugement déféré en avançant le « *manque de confiance du commandant en ses matelots* » et le « *manque de cohésion de l'équipage* ». Le capitaine ayant précisé par ailleurs que les matelots Kiribatiens, bien que « *théoriquement capables*

ne l'étaient pas en réalité »³³⁹. En ce qui concerne les dommages causés à la marchandise, la Cour a reconnu le droit d'action de la société d'assurance. Elle a tenu à bien préciser que la faute du capitaine était certes, une faute nautique mais que celle-ci résultait directement de la faute personnelle de l'armateur, l'empêchant de se prévaloir de l'exonération de responsabilité pour faute nautique prévue par l'article 4.2 (*supra*, n°179) de la Convention de Bruxelles 1924. La Cour d'Appel validant les autres points de la décision du Tribunal de Commerce. La Cour de Cassation, dans un arrêt rendu le 30 octobre 2007 a cassé la décision de la Cour d'Appel de Bordeaux en retenant qu'il était de la responsabilité du capitaine de s'assurer de la cohésion de l'équipage pour exploiter le navire en toute sécurité, ne retenant pas ainsi la faute personnelle de l'armateur concomitante à l'accident. La Cour de Cassation a estimé qu'il n'y avait pas de lien de causalité entre l'accident et la faute retenue à l'encontre des armateurs. Par ailleurs, l'absence de preuve du caractère téméraire de la faute de l'armateur ne pouvait le déchoir du bénéfice de la limitation de responsabilité de la Convention de Londres 1976 et entachait la décision d'un défaut de base légale. La Cour de Cassation a enfin constaté que la Cour d'Appel avait statué par un moyen relevé d'office lorsque celle-ci a avancé que le manque de cohésion avait été la cause de l'accident. La Cour Suprême a renvoyé l'affaire devant la Cour d'Appel de Bordeaux qui a statué le 14 janvier 2013.

196. Problème posé à la Cour d'Appel. Réponse. - Le problème posé à la Cour d'Appel fût de se prononcer à nouveau sur la responsabilité de l'armateur dans l'armement de ses navires avec un équipage compétent, et de qualifier sa faute s'il a manqué à cette obligation. La Cour d'Appel de Bordeaux pouvait soit retenir la seule faute nautique du capitaine, totalement exonératoire de responsabilité vis-à-vis des intérêts cargaison, et sujette à limitation vis-à-vis des intérêts tiers propriétaires de l'appontement, soit retenir une faute personnelle de l'armateur avec un lien de causalité entre cette faute et le dommage et qualifier le manquement de l'armateur pour lui trouver ou non un caractère téméraire, et ainsi dé plafonner les montants de réparation. Celle-ci a malheureusement choisi la première option. Après avoir développé dans notre étude les sanctions qui pèsent sur l'armateur s'il arme un navire avec un équipage peu qualifié, nous sommes en mesure d'apporter quelques commentaires sur la décision de la Cour d'Appel. Malgré cette

³³⁹ Nous retrouvons bien là l'éternel problème soulevé maintes fois dans notre étude, sur le crédit à apporter aux brevets reconnus STCW.

décision, l'armateur a de plus en plus de difficultés à naviguer dans les eaux resserrées de la faute nautique et de la limitation de responsabilité. Il doit faire face aux nombreux écueils qui parsèment sa route. En appliquant ce que nous avons pu démontrer dans notre étude, nous pouvons considérer que pour adopter une conduite prudente, l'armateur devra contrôler les brevets des marins qu'il emploie ainsi que leurs compétences réelles (I). Dans le cas inverse, il risque fort de sombrer pour faute personnelle dans l'armement de ses navires avec un équipage suffisant en qualité et voire même être déchu du bénéfice de la limitation de responsabilité (II).

I - Une conduite prudente en eaux resserrées

A- Le contrôle des brevets

197. Le brevet, document formel attestant de la formation du marin est certainement la première mesure contre l'écueil d'un manque de formation. L'armateur doit tout mettre en œuvre pour prévenir d'éventuels accidents inhérents au manque de compétence. Nous avons pu voir que détenir des brevets à jour et appropriés au poste occupé était une condition indispensable pour respecter les conditions de la Convention STCW. Que de chemin parcouru par cette dernière depuis la première mouture de 1978, texte applicable au moment des faits. Il n'en reste pas moins que le texte de la Convention, lui, n'a pas changé. Ainsi, l'article X.1 sur les contrôles impose aux marins d'être titulaires et en possession de brevets appropriés et valides³⁴⁰. Le fait qu'aucun des marins présent à bord du navire *Heidberg* n'avait le brevet associé à sa fonction dénote un laxisme total de la part de l'armateur à s'assurer que tous les marins qu'il emploie soient dûment brevetés. C'est à notre sens la première violation Conventionnelle de sa part. En effet, la capitaine n'était pas en possession de sa licence motoriste C2 et les « *certificats attestant de la formation des quatre marins avaient été établis postérieurement à l'accident* »³⁴¹. On comprend mal pourquoi la Cour a été sensible aux arguments des experts qui ont attesté que « *la délivrance de ce type de brevet n'est pas faite systématiquement par les intéressés*

³⁴⁰ « Vérifier que tous les gens de mer servant à bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention sont détenteurs du dit brevet ou d'une dispense appropriée ».

³⁴¹ C.A. Bordeaux, 2^e Civ. 14 janvier 2013. DMF 2013-745.

lorsqu'ils savent qu'ils remplissent les conditions nécessaires (...) », allant même jusqu'à qualifier cette négligence de « *courante* ». Ces propos sont totalement déplacés et même si au moment des faits la détention des titres n'était *a priori* pas systématique, il ne tenait qu'à la Cour de ne pas suivre aveuglément l'avis totalement personnel et subjectif des experts et de se baser simplement sur les dispositions de la Convention STCW pour constater que l'armateur ne respectait pas ses obligations les plus élémentaires. Il est dommage que les différentes décisions ne se soient pas basées plus solidement sur ses obligations pour soutenir la faute de l'armateur. Comment ne peut-on pas qualifier cette attitude de négligente ? Il nous est tout à fait possible de considérer cette situation comme équipollente à celle de laisser un navire prendre la mer sans par exemple son certificat de classe, quand bien même il serait en excellent état. Il serait dans cette situation, envisageable de considérer que les experts auraient avancé que cette pratique est « *courante* » et qu'il suffisait que l'armateur fasse la demande du certificat de classe pour l'obtenir. Soyons sérieux, et espérons que la Cour n'aurait pas accepté un tel argument pour couvrir le manque d'implication de l'armateur. Cette différence de régime entre un certificat de compétence et un certificat de sécurité ne nous satisfait pas. A tout certificat, mêmes exigences. C'est à notre sens le premier écueil que l'armateur du *Heidberg*, de par sa conduite imprudente, n'a pas su éviter.

