

AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
ÉCOLE DOCTORALE DE SCIENCES JURIDIQUES ET POLITIQUES
CENTRE DE DROIT ÉCONOMIQUE – CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**LA MAITRISE DES COMPÉTENCES DE L'ÉQUIPAGE DU NAVIRE
MARCHAND POUR LA PRÉVENTION DES DOMMAGES**

Une prérogative de l'armateur

Thèse pour le doctorat en droit privé présentée et soutenue publiquement par

Etienne BUTAEYE

le 21 juin 2019, à Aix-en-Provence

Directeur de thèse

Cyril BLOCH, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Membres du jury

Alexis BUGADA, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Jean-Pierre CLOSTERMANN, Professeur à l'École Nationale de la Marine Marchande, Le Havre, Rapporteur

Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne – Paris 1, Rapporteur

Gaël PIETTE, Professeur à l'Université de Bordeaux

AIX-MARSEILLE UNIVERSITÉ
FACULTÉ DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE
ÉCOLE DOCTORALE DE SCIENCES JURIDIQUES ET POLITIQUES
CENTRE DE DROIT ÉCONOMIQUE – CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

**LA MAITRISE DES COMPÉTENCES DE L'ÉQUIPAGE DU NAVIRE
MARCHAND POUR LA PRÉVENTION DES DOMMAGES**

Une prérogative de l'armateur

Thèse pour le doctorat en droit privé présentée et soutenue publiquement par

Etienne BUTAEYE

le 21 juin 2019, à Aix-en-Provence

Directeur de thèse

Cyril BLOCH, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Membres du jury

Alexis BUGADA, Professeur à l'Université d'Aix-Marseille

Jean-Pierre CLOSTERMANN, Professeur à l'École Nationale de la Marine Marchande, Le Havre, Rapporteur

Philippe DELEBECQUE, Professeur à l'Université Panthéon-Sorbonne – Paris 1, Rapporteur

Gaël PIETTE, Professeur à l'Université de Bordeaux

REMERCIEMENTS

Un grand merci à tous ceux qui m'ont régulièrement demandé où en était mon travail. Ce sont ces petits mots qui m'ont rappelé que mon obstination n'était pas vaine. Il a pu aboutir grâce à ces marques d'intérêt.

Je tiens plus particulièrement à remercier les professeurs Christian Scapel et Pierre Bonassies qui ont accepté que je suive les cours de Master 2 de droit maritime, alors que je n'avais pas une formation de juriste, mais d'officier de la marine marchande. Ouvrir ma formation technique et mon expérience de navigant à une approche plus juridique de l'exploitation des navires a été, et continue à être, extrêmement passionnant.

Je tiens également à remercier M. Bloch pour avoir dirigé ma thèse et pour tous les précieux conseils qu'il a pu me prodiguer tout au long de sa rédaction.

Un grand merci à Isabelle pour les relectures et à ma femme Léna pour les illustrations et la patience dont elle a fait preuve pendant ces longs weekends et soirées travaillées.

SOMMAIRE

PREMIERE PARTIE – LES SOURCES DE LA COMPETENCE DES EQUIPAGES	23
TITRE 1 LA STANDARDISATION DE LA FORMATION MARITIME	27
TITRE 2 LA DIVERSITÉ DES POLITIQUES D’ARMEMENT	117
SECONDE PARTIE – L’EQUIPAGE A L’ORIGINE D’UN DOMMAGE, LA RESPONSABILITE CIVILE DE L’ARMATEUR	209
TITRE 1 L’ARMATEUR SOIGNEUX DANS LA COMPOSITION DES EQUIPAGES, UN REGIME DE RESPONSABILITE PROTECTEUR.....	213
TITRE 2 L’ARMATEUR NEGLIGENT DANS LA COMPOSITION DES EQUIPAGES, UNE RESPONSABILITE ADAPTEE A LA NATURE DE SA FAUTE	303

LISTE DES ABREVIATIONS

A

ADMO : Annuaire de Droit Maritime et Océanique

ARPA: Automatic Radar Plotting Aid

AIS: Automatic Identification System

ATSB: Australian Transport Safety Board

B

BEA : Bureau Enquête Accident

BIMCO : Batltic International Maritime Council

BRM : Bridge Ressource Management

BTM : Bridge Team Management

BTL : Bulletin des Transports et de la Logistique

C

CA : Cour d'Appel

CAMP : Chambre Arbitrale Maritime de Paris

Cass. Civ. : Cour de Cassation, chambre Civile

Cass. Com. : Cour de Cassation, chambre Commerciale

Cass. Crim : Cour de Cassation, chambre Criminelle

CLC 69 : Convention sur la Responsabilité Civile pour les dommages dus à la pollution (1969)