B- Le contrôle de la formation

198. L'armateur n'a pas contrôlé les brevets des marins servant à bord de son navire *Heidberg*. Qu'en est-il du contrôle de leurs compétences ? Il faut tout d'abord préciser que la tentative de démontrer l'insuffisance numérique des marins pour prouver la faute de l'armateur était certes judicieuse mais très difficilement tenable. En effet, l'Etat allemand définit de manière souveraine le nombre de marins qui doivent servir sur les navires battant son pavillon en fonction de la jauge des ceux-ci. Les victimes se sont à notre sens trop attachées à prouver la faute de l'armateur à armer convenablement ses navires en « *nombre* » et pas assez en « *qualité* », exigence³⁴² pourtant équivalente. Les juridictions de *Comon Law* ne se sont pas embarrassées d'autant de principes pour retenir la responsabilité de l'armateur dans l'affaire du navire *Makedonia* (*supra*, n°181). Souvent, la

³⁴² Exigence de la Convention SOLAS reprise dans la loi n° 85-581 du 5 juillet 1983.

première ligne de défense de l'armateur consiste à avancer que les marins employés détenaient des brevets STCW valides. Celle-ci ne pouvait pas être raisonnablement tenue par l'armateur (les marins n'ayant pas les brevets appropriés), il aurait cependant pu, à tout le moins, faire preuve de *due diligence* en vérifiant *a minima*, la réelle formation des marins du navire *Heidberg*. Le problème soulevé par la Cour de Cassation était que la Cour d'Appel de Bordeaux, lors de sa décision de 2005, avait avancé un moyen tiré d'office en justifiant que l'armateur avait laissé se créer un « manque de cohésion de l'équipage »³⁴³. Cette formulation de « manque de cohésion » nous semble beaucoup trop subjective pour être entendue. Elle ne se réfère à aucun texte ou à aucune notion obligatoire, elle est tout au plus implicite. Il est en revanche dommage que les victimes n'aient pas plus insisté sur le manque de compétence des marins, obligation fondamentale de l'armateur qui est, comme nous l'avons vu, prévue par de nombreux textes. Cette preuve d'incompétence aurait pu être facilement mise en lumière par le capitaine et les faits eux-mêmes. Comment peut-on considérer qu'un matelot qui ne sait pas changer le mode de gouverne depuis « automatique » en mode « manuel », b-a ba de sa fonction, soit bien formé ou familiarisé avec son poste de travail comme l'impose pourtant la Convention STCW dans la Règle I/14 ? Une fois cette incompétence mise en avant il ne semble pas déraisonnable de souligner encore une fois les négligences de l'armateur. Ceci pouvant être appuyé par le fait que le capitaine avait plusieurs fois mentionné l'incompétence de l'équipage et que l'armateur n'a rien fait pour y remédier. Il nous semble qu'un navire de cette taille puisse être exploité de manière sûre avec le nombre de membres d'équipage prévus mais à la condition *sine qua non* que chacun soit suffisamment bien formé pour assumer ses tâches quotidiennes. Ainsi, la capitaine aurait pu laisser le matelot de quart aller fermer la vanne de ballast à sa place. C'est le deuxième écueil qu'il n'a à notre avis, pas su non plus éviter.

³⁴³ Nous pouvons noter ici la volonté de la Cour de retenir une faute de l'armateur pour le priver du bénéfice de l'exonération pour faute nautique vis-à-vis des dommages causés à la marchandise.

II - Les dangers d'une navigation imprudente en eaux resserrées

A- La faute *personnelle* de l'armateur contre la faute nautique

199. Le problème posé aux victimes a été de démontrer le lien de causalité entre la faute de l'armateur et le dommage causé. A partir du moment où la Cour d' Appel de Bordeaux, lors de sa première décision, a choisi de suivre la voie du manque de cohésion, notion très subjective, le danger de ne pas faire la preuve du lien de cause à effet était grand. Avancer l'argument que le « capitaine est responsable pour établir une relation de confiance entre les membres d'équipage » était judicieux et a semble-t-il, emporté la conviction des juges. Par ailleurs, les juges ont retenu une faute nautique dans l'attitude capitaine, faute l'exonérant de sa responsabilité vis-à-vis des dommages créés aux marchandises transportées sous connaissement. Nous ne nous attarderons pas à définir la qualité de la faute du capitaine et en tout état de cause, l'exonération pour faute nautique s'efface devant la faute personnelle de l'armateur³⁴⁴ si elle a causé le dommage. La Cour aurait donc pu s'attacher à essayer de démontrer une faute personnelle de l'armateur pour contourner le cas exonératoire. On ne peut décemment pas considérer que de ne pas avoir contrôlé les brevets des marins suffise à établir un lien de causalité avec le dommage mais il donne un premier indice sur l'implication de l'armateur dans le choix de ses équipages. Il est en revanche indéniable que les intérêts marchandise auraient pu trouver un lien entre le fait que l'armateur n'a pas vérifié les aptitudes professionnelles de ses matelots et l'accident. En l'espèce, le capitaine ne pouvait pas, du fait de l'incompétence de son équipage, leur donner la moindre tâche. L'armateur était au courant de cette situation et n'a rien fait pour y remédier. Ce manque de compétence non résolu par l'armateur a été la source de l'erreur du capitaine qui a du pallier le manque de formation de ses matelots en effectuant lui-même leurs tâches. Certes, il a commis une erreur grossière en quittant la passerelle, mais son erreur de jugement dans la situation de son navire a été directement causée par la nécessité d'effectuer toutes sortes de tâches au quotidien ne lui incombant pas en temps normal. Pour ces deux raisons, l'armateur n'aurait pas dû accéder au bénéfice de l'exonération de responsabilité. Reste à qualifier la nature de la faute.

³⁴⁴ Voir parmi d'autres décisions, Tribunal Fédéral de la Nouvelle Orléans, navire *Eurybates*, 30 mars 1981, DMF 1984 370 (*supra*, n°180 et note n°313).

B- La qualification de la faute de l'armateur

200. Comme nous l'avons vu, les fautes *personnelles* de l'armateur sont probantes et le lien de causalité entre l'incompétence des marins, responsabilité de l'armateur et l'erreur du capitaine entraînant le dommage aurait dû être trouvé. Il nous faut maintenant nous pencher sur le degré de cette faute. Le problème est de savoir si cette faute possède un caractère téméraire au sens de la Convention de Londres 1976 sur la limitation de responsabilité du propriétaire de navire pour créance maritime ainsi qu'au sens de la Convention de 1924 pour sa responsabilité contractuelle. Pour cela il nous faut apprécier le comportement de l'armateur *in abstracto*, soit de manière objective. Nous avons déjà pu apporter quelques éléments dans notre étude sur cette appréciation (*supra*, n°183) et il ne fait aucun doute que l'armateur, en tant que bon professionnel doit savoir en fonction de l'origine des brevets et de l'Etat qui les a délivrés, quel crédit apporter à la formation de ceux qui en sont titulaires. Si l'armateur n'exerce pas les contrôles dus, il est indéniable que l'on peut qualifier son comportement comme étant téméraire. Peut-il être conscient, en tant que « bon professionnel » qu'un dommage résultera probablement de sa conduite téméraire ? Celui-ci est parfaitement conscient de la dangerosité d'une telle attitude mais il compte sur le professionnalisme de l'état-major du navire pour pallier les carences de formation des autres marins. Le nombre de marins étant minimal pour ce genre de navigation, la somme de travail résultant directement de l'incompétence de l'équipage et pesant sur les deux officiers était colossale. Cette situation découle directement des économies voulues par l'armateur. On peut comprendre que les armateurs soient soucieux de se restreindre dans ce domaine ultra concurrentiel qu'est le transport maritime mais cela ne doit pas se faire aux dépens d'un minimum de contrôles de sécurité. Minimum qui *a priori*, n'a pas été respecté par l'armateur du navire *Heidberg*. L'armateur devait savoir que tôt ou tard, un dommage résulterait de l'armement du navire. C'est du moins ce dont un armateur « moyen » aurait dû avoir conscience. Pourquoi dès lors s'évertuer à lui faire bénéficier de la limitation de responsabilité qui devrait être réservée aux armateurs « impeccables »³⁴⁵. Contrairement à ce que pense à M. O. Cachard³⁴⁶, cette décision de la

³⁴⁵ Terme utilisé par M. Vialard A., dans son commentaire de la décision de la C.A. Bordeaux du 31 mai 2005 : Faute inexcusable de l'armateur : la marée monte ! DMF 2005-663.

Cour d'Appel de Bordeaux constitue bien un recul de la sécurité maritime, qui nous l'espérons, ne devrait pas faire jurisprudence³⁴⁷. Et cette navigation en eaux resserrées que constitue le bénéfice de la limitation de responsabilité, risque de se resserrer encore plus sur l'armateur avec l'apparition, quelques mois après les faits, d'un nouvel écueil, le Code ISM (*supra*, n°92).

³⁴⁶ Voir commentaires de M. Cachard O., Agrégé de droit privé, doyen honoraire de la Faculté de droit de Nancy Institut F. Génys dans son article *Faute inexcusable de l'armateur : marée basse ou mer étale ?* DMF 2013-745.

³⁴⁷ Pas depuis l'application du Code ISM.

Conclusion

Le métier de marin est particulier par bien des aspects. Il ne s'improvise pas. Les gens de mer servant sur les navires doivent impérativement suivre une formation de qualité et appropriée, respectueuse par ailleurs des Conventions internationales créées à cet effet.

201. L'internationalisation des navires et de leur exploitation ne permet plus d'avoir des formations « locales », propres à chaque Etat ou à chaque armateur. L'approche doit être globale et internationale. Plus les minimums de formation sont uniformes et homogènes, plus les navires seront exploités de manière sûre. Tous les acteurs, qu'ils soient armateurs, affréteurs, chargeurs, marins, ou simples citoyens ont à gagner de cette sécurité. Il n'est plus tolérable de voir encore aujourd'hui des navires armés avec des équipages mal formés fréquenter nos côtes, et détenir des brevets STCW n'est pas suffisant pour qu'ils puissent être considérés comme compétents.

202. Afin de compenser les risques liés à cette exploitation à *minima*, des sanctions pesant sur les Etats, les armateurs et les marins ont été mises en place. Ces sanctions ne peuvent pas à elles seules répondre à la nécessité d'armer des navires avec des professionnels qualifiés. Elles doivent simplement répondre à un besoin ponctuel de coercition. Ce besoin ne doit pas être une généralité comme cela est malheureusement trop souvent le cas et la meilleure des solutions est à notre sens la solution préventive par la formation initiale éventuellement complétée avec parcimonie, d'une formation « continue ».

203. Les nouveaux concepts introduits par les amendements de Manille 2010 à la Convention STCW sont prometteurs et il nous semble que ces éléments alliés aux nouvelles normes sociales imposées par le Convention MLC, notamment sur les effectifs minimaux et les temps de repos, devraient améliorer de manière appréciable la sécurité maritime. Mais en attendant de pouvoir récolter les fruits de cette orientation, il nous apparaît que l'opinion populaire se soit à nouveau assoupie sur l'oreiller de l'insouciance et se réveillera à l'aube du premier drame en se scandalisant du manque de volonté des acteurs maritimes à améliorer la sécurité. Nous ne pouvons adhérer à cette opinion et nous avons pu montrer tout au long de notre étude que cette volonté était réelle mais que le bénéfice en résultant ne saurait être dès à présent visible.

Bibliographie

I – Ouvrages généraux et spéciaux

Bonassies P., Scapel C., Traité de Droit Maritime LGDJ, 2nd édition.

Clostermann J.P., La conduite du navire marchand. Facteurs humains dans une activité à risques Infomer, 1ere édition.

Amalberti R., La conduite de systèmes à risques. Le travail humain PUF Française, 2nd édition.

Rodière R., De Pontavice E., Droit maritime Précis Dalloz, 12^e édition, 2000.

Le Bihan-Guénoilé M., Capitaines, marins : nouveaux enjeux, nouveaux défis l’Harmatan.

Coghlin T., Baker A. W., Kenny J., Kimball J. D., Time Charters INFORMA Lloyds Shipping Law Library, 6th edition.

Dr Anderson P., ISM Code: A practical Guide to the Legal and Insurance Implication, 2nd edition, 2005.

Boisson P., Politiques et Droit de la sécurité maritime, Bureau Veritas, 1998.

Marotte H., Gruau J.Y., Facteurs humains, ATPL, CPR, IL, Institut Mermoz, 2007.

Pamborides G.P., The ISM Code: Potential Legal Implications.

II – Mémoires et thèses

Pernelle Adjrahoua A., Capitaine au long cours, ARTSM d’Abidjan : « La régulation du trafic maritime par le VTS ». 2010.

Stavrakidis T., Master 2 Droit Maritime, la faute inexcusable de l’armateur et le principe de la limitation de responsabilité, 2008.

Bourbonnais-Jaquard I., L’abordage Maritime. Thèse Aix-Marseille PUF.

Ouadje S., Master 2 Droit Maritime, La mise en œuvre du Code ISM, 1999.

III – Etudes et rapports

Maritime accident reviews 2010, European Maritime Safety Agency.

AGCS, Safety and Shipping report. 1912 – 2012: From Titanic to Costa Concordia, an insurer's perspective from AGCS.

Le panorama des transports maritimes dans le monde, étude de l'académie de Nancy-Metz.

Rapport d'enquête technique navire Schichem Osprey, île de Clipperton 10 janvier 2010, BEA mer.

Courcoux L., Introduction de l'Homme au cœur de la sécurité maritime ; Revue Maritime n°489, septembre 2010.

Rapport d'enquête technique, abordages entre les navires Queen of Albertini et Shinwa Maru, BST Canada M92W1022.

Annual Report Maritime Accident Investigation Branch, 2011.

Rapport d'enquête technique navire Samco Europe et MSC Prestige, 7 décembre 2007, BEA mer.

Chauvin C., Le facteur humain et la sécurité maritime, dossier IFM, septembre 2010.

Japan Maritime Accident Inquiry Agency, report on marine accident 2004.

Rampon C., Le neurone du souvenir, 9-15 avril 2009.

Sampson H., Ellis N., The Global Market for seafarers working about merchant cargo ships.

Rapport d'enquête technique, abordage entre les navires CMA CGM Laperouse et Thèbes en mer du Nord, 23 décembre 2010, BEA mer.

Rapport d'enquête technique, abordage entre le chalutier Idefix II et le voiturier Nordic Spirit, 7 octobre 2008, BEA mer.

Rapport d'enquête technique, Vol AF 447 Rio de Janeiro – Paris, Bureau Enquête Analyse aéro.

The role of trust and interaction in GPS Related Accidents : a human factors Safety Assesment of the Global Positioning system (GPS), Johnson C.W., Shea C. & Holloway M.

NSTB 97/01 Maritime Accident Report, navire *Royal Majesty*, 1995.

Rapport d'enquête technique navire *Explorer* dans le Détroit de Bransfield près des îles Shetland Sud, République du Libéria (O.N. 8495).

Clostermann J.P., L'homme au cœur de la sécurité maritime, La Revue Maritime n°489, septembre 2010.