CNUCED : Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement

C. transp. : Code des transports

C. civ. : Code civil

COLREG 72 : Collision Regulation Convention (1972)

CE : Communauté Européenne

CJUE : Cour de Justice de l'Union Européenne

CRM : Cockpit Ressource Management

D

DIRM : Direction Inter Régionale de la Mer

DST : Dispositif de Séparation de Traffic

DTS : Droits de Tirage Spécial

DMF : Droit Maritime Français

E

ECDIS: Electronic Chart Display Integrated System

ECSCA: European Community Shipping Association

EMSA: European Maritime Safety Agency

ENMM : Ecole Nationale de la Marine Marchande

ENSM : Ecole Nationale Supérieure Maritime

ERM : Engine Ressource Management

F

FRB: Fast Rescue Boat

G

GPS: Global Positioning System

H

HL: House of Lords

H&V: Hague and Visby

I

IGEM : Inspection Générale de l'Enseignement Maritime

ICS: International Chamber of Shipping

ICAO : International Civil Aviation Organization

ISM : International Safety Management Code

ISMA : International Shipmanagement Association

ITF : International Transport Federation

J

JOCE : Journal Officiel de la Communauté Européenne

JORF : Journal Officiel de la République Française

L

L.L.R : Lloyd's Law Report

LLMC 79: Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims (London 1976)

LORAN C: Long Range Charlie

M

MAIB: Maritime Accident Investigation Branch

MARPOL: Convention for Maritime Pollution

MIT: Ministry of Infrastructure and Transport

MLC: Maritime Labor Convention

MSC: Maritime Safety Committee

MSM: Minimum Safe Manning

MoU: Memorandum of Understanding

N

NTSB: National Transportation Safety Board

NYPE: New York Produce Exchange

O

OIT : Organisation Internationale du Travail

OMCI : Organisation Maritime Consultative Internationale

OMI : Organisation Maritime Internationale

ONU : Organisation des Nations Unies

P

P&I: Protection & Indemnity

PSC: Port State Control

PSCO : Port State Control Officer

PUAM : Presses Universitaires Aix-Marseille

PUF : Presses Universitaires Françaises

Q

QBD : Queens Bench Division

R

Rés. : Résolution

RIF : Registre International Français

RINA : Registro Italiano Navale

RIPAM : Règlement International pour Prévenir les Abordages Maritimes

S

SMCP : Standard Marine Communication Phrases

SMDSM : Système Mondial de Détresse et de Sauvetage en Mer

SMS: Safety Management System

SOLAS: Safety of Life at Sea Convention

STCW: Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers

T

TAAF : Terres Australes et Antarctiques Françaises

T. Com. : Tribunal de Commerce

TGI : Tribunal de Grande Instance

TI : Tribunal d'Instance

tjb : tonneaux de jauge brute

tpl : tonnes de port en lourd

TSBC: Transport Safety Board Canada

U

UMS: Unified Measured System (mesure du tonnage)

USCG: United State Coast Guard

USCOGSA: United States Carriage of Goods by Sea Act

UE: Union Européenne

UNCTAD: United Nation Conference on Trade And Development

V

VHF: Very High Frequency

INTRODUCTION

I. L'élément humain, un atout pour la conduite des navires et la prévention des dommages

1. **La conduite du navire, un outil d'expansion.** Esprits aventuriers, les marins ont de tous temps cherché à découvrir ce que pouvait cacher l'horizon. N'hésitant pas à naviguer sur des embarcations primitives pour satisfaire ce besoin de savoir, ils ont fait preuve de courage et d'ingéniosité sans égal pour s'éloigner toujours un peu plus de leurs terres protectrices. Au gré des inventions et des découvertes, les techniques maritimes se sont améliorées. A tel point que la navigation a pu devenir une science dont on pouvait prédire la finalité. En devenant une science à part entière, l'art de la conduite du navire a pu faire l'objet de formations particulières dont les Etats maritimes faisaient la promotion active. En se servant de cet outil pour étendre leur influence commerciale et militaire, les grecs et les romains avaient bien saisi tous les avantages qu'ils pouvaient retirer d'une utilisation maîtrisée du navire. Mais c'est essentiellement lors de l'essor de l'Europe occidentale, au milieu du second millénaire, que se sont développées à grande échelle les écoles maritimes dont la forme perdure encore dans certains pays. Il fallait attribuer des savoirs maritimes au plus grand nombre possible d'hommes de volonté et qui avaient « *du génie* »¹ pour que les navires du Royaume soient pourvus de marins compétents, capables de mener à bien les expéditions nautiques.