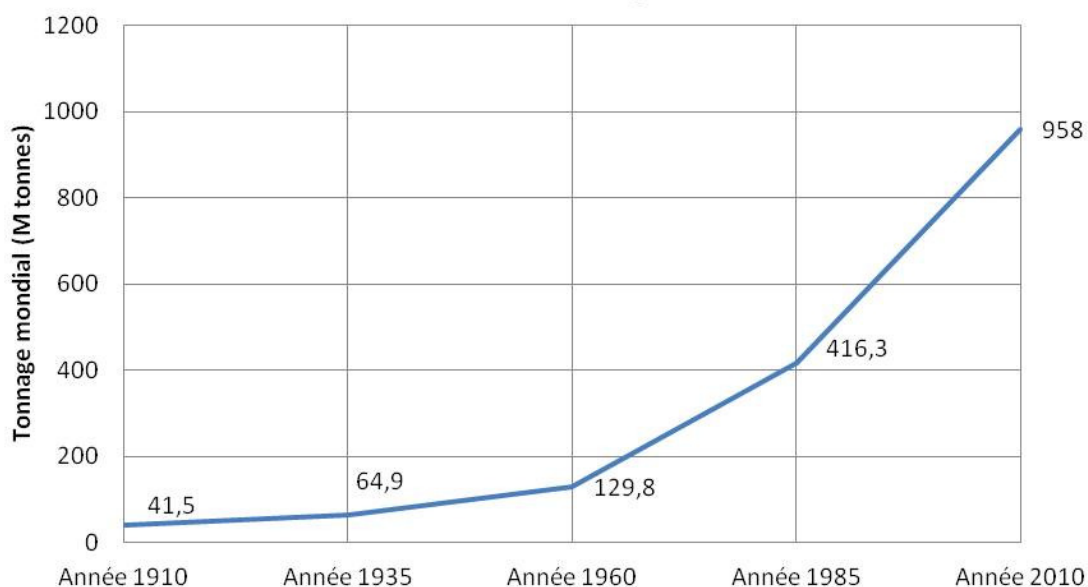
MIT Report, Report on the safety technical investigation, Cruise Ship *Costa Concordia*, Marine Casualties Inv. Body.

O'Neil W.A., Bridge Ressource Management, The Nautical Institute.

Annexes

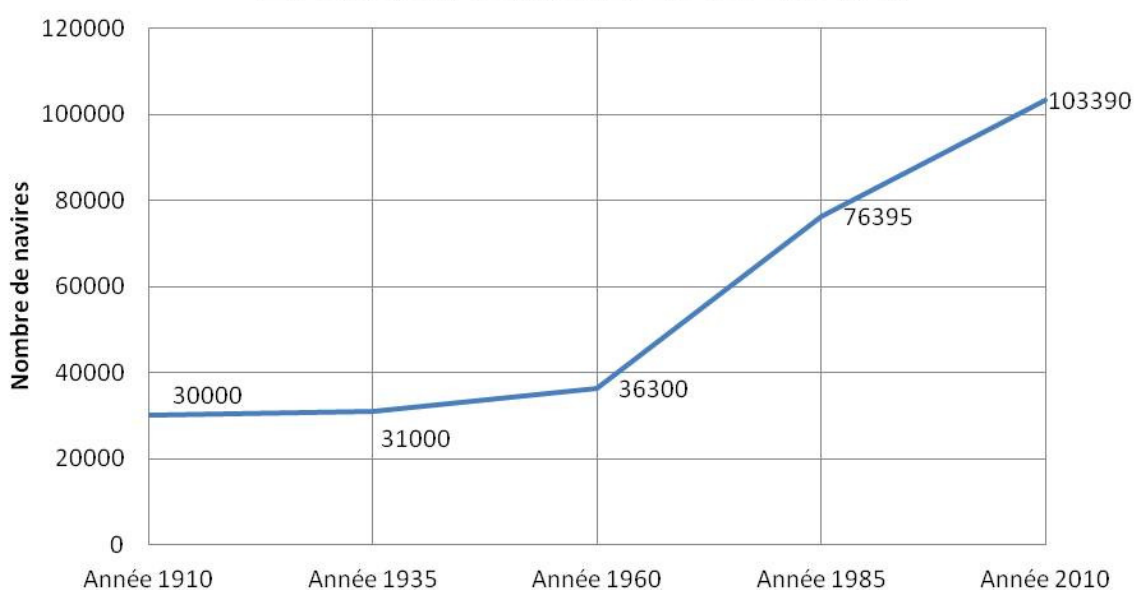
ANNEXE 1 : évolution du tonnage mondial	148
ANNEXE 2 : évolution du nombre de navires.....	148
ANNEXE 3 : évolution du taux de pertes totales de navire.....	149
ANNEXE 4 : répartition de la flotte mondiale par pavillon	149
ANNEXE 5 : causes de pertes totales de navires.....	150
ANNEXE 6 : répartition des accidents par type de navire.....	150
ANNEXE 7 : nationalité des équipages, répartition mondiale.....	151
ANNEXE 8 : abordage entre les navires Samco Europe et MSC Prestige, étude.....	152
ANNEXE 10 : clause de charte partie relative à la compétence de l'équipage	153
ANNEXE 11 : procédure de contrôle dans le cadre du PSC, (STCW).....	154
ANNEXE 12 : traduction de conversation lors d'un PSC	155
ANNEXE 13 : Le modèle du Swiss Cheese par James Reason.....	155

ANNEXE 1 : évolution du tonnage mondial



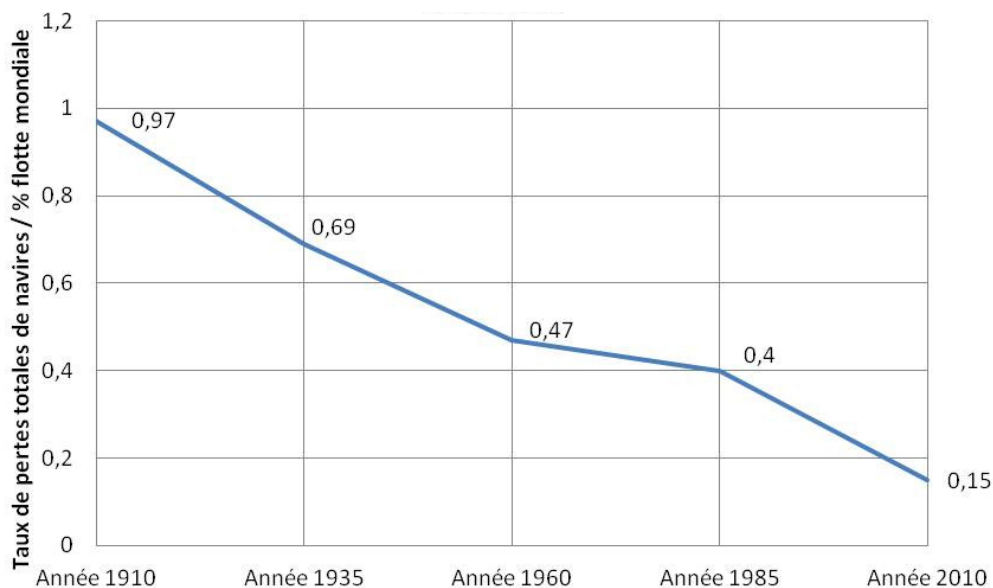
Données : évolution du tonnage mondial en Millions de tonnes entre 1910 et 2010. *Source:* AGCS, Safety and Shipping report 1912-2012, from Titanic to Costa Concordia.

ANNEXE 2 : évolution du nombre de navires



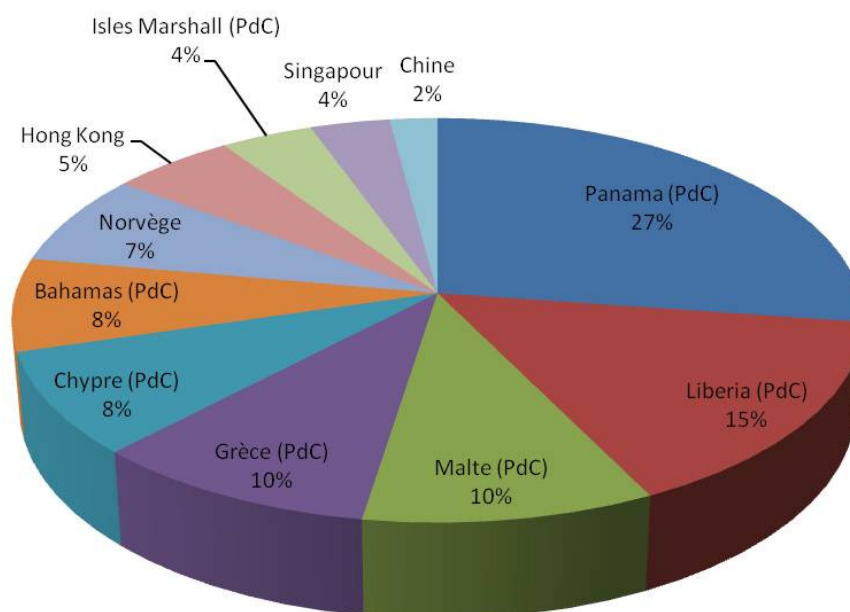
Données : évolution du nombre de navires entre 1910 et 2010. *Source:* AGCS, Safety and Shipping report 1912-2012, from Titanic to Costa Concordia.

ANNEXE 3 : évolution du taux de pertes totales de navire



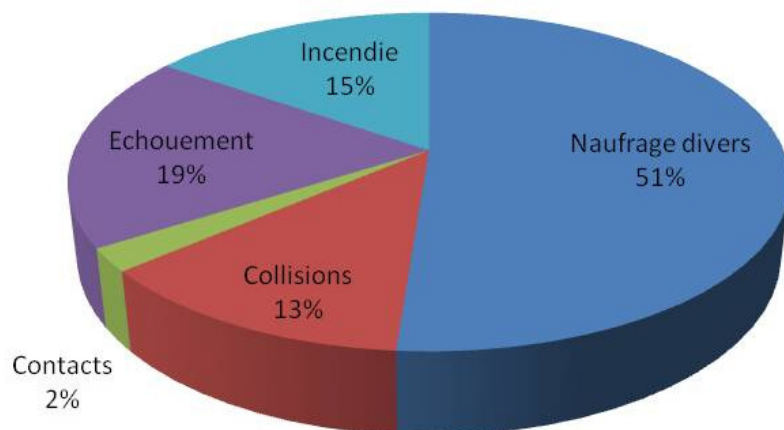
Données : évolution du taux de pertes de navires par rapport au % de la flotte mondiale entre 1910 et 2010. *Source:* AGCS, Safety and Shipping report 1912-2012, from Titanic to Costa Concordia.

ANNEXE 4 : répartition de la flotte mondiale par pavillon



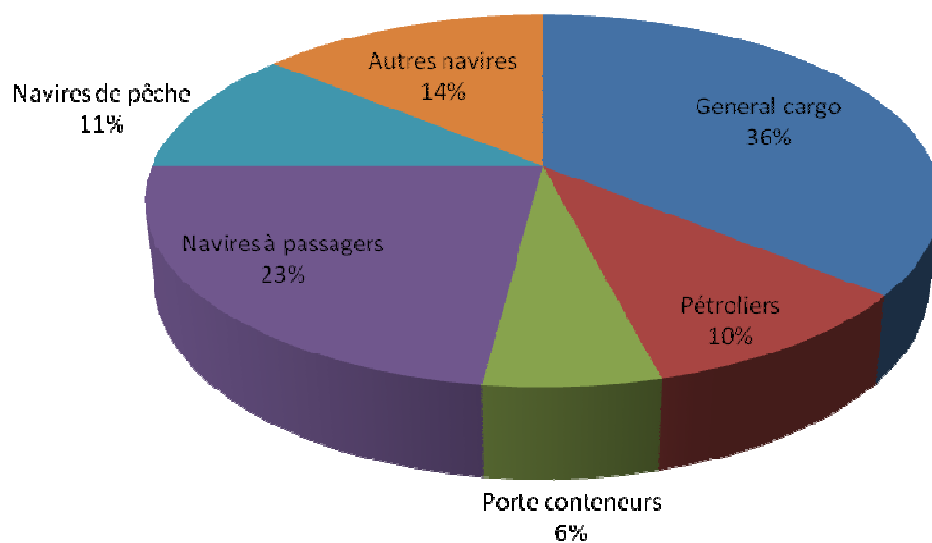
Données: répartition de la flotte mondiale par rapport aux capacités en tonnes de port en lourd des navires battant pavillon des Etats cités. Classement de 2003 effectué par le Global Labour Market for Seafarers (GLMS). PdC renseigne si le pavillon est déclaré comme étant un pavillon de complaisance par l'International Transport Federation (ITF).

ANNEXE 5 : causes de pertes totales de navires



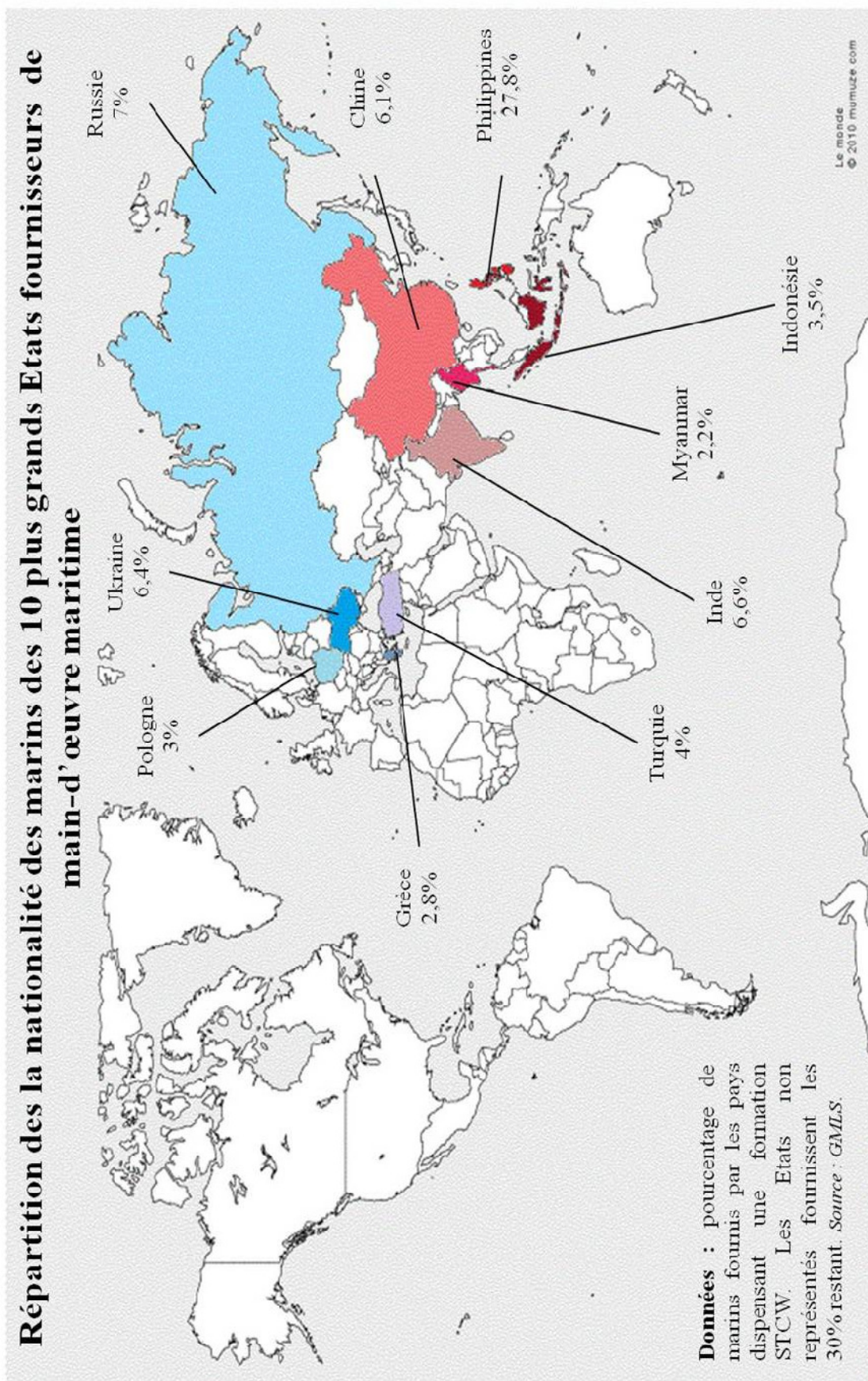
Source : AESM, données de 2010. Maritime accident review 2010.