2. **Notion de compétence.** Cette capacité des marins, et surtout du capitaine, à mener l'expédition nautique dans laquelle ils s'engageaient, a toujours été étroitement liée à leurs compétences. Les savoirs sur l'art de navigation et la mise en pratique de ces savoirs, constituaient les deux éléments humains majeurs d'une aventure maritime réussie. Celle-ci devant être complétée par l'utilisation d'un bon navire². La notion de compétence individuelle, telle qu'elle peut être retenue aujourd'hui, intègre toujours ces deux éléments. En la définissant comme étant « *une combinaison de multiples ressources liées à l'expérience ou à la formation de la personne, mais aussi à la situation de travail dans laquelle elle se trouve - qui rend une personne au travail « capable de... », dans un contexte précis* »³, M. Defélix rappelle ces deux éléments majeurs, les savoirs (ressources) et l'applicabilité de ces savoirs (situation). L'opérateur qui conduit un système complexe, tel que peut l'être le navire marchand moderne, pourra alors être considéré comme étant compétent lorsqu'il aura la capacité d'utiliser ses connaissances pour

¹ Ordonnance de la Marine, Livre I, Titre VIII, art.4.

² Quoique d'excellents navigants ont franchi des océans, sur des navires plus que sommaires. Ecouter par exemple le reportage de France Inter du 29 janvier 2019 avec le navigateur Jean-Luc van den Heede qui a fait une régate (la *Golden Globe Race*) sans équipement électronique, « à l'ancienne ». Utilisant notamment les astres et la carte papier pour se repérer en mer. <https://www.franceinter.fr/emissions/le-journal-de-13h/le-journal-de-13h-29-janvier-2019>

³ DEFELIX (Ch.), et al., *Nouveaux regards sur la gestion des compétences*, Recherche AGRH, Vuibert, (Mai 2006).

répondre de manière appropriée à une situation particulière. Ces savoirs lui seront indispensables pour assumer pleinement le rôle qui lui sera attribué.

3. La compétence dans la prévention des dommages. L'utilisation d'opérateurs compétents pour conduire des navires de plus en plus sophistiqués est un élément fondateur de la sécurité maritime et primordial pour la prévention des dommages. Comme le souligne M. Clostermann, « *sans compétences, tout est complexe, mais quand on connaît la solution, plus rien ne fait problème* »⁴. En décomplexifiant la conduite du navire, la compétence rend plus sûres et plus appropriées les réponses apportées par les opérateurs. Elle est assimilée au travers de deux processus distincts mais absolument indissociables : la formation maritime pour l'acquisition des savoirs que l'on peut qualifier de « primaires » et l'expérience et l'adaptation de l'opérateur à un environnement particulier pour l'applicabilité de ces connaissances. Ainsi, l'opérateur connaît la réponse à une situation rencontrée et peut appliquer sa réponse dans cet environnement.

4. Complémentarité des compétences techniques et humaines. Cependant, les spécificités qui caractérisent la conduite des navires, ne permettent pas de considérer que la seule compétence technique individuelle des opérateurs suffira à prévenir les incidents d'exploitation. L'internationalisation des équipages, l'éloignement et le travail dans un espace confiné, qui fait également office d'espace de vie, imposent une approche particulière du métier de marin. En effet, au-delà de leurs capacités purement techniques, ils devront avoir des compétences humaines indéniables. Ils devront savoir travailler au sein d'équipages cosmopolites, dont les différences culturelles pourront rendre difficile la cohésion de l'équipage. Cohésion pourtant indispensable dans ce microcosme où chacun a une place et un rôle bien définis dans la marche du navire. Lors d'un incendie, chaque membre d'équipage devra, par exemple, parfaitement assumer son rôle en interagissant avec ses équipiers pour le contenir et le maîtriser. Si l'un d'entre eux faillit, c'est potentiellement toute son équipe et l'ensemble du navire qui sont en danger. De la même manière, les difficultés de communication pourront être accrues du fait du multilinguisme mais également du fait de la hiérarchie très marquée qui organise le travail du bord. Par exemple, certaines cultures très respectueuses de cette hiérarchie ne se permettront pas d'attirer l'attention sur une potentielle erreur du capitaine alors que celui-ci, d'une culture plus ouverte dans ce domaine, s'attendra à ce que ses subalternes partagent leurs points de vue. Tous ces éléments combinés forment une partie⁵ de ce que l'on nomme les facteurs humains et peuvent constituer autant de risques pour la sécurité du navire s'ils ne sont pas considérés à leur juste importance. La compétence doit donc intégrer cette notion de gestion des ressources humaines pour former ce que certains auteurs appellent un « *équipage synergique* »⁶. Ne considérer que les seules compétences techniques de chaque opérateur, pris individuellement, tronquerait la notion de compétence.

⁴ CLOSTERMANN (J.P.), *La Conduite du Navire Marchand, Facteurs humains dans une activité à risques*, Bibliothèque de l'Institut Français d'Aide à la Formation Professionnelle Maritime, p.76.

⁵ Une partie seulement car les facteurs humains sont aussi influencés par des éléments qui ne sont pas liés à la compétence, comme par exemple, la fatigue, la prise de substances illicites ou d'alcool ou encore par l'ergonomie des postes de travail et des équipements mis à la disposition des opérateurs.

⁶ La synergie est une coordination optimale des éléments qui participent à la conduite du système (navire). Elle peut être définie comme étant « *le phénomène par lequel plusieurs individus agissant ensemble créent un effet plus grand que la somme des effets attendus s'ils avaient opéré indépendamment ou créent un effet que chacun d'entre eux n'aurait pas créé isolément* »,

5. S'affranchir des limites humaines, les navires autonomes. Ces paramètres humains semblent, à première vue, avoir un caractère contraignant difficiles à maîtriser et dont l'issue est incertaine. Pour s'affranchir de ce qui ressemble à un obstacle et assurer une prévention des accidents efficace, une partie de la communauté maritime avance aujourd'hui la solution des navires autonomes. Ainsi, le 4 décembre 2018, l'armateur norvégien Norled s'enorgueillit d'avoir effectué une traversée avec son ferry *Folgefonn* sans aucun membre d'équipage à bord⁷. Cette opération montrait au monde des transports que la technologie pouvait, dans certains cas, aller plus loin que la simple assistance à la conduite des navires, en remplaçant purement et simplement toute intervention manuelle. M. Levander, vice-président innovation de Rolls-Royce soutenait par exemple que « *Contrôler à distance un (...) navire est une prouesse* » et que cela constituait « *une étape essentielle avant d'atteindre l'autonomie complète d'un navire* » afin de pouvoir « *reprendre les commandes de la navigation à distance, en cas d'anomalie ou de manœuvre compliquée à l'abord d'un port, par exemple* »⁸. Remplacer les opérateurs par des automates ou de la technologie pour s'affranchir des erreurs humaines, très souvent pointées du doigt lors des accidents, est un fantasme tenace. Mais cette approche n'est défendable que lorsque l'élément humain est considéré comme l'élément faillible d'un système et qu'il doit par conséquent être remplacé⁹. Pourtant, le 9 mai 2018, la presse faisait écho d'un accident mortel entre une automobile autonome en phase de test et un piéton sur une route de l'Arizona. Même s'il faut admettre que les algorithmes sont de plus en plus perfectionnés, la prudence doit être de mise¹⁰.

6. Combiner les forces humaines et technologiques. L'approche qui consiste à considérer l'élément humain comme étant le maillon faible de la conduite du navire n'emporte pas notre conviction. De nombreux acteurs maritimes ont pu exprimer leurs doutes quant à l'utilisation d'une telle technologie sur leurs outils de travail. Ainsi, M. Rodolphe Saadé, président directeur général du groupe CMA-CGM ne pense pas que les porte-conteneurs de grandes tailles pourront être autonomes. Il croit en revanche « *à l'humain et à la formation des équipages* »¹¹. De la même manière, M. Ruppelt, responsable commercial de Ardmore Shipping, estime qu'il n'y a pas de marché pour ce type de technologie en matière de transport de produits pétroliers¹² et qu'il préfère investir dans des technologies plus « utiles »¹³. Nous pensons plus généralement que les études développées dans ce domaine serviront essentiellement à assister les équipages dans la conduite de leur navire plutôt qu'à les remplacer. C'est également la position de M. Sonzio, qui soutient que ces essais de contrôles de ses navires depuis la

GRAU (J.Y.), « Notions de psychologie aéronautique », In MAROTTE (H.) & GRAU (J.Y.), *Facteurs humains ATPL-CPL-IR 040*, Partie 2, Institut Jean-Mermoz, (2008), p.91.

⁷ BOUDET (A.), « Un ferry norvégien réalise une traversée sans intervention humaine », *Les échos*, 4 décembre 2018

⁸ In *Le Monde* du 23 novembre 2017, « Le navire autonome pointe sa coque », propos de M. Oskar Levander, vice-président innovations Rolls Royce.