ANNEXE 6 : répartition des accidents par type de navire



Source: AESM, données de 2010. Maritime accident review 2010.

ANNEXE 7 : nationalité des équipages, répartition mondiale

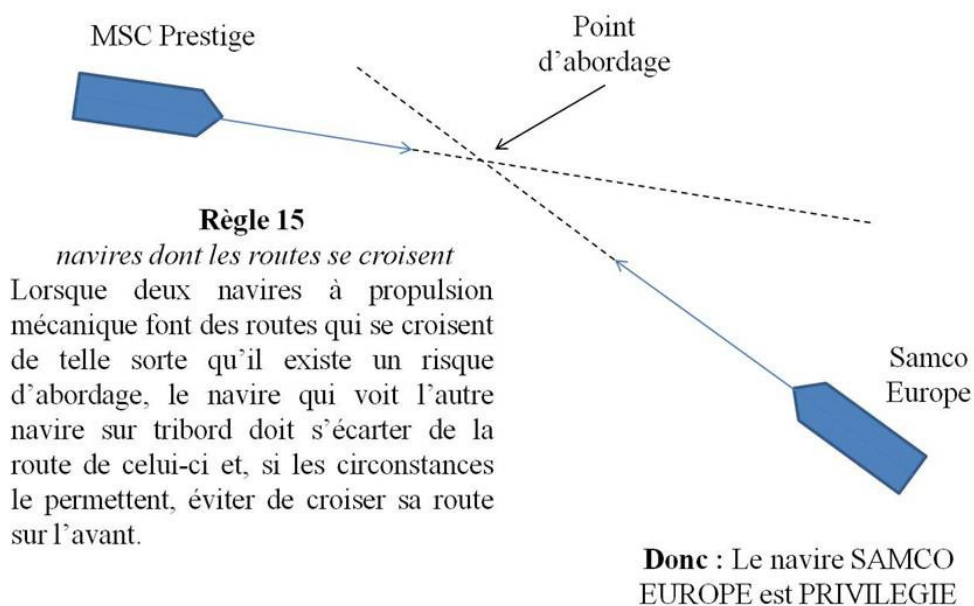


ANNEXE 8 : abordage entre les navires Samco Europe et MSC Prestige

Préface, étude

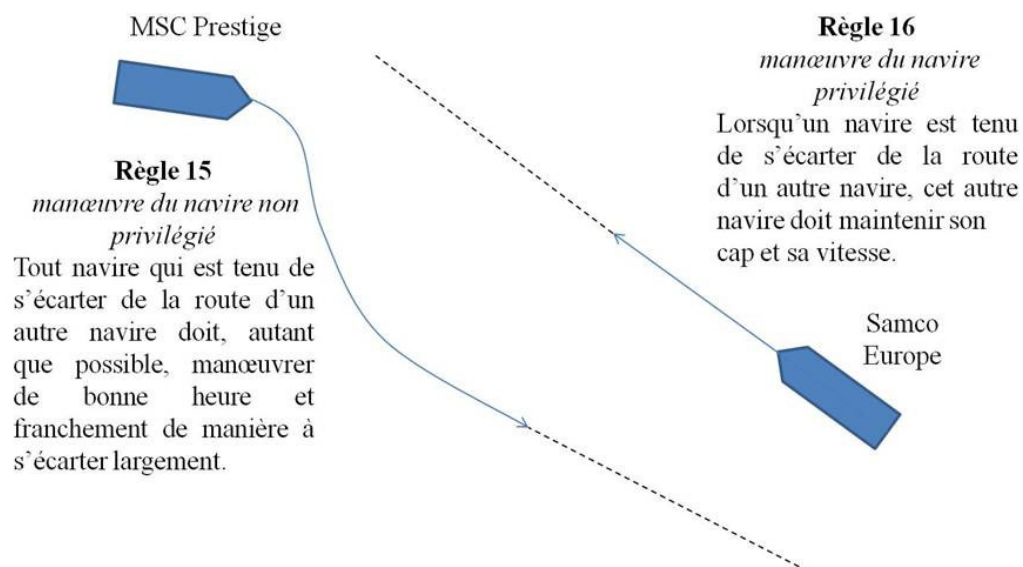
Abordage entre les navires SAMCO EUROPE & MSC PRESTIGE