⁹ AMALBERTI (R.), *La conduite des systèmes à risques*, Le travail humain, PUF, (2013), p.33. « *Les solutions qui espéraient supprimer les erreurs humaines sont (...) en perte de vitesse : automatisation outrancière, procéduralisation extrême, surveillance externe, et même certaines logiques de formation recherchant l'absence d'erreur chez l'élève comme résultat idéal* ».

¹⁰ Il nous arrivait très régulièrement de reprendre le contrôle du navire de soutien à l'offshore en mode manuel alors que celui-ci était paramétré pour rester stationnaire en automatique (pour récupérer ou fournir des équipements à la plate-forme). La perte de contrôle du signal GPS près des plates-formes était la défaillance la plus fréquente. Mais il arrivait également que le calculateur perde la position ou dérive lentement.

¹¹ SAADE (R.), « Les navires autonomes de grande taille, je n'y crois pas », *In Mer et Marine* du 21 novembre 2017.

¹² RUPPELT (G.), Interview donné pour le journal *World Maritime News* du 8 janvier 2018.

¹³ Notamment dans le domaine de la réduction de l'impact du transport maritime sur l'environnement, qui forme indiscutablement le réel enjeu de demain. Voir en ces sens l'impact de la réglementation souffre 2020.

terre n'avaient pas pour objectif de « rendre ses remorqueurs autonomes, mais à trouver des solutions pour améliorer la sécurité et la productivité de nos bâtiments » et d'ajouter, « On veut conserver nos équipages, mais leur donner de nouveaux outils »¹⁴. Bien sûr, des navires autonomes pourront être ponctuellement exploités dans des secteurs bien définis¹⁵. Mais la généralisation d'une telle pratique ne nous semble pas probable¹⁶ et dans tous les cas, pas souhaitable.

7. Adapter ses compétences. L'homme doit rester au centre de la conduite du navire. Il ne sera donc pas question de navires autonomes dans notre étude. Mais, malgré nos doutes quant à une utilisation étendue de tels navires dans un futur proche, il est très probable que les nouvelles technologies actuellement développées dans ce cadre intègrent rapidement les bords afin d'apporter une aide supplémentaire aux équipages dans leur exploitation¹⁷. L'acquisition de nouvelles compétences dans ce domaine sera alors primordiale pour qu'elles soient utilisées au mieux. Nous préférons donc nous concentrer sur la nouvelle approche de la formation maritime et de sa maîtrise de l'élément humain qui, elle seule, peut proposer des solutions pérennes dans la construction d'une relation homme-machine optimisée.

II. Assurer la compétence des équipages, deux approches complémentaires

A. Attribuer des compétences aux équipages, la formation maritime

8. Diversification des sources d'approvisionnement de la main d'œuvre maritime. L'internationalisation du marché de la main d'œuvre maritime survenue lors de la seconde moitié du XX^e siècle a favorisé l'émergence de marins de moins en moins capables d'assurer les fonctions qui leur étaient attribuées. De nombreux Etats ont en effet commencé à dispenser des formations maritimes alors qu'ils n'avaient aucune expérience dans ce domaine. Le seul but était de déployer leur main d'œuvre nationale sur les mers du monde entier pour compenser un marché de l'emploi intérieur difficile. Cette ouverture, permise par le développement des pavillons de libre immatriculation, qui n'imposaient plus de préférence nationale dans la composition des équipages, a profondément fragilisé l'homogénéité des compétences, élément pourtant indispensable dans un milieu on ne peut plus internationalisé. Un membre d'équipage formé aux Philippines pouvait, par exemple, embarquer sur un navire battant le

¹⁴ In *Le Monde* du 23 novembre 2017, « le navire autonome pointe sa coque », propos de M. Sonzio, directeur général de Svitzer, filiale de la société Maersk.

¹⁵ Voir par exemple sur l'utilisation de navires autonomes pour des relevés bathymétriques : « La Chine utilise des navires sans équipage pour une étude géologique des côtes », article paru dans le journal *Xinhua* du 23 octobre 2017. V. également pour une utilisation segmentée des navires autonomes, « New report explores human impact of autonomous ships », In *Gcaptain* du 13 septembre 2018.

¹⁶ Nous pouvons d'ailleurs rappeler qu'à la fin du XX^e siècle, le fantasme des navires autonomes était déjà d'actualité. On pouvait ainsi lire par exemple « *Les Japonais, de leur côté, viennent d'expérimenter avec succès un « navire sans équipage » qui pourrait déstabiliser l'entreprise maritime traditionnelle. Et déjà dans ce pays, comme dans bon nombre d'autres puissances maritimes, le législateur et les autorités se lancent dans la mise en place de plans nationaux encore plus ambitieux en matière de réduction des effectifs* », NDENDE (M.), « La mutation des entreprises du secteur des transports maritimes », DMF 1992-519, spec. 470.

¹⁷ Pour une étude complète et les statistiques sur l'acceptation d'un tel projet dans le milieu maritime, voir l'étude MEADOW (G.), RIDGWELL (D.) & KELLY (D.), *Autonomous Shipping*, Institute of Marine Engineering, Science & Technology, IMAREST, Singapore, April 2018.

pavillon du Panama pour une navigation internationale avec des officiers allemands formés dans leur pays. La grande variété des ressources, utilisées pour que chacun acquière ses qualifications, ne permettait plus de garantir les niveaux de compétence des opérateurs. L'Etat du pavillon, qui réglementait les conditions d'exploitation des navires quand il leur attribuait sa nationalité, déterminait par ailleurs en toute autonomie les conditions selon lesquelles les marins pouvaient exercer une fonction à bord. Certains n'en exigeaient aucune. Les sinistres majeurs survenus lors de la seconde moitié du XX^e siècle ont rappelé à la communauté internationale que les navires ne pouvaient pas être exploités par des équipages sur lesquels aucun contrôle n'était possible.

9. Un cadre international sur la formation maritime, la convention STCW. Pour assurer cette maîtrise effective de la compétence des équipages des navires marchands l'OMI (Organisation Maritime Internationale) a souhaité responsabiliser les Etats en élaborant un ensemble structuré de normes de formation, de veille et de délivrance des brevets. Ces standards impératifs contenus dans la convention STCW de 1978 devront être appliqués par les pays signataires du texte. Les Etats qui formeront des marins ne pourront plus décider unilatéralement du contenu de leur formation maritime ni organiser leurs propres systèmes de délivrance et de contrôle des brevets. Les Etats du pavillon parties à la convention devront eux-aussi s'assurer que les marins servant sur leurs navires auront suivi *a minima* des formations reconnues comme étant conformes aux prescriptions du texte. L'uniformisation de la transmission des compétences à l'échelle internationale était en marche.

10. Une formation progressive. En associant des périodes de formation avec des périodes de mise en pratique, la convention organise une acquisition des compétences complète et progressive qui correspond parfaitement au modèle avancé par Faucher¹⁸. Celui-ci démontre, sur son échelle de développement professionnel, que la compétence s'acquiert en plusieurs phases qui verra l'opérateur être tour à tour novice (début de la formation initiale), intermédiaire (début des périodes d'embarquements en cours de formation) et compétent. A l'issue de cette première phase qu'il nomme « professionnalisation », l'opérateur est certifié (il obtient son brevet maritime) et entre dans la phase « professionnalisme ». Cette phase est elle-même scindée en une période de professionnalisme « avancé » avant d'être qualifiée d'« expert ». La convention STCW suivait donc les préceptes d'Aristophane qui énonçait déjà au V^e siècle avant notre ère qu'il fallait « *être rameur avant de tenir le gouvernail, avoir gardé la proue et observé les vents avant de gouverner soi-même le navire* »¹⁹.

11. Un nouveau rapport à l'erreur humaine, les amendements de Manille. Après s'être longuement attachée à réglementer les formations purement techniques en 1978 et en 1995, l'OMI a souhaité adopter une nouvelle approche de la formation maritime en remettant l'élément humain au cœur de la sécurité maritime²⁰ par l'adoption des amendements de Manille de 2010. En intégrant au texte des dispositions obligatoires sur la formation aux facteurs humains, la convention STCW a admis

¹⁸ FAUCHER (C.), *Explicitation du raisonnement clinique chez des optométristes de niveaux compétent et expert : développement d'un modèle de raisonnement clinique en optométrie*, Thèse de Doctorat, Université de Sherbrooke, QC (2009).

¹⁹ Pour la corrélation entre le modèle de Faucher et le fonctionnement de la convention STCW, voir annexe 1.

²⁰ Voir en ce sens les objectifs de l'OMI en matière de facteurs humains et traduits dans la résolution A.850(20) adoptée le 27 novembre 1997 : *Human element vision, principles and goals for the organization*

que la seule association de bons techniciens avec de bons navires²¹ n'était pas toujours suffisante pour prévenir les dommages. La complexité du fonctionnement cognitif combinée à la conduite d'un système tout aussi complexe impose d'aller au-delà de cette vision simpliste par la préparation des opérateurs au « travailler ensemble », dans un contexte qui, comme nous l'avons déjà mentionné, ne s'y prête pas naturellement. L'attribution obligatoire de compétences « humaines » a des techniciens pour conduire le navire a été un tournant dans la philosophie sécuritaire qui prévalait depuis plusieurs décennies. Le rapport à la fameuse « erreur humaine », qui était incriminée dans 80% des accidents maritimes, a en effet été profondément modifié. Elle ne devait plus nécessairement être évitée mais identifiée et corrigée (notamment dans le cadre de l'utilisation d'appareils modernes). Ce changement d'approche sous-entend un élément crucial dans l'appréciation de la relation entre l'opérateur et son outil de travail. On considère dorénavant qu'il est capable d'engager des réflexions critiques et d'intervenir en conséquence.