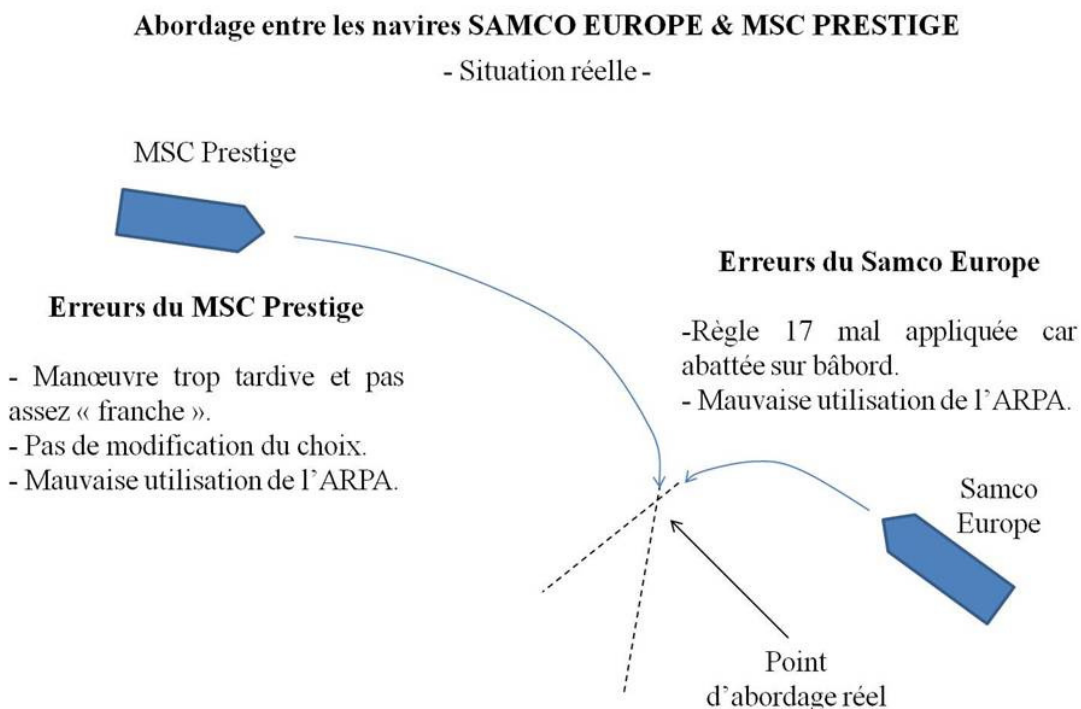
- Situation initiale -



Abordage entre les navires SAMCO EUROPE & MSC PRESTIGE

- Situation théorique -





ANNEXE 10 : clause de charte partie relative à la compétence de l'équipage

14. Suspension of Hire, etc.

(A) In the event of dry-docking or other necessary measures to maintain the efficiency of the Vessel, loss of time deficiency and/or default of men or Owners' stores or lack of qualified vessel's personnel and/or their wrongful acts, refusal to sail, breach of orders, neglect of duty deficiency of men or Owners' stores, strike of Master, Officers and Crew, breakdown of machinery, damage to hull or other accident, either hindering or preventing the working of the Vessel and continuing for more than the number of consecutive hours indicated in Box 31, no hire to be paid in respect of any time lost thereby during the period in which the Vessel is unable to perform the service immediately required and Owners to reimburse to Charterers bunkers consumed during such periods and unavoidable directly related extra expenses.

Should the Vessel deviate or put back during a voyage, contrary to the orders or directions of the Charterers, for any reason other than accident to the Cargo, the hire to be suspended from time of her deviating or putting back until she is again in the same or equidistant position from the destination and the voyage resumed therefrom.

Exemple de clause de charte-partie précisant que la conséquence d'un manque de personnel qualifié sera un désaffrètement du navire. Extrait de la Charte type éditée par le BIMCO, *Linertime, Deep Sea Time Charter (Box layout 1974)*.

ANNEXE 12 : traduction de conversation lors d'un PSC

-« Capitaine, nous allons faire un exercice d'urgence. Vous avez un incendie dans le magasin du coqeron avant. Envoyez l'alarme d'urgence et regroupez les équipes de secours ».

- Vous devez plaisanter, la moitié de mon équipage est à terre et les autres sont occupés sur le navire aux opérations commerciales.

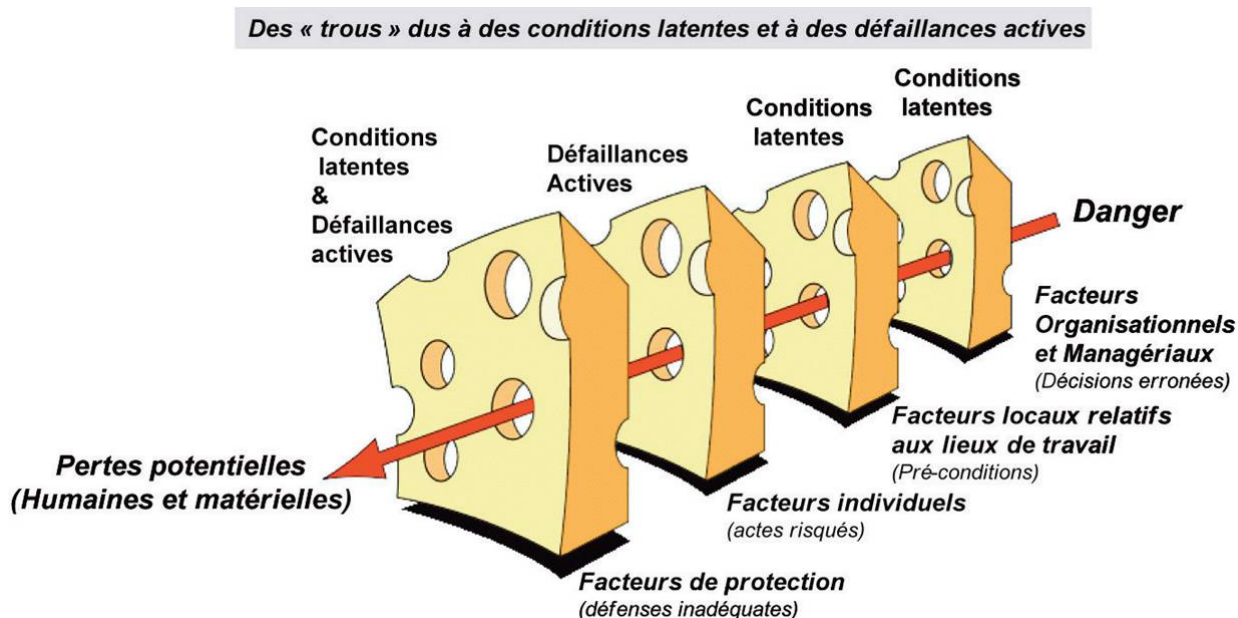
- Capitaine, envoyez le signal d'urgence... (Après un moment...).

- Capitaine, c'était mauvais, dites à vos hommes de stopper, l'exercice est terminé. Je reviendrais dans deux jours et nous conduirons l'exercice à nouveau.

- Je suis désolé mais nous avons bientôt terminé nos opérations et le navire doit partir demain.

- Capitaine, je reviendrai dans deux jours et nous ferons à nouveau l'exercice. Passez une bonne journée maintenant ! ».

ANNEXE 13 : Le modèle du Swiss Cheese par James Reason



Le modèle du Swiss Cheese schématise d'un côté du fromage une activité à risque (transport maritime) et de l'autre, un accident (perte du navire par incendie). Chaque tranche du fromage est une barrière (ex, formation des marins, Code ISM, systèmes de prévention, organisationnels etc.). Si chaque barrière a une faille (trou), l'accident se produira lorsque toutes les faiblesses seront alignées. *Schéma issu du dossier Le facteur humain et la sécurité maritime, Chauvin C., la Revue Maritime n°489.*

Table des matières

Remerciements	4
Table des abréviations	5
Sommaire	7
Introduction	8
Partie 1 - Les solutions préventives	20
Titre 1 – La formation maritime initiale	21
Chapitre 1 - Présentation de la Convention STCW	22
Section 1 - La Convention STCW d’hier et d’aujourd’hui	22
Section 2 - Présentation formelle du texte	24
Chapitre 2 - La formation des marins introduite par la Convention STCW	26
Section 1 - La formation nautique	26
Section 2 - La formation commerciale et technique	28
Section 3 - La formation aux situations d’urgence	30
§1- GENERALITES	30
§2- L’INCENDIE	31
§3- L’ABANDON DU NAVIRE ET LA SURVIE	32
Chapitre 3 - Les nouvelles orientations de la Convention STCW	34
Section 1 - Une nécessaire évolution	34
Section 2 - Introduction au <i>Bridge Ressource Management</i>	36
§1- NECESSITE DU BRM	36
§2- LES REPONSES DU BRM	37
Section 3 - Facteurs humains et prévention de la sécurité	39
§1- GENERALITES	39
§2- LA TRAJECTOIRE D’UN ACCIDENT	40
§3- LA STRUCTURE HYPERHIERARCHISEE D’UN NAVIRE	41
§4- LE MYTHE DE L’ERREUR	42
§5- LA COMMUNICATION EFFICACE	43
Chapitre 4 - La formation à la prévention de l’abordage	46
Section 1 - Contexte et cadre conventionnel des règles de route	46
Section 2 - Application de la Convention COLREG	48
§1- D’INTERPRETATIONS NAUTIQUES DELICATES EN INCERTITUDES CONVENTIONNELLES	48
Chapitre 5 - La délivrance des brevets	58