Il semblerait donc qu'un suivi scrupuleux des dispositions de la convention STCW par les Etats signataires suffirait à considérer que cet instrument assure la compétence des équipages et par conséquent, la prévention des accidents. Cette approche doit être tempérée pour deux raisons.

12. Difficultés à faire appliquer le texte STCW. La première raison résulte du fait que les Etats signataires de la convention STCW appliquent inégalement les dispositions du texte. L'objectif d'uniformiser la transmission des compétences à l'échelle internationale n'a en conséquence pas été complètement atteint. De larges disparités entre les différents systèmes de formation et de contrôle des brevets demeurent. L'OMI, qui n'a ni la capacité juridique de sanctionner les Etats défaillants, ni la capacité matérielle d'effectuer des contrôles pratiques sur ce que ces Etats déclarent mettre en place, se borne à reconnaître les systèmes de formation sur ces seules déclarations. Nombre d'entre eux se soucieront plus de l'attractivité de leur pavillon ou de leur main d'œuvre que du respect des normes applicables.

13. Une convention peu réactive. La seconde raison concerne le maintien et l'amélioration des compétences qui doit être assuré tout au long de la carrière d'un professionnel. La convention STCW prévoit certes un renouvellement des brevets et des certificats d'aptitude (en général tous les 5 ans²²) mais ce renouvellement obligatoire n'est pas assez étendu pour qu'il garantisse l'ensemble des compétences sur le long terme ainsi que la capacité du personnel à assurer une conduite des navires en toute sécurité. Surtout lorsque les systèmes utilisés sont de plus en plus complexes. La lenteur pour intégrer de nouvelles formations obligatoires dans le Code STCW, et les faire appliquer aux Etats membres, ne permet pas de répondre à une utilisation rationnelle des nouvelles technologies. Par conséquent, il s'ensuit un dangereux décalage entre les programmes de formation et la réalité de la conduite du navire. L'exemple de l'utilisation des cartes électroniques est, à ce titre, frappant (ECDIS). Censées aider les utilisateurs, elles se sont avérées être très complexes à utiliser. Elles sont pourtant apparues sur les navires avant qu'une quelconque formation obligatoire ne soit imposée à leurs utilisateurs. De nombreux accidents en ont résulté. Ce constat rejoint ce que nous mentionnions plus

²¹ CLOSTERMANN (J.P.), « Gestion des ressources à la passerelle », Dossier : L'homme au cœur de la sécurité maritime, *La Revue Maritime* (Septembre 2010), p.22.

²² Ce qui participe au statut d'expert selon l'échelle de Faucher précédemment citée.

haut, l'industrie maritime est aujourd'hui prête à développer des nouvelles technologies pouvant aller jusqu'à l'autonomie complète des navires alors que l'OMI débute à peine ses réflexions sur l'adaptation de sa réglementation²³. Pourtant, personne ne pourra contester que des compétences nouvelles devront être acquises par les opérateurs qui les utiliseront²⁴.

B. Maitriser la compétence des équipages, une nécessaire implication de l'armateur

14. Une exploitation contrôlée du navire. Il n'est donc pas fondé de considérer que la formation maritime encadrée par STCW soit la solution humaine unique pour prévenir les sinistres. Tout d'abord parce que la formation maritime telle qu'elle est prévue par la convention STCW est imparfaite, mais surtout parce que la conduite d'un système à risque impose qu'elle soit exercée dans un environnement contrôlé. Les opérateurs ne doivent pas, aussi performants soient-ils, être isolés dans leur prise de décision. L'exploitation humaine des navires devra être considérée de manière plus globale. En effet, de nombreux accidents maritimes ont montré que des défaillances organisationnelles extérieures aux compétences propres du personnel navigant contribuaient ou causaient les dommages. Il appartiendra donc à celui qui a la responsabilité de son exploitation, en l'occurrence l'armateur²⁵, d'élaborer et mettre en œuvre des stratégies qui préviennent ces défaillances. Une décision anglaise de 1973 à propos du navire *England* a parfaitement résumé cette problématique puisque les juges soutenaient déjà qu'il n'était plus permis que les armateurs ou les managers se « *lavent complètement les mains des questions de navigation et de tout laisser à l'appréciation du capitaine* »²⁶.