Titre 2 – La formation maritime en continu	60
Chapitre 1 - L'implication du Code ISM dans la formation des marins	61
Section 1 - De la nécessité d'encadrer l'exploitation des navires.....	61
Section 2 - De la nécessité de responsabiliser les armateurs	62
Section 3 - Le Code ISM et la formation des marins.....	64
§1- CADRE DE L'ETUDE.....	64
§2- RESPONSABILITE DE LA COMPAGNIE DANS L'ARMEMENT EN EQUIPAGE DU NAVIRE.....	65
§3- LES FAMILIARISATIONS.....	68
§4- LA FORMATION AU SAFETY MANAGEMENT SYSTEM.....	70
§5- LA PLANIFICATION DU TRAVAIL	72
A. – Mise en place de procédures	72
B. – Problèmes posés par les procédures	73
C. – La <i>check list</i> , outil de support non exhaustif	75
§6- LA FORMATION AUX SITUATIONS D'URGENCE	76
Section 4 - Critiques et perspectives.....	79
Chapitre 2 - La formation continue proposée par les armateurs.....	81
Section 1 - De la nécessité d'adapter la formation au type de navire	81
Section 2 - Une formation continue des marins pour les navires de service à l' <i>offshore</i>	82
§1- SPECIFICITE DES NAVIRES DE SOUTIEN.....	82
§2- LA FORMATION AU POSITIONNEMENT DYNAMIQUE	83
Section 3 - Approche critique du système de formation des armateurs.....	85
Partie 2 - Les solutions coercitives	87
Titre 1 – Les sanctions pour non-respect d'obligations réglementaires	88
Chapitre 1 - Les solutions coercitives pour non-respect de la Convention STCW	89
Section 1 - Les contrôles du système de formation effectués par l'OMI.....	89
§1- DISPOSITIONS CONVENTIONNELLES.....	89
§2- LES ASPECTS COERCITIFS.....	90
§3- DES SOLUTIONS ALTERNATIVES.....	92
Section 2 - Les contrôles du système de formation effectués par l'AESM	93
Chapitre 2 - Les contrôles par les Etats du port.....	96
Section 1 - De l'utilité des contrôles par les Etats du port.....	96
Section 2 - Les solutions coercitives en vertu des dispositions de la Convention STCW	98
§1- CADRE CONVENTIONNEL DES CONTROLES.....	98
§2- LA NOTION DE BREVET	99
§3- LES SANCTIONS EN CAS D'ABSENCE DE BREVET STCW.....	100

§4- LES CONTRÔLES APPROFONDIS	101
Section 3 - Les solutions coercitives en vertu du non respect de l'application du Code ISM ...	104
§1- DEUX CONCEPTIONS DES PSC	104
§2- LA CONCEPTION ANGLO-SAXONNE	104
§3- LA CONCEPTION « EUROPEENNE».....	106
Chapitre 3 - Les sanctions disciplinaires et pénales	108
Titre 2 – Les sanctions en vertu du non-respect d'obligations contractuelles ou extracontractuelles	112
Chapitre 1 - Les obligations contractuelles	113
Section 1 - Obligation d'assurer la navigabilité du navire.....	113
§1- NOTION DE NAVIGABILITE PAR L'EQUIPAGE.....	113
§2- BREVETS ET COMPETENCES AU SERVICE DE LA NAVIGABILITE.....	114
A. – Compétence documentaire	114
B. – Compétence réelle	115
Section 2 - Obligation de faire diligence pour assurer la navigabilité	117
Chapitre 2 - Conséquences contractuelles	120
Section 1 - Compétence des marins et affrètement.....	120
Section 2 - Compétence des marins et transport de marchandise	122
Chapitre 3 - Limitation de responsabilité et incompétence	126
Section 1 - Accès à la limitation	126
Section 2 - Exception à la limitation de responsabilité.....	127
§1- NOTION DE LA FAUTE DE TEMERITE.....	127
§2- SANCTIONS POUR FAUTE DE TEMERITE DANS L' ARMEMENT DES NAVIRE	130
Chapitre 4 - La responsabilité civile du capitaine de navire.....	132
Chapitre 5 - L'application des causes exonératoires ou limitatives de responsabilité, une navigation en eaux resserrées, le navire <i>Heidberg</i>	135
I - Une conduite prudente en eaux resserrées	137
A- Le contrôle des brevets	137
B- Le contrôle de la formation	138
II - Les dangers d'une navigation imprudente en eaux resserrées.....	140
A- La faute <i>personnelle</i> de l'armateur contre la faute nautique.....	140
B- La qualification de la faute de l'armateur	141
Conclusion.....	143
Bibliographie	144
I – Ouvrages généraux et spéciaux.....	144

II – Mémoires et thèses	144
III – Etudes et rapports	145
Annexes	147
ANNEXE 1 : évolution du tonnage mondial	148
ANNEXE 2 : évolution du nombre de navires.....	148
ANNEXE 3 : évolution du taux de pertes totales de navire.....	149
ANNEXE 4 : répartition de la flotte mondiale par pavillon	149
ANNEXE 5 : causes de pertes totales de navires.....	150
ANNEXE 6 : répartition des accidents par type de navire.....	150
ANNEXE 7 : nationalité des équipages, répartition mondiale.....	151
ANNEXE 8 : abordage entre les navires Samco Europe et MSC Prestige, étude.....	152
ANNEXE 10 : clause de charte partie relative à la compétence de l'équipage	153
ANNEXE 11 : procédure de contrôle dans le cadre du PSC, (STCW).....	154
ANNEXE 12 : traduction de conversation lors d'un PSC	155
ANNEXE 13 : Le modèle du Swiss Cheese par James Reason	155
Table des matières	156

Résumé

La formation des gens de mer est incontestablement un moyen efficace dans la prévention des accidents maritimes. Méconnu, cet aspect de la sécurité revient pourtant régulièrement sur le devant de la scène médiatique, à l'aube de chaque nouveau drame maritime. L'attitude du capitaine du paquebot *Costa Concordia* et le déroulement des événements ont sérieusement écorné l'image professionnelle des marins, et plus particulièrement des officiers. Cette étude nous permettra de poser un œil critique sur la réalité de cette formation pour en comprendre les forces et limites. En analysant également les possibles sanctions qui pèsent sur les Etats, les armateurs ou les marins lorsque ceux-ci ne respectent pas leurs obligations, nous mettrons en avant les enjeux financiers et juridiques induits par l'armement d'un navire avec un équipage incompetent.

Mots clés : formation, compétence, qualification, prévention de la sécurité, Convention STCW, facteurs humains, abordage, incendie, simulateur, Code ISM, navigabilité, faute nautique, limitation de responsabilité, faute de l'armateur, responsabilité civile, responsabilité pénale, faute de témérité.

Abstract

Seafarer training is obviously an efficient way to prevent maritime accidents. Unknown subject, this side of safety is nevertheless regularly under mediate flashlights, each time a new maritime drama occurs. Captain attitude on the cruise ship Costa Concordia and progress of events have seriously wormed the professional picture of seafarers, and particularly of officers. This study will allow taking a critical look on the reality of his formation to understand its forces and limits. By analyzing sanctions which apply on States, owners and seamen when they do not fit with their obligations, we will push ahead the potential financial and legal implications when a ship is manned with an incompetent crew.

Keywords : *training, skills, qualification, safety prevention, STCW Convention, human factors, collision, fire, simulator, ISM Code, seaworthiness, nautical error, limitation of liability, owner fault, civil liability, penal liability, inexcusable conduct.*