Le naufrage du navire roulier à passagers *Herald of Free Enterprise* en 1989 à la sortie du port de Zeebrugge a accéléré l'élaboration d'une réglementation impérative dans ce domaine. Sous la pression de leur armateur, les officiers du bord avaient pour habitude d'appareiller sans avoir fermé la porte étanche avant pour gagner de précieuses minutes dans le rythme infernal des rotations²⁷. Cet accident suffit à lui seul à représenter la façon dont le développement de mauvaises pratiques à bord d'un navire, pourtant pourvu de marins parfaitement compétents d'un point de vue technique, conduit inexorablement au sinistre.

15. Responsabilisation de l'armateur. Code ISM. L'encadrement de l'exploitation des navires par l'entrée en vigueur du Code ISM intégré au chapitre IX de la convention SOLAS a été un tournant majeur dans le rôle joué par les sociétés d'armement. Le manque de pouvoir de l'OMI pour contraindre les Etats parties à respecter ses instruments, l'a conduit à adopter une stratégie nouvelle. Au lieu d'établir toujours plus de normes qui seront inégalement appliquées, l'Organisation a choisi de

²³ PIETTE (G.), « Les navires sans équipage », *DMF* 2017-797.

²⁴ Il ne peut pas vraiment en être autrement. La formation maritime ne peut pas être plus réactive. On sait aujourd'hui que de nouvelles technologies vont apparaître sur les navires mais nul ne sait encore lesquelles seront pérennes ni quelles formes elles prendront.

²⁵ Le Code des transports énonce ainsi que « *L'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire* », C. transp., Art. L.5411-1.

²⁶ *V. The England*, [1973], 1 Lloyd's Rep. 373, « *Il me semble qu'il ne soit plus permis que les armateurs ou les managers se « lavent complètement les mains » des questions de navigation et de tout laisser à l'appréciation du capitaine* ».

²⁷ *V. le rapport d'accident du roulier, M/V Herald of Free Enterprise*, Report of Court n°8074, formal investigation, September 1987.

responsabiliser directement les armateurs en leur imposant de se créer eux même leurs propres obligations sécuritaires et d'assurer l'effectivité de leur application. Les obligations créées par l'armateur et pour lui-même seront contenues dans le *Safety Management System* (SMS). Ce document, validé par les autorités de l'Etat du pavillon, regroupera l'ensemble des procédures ainsi élaborées.

Elles concernent essentiellement l'encadrement de l'élément humain²⁸. Le SMS imposera tout d'abord le suivi des familiarisations des marins avec leur environnement de travail avant qu'ils ne commencent à prendre leurs fonctions. Ils seront ainsi capables de mettre en pratique leurs connaissances dans un environnement particulier²⁹. L'armateur devra, en outre, mettre en place et assurer le suivi de procédures de travail dont l'objectif sera d'encadrer les tâches quotidiennes liées à son exploitation (procédure de départ par exemple). Enfin, pour que les opérateurs ne perdent par leurs savoirs par ce que certains auteurs nomment « *l'érosion des compétences* »³⁰, l'armateur devra planifier des exercices liés aux situations d'urgence qui ne sont pas naturellement pratiqués à bord.

16. Limites du Code. L'entrée en vigueur du Code doit être louée car il imposera à l'armateur de reprendre (ou pour certains, prendre) le contrôle de la gestion de ses navires. Il n'est pourtant pas sans défauts. Son aspect très procédural pourra tout d'abord faciliter une utilisation cachée d'une main d'œuvre moins qualifiée. Puisque les opérateurs n'auront plus aucune liberté dans leurs prises de décision et qu'ils devront simplement suivre des procédures bien établies, l'armateur pourra être tenté de faire un recrutement axé sur la capacité des candidats à suivre une organisation bien déterminée au détriment de leur faculté à en critiquer la pertinence³¹. Les équipages seraient de nouveau considérés comme étant de simples opérateurs attachés à effectuer des tâches répétitives. De la même manière, il pourra être tenté de n'assurer qu'une conformité apparente du navire. La mise en place des procédures demandées par le Code ne garantit en effet aucunement leur efficacité. Les Etats du pavillon, souvent démissionnaires en matière de sécurité maritime malgré leur obligation d'en vérifier et certifier le contenu, ne pourront pas apporter plus de crédit. Seul le SMS apparent sera contrôlé³². Il s'ensuit un curieux paradoxe. L'armateur est obligé de créer et de suivre son SMS mais son efficacité réelle ne dépendra que de la façon dont il souhaite le mettre en application et lui donner plein effet. Ainsi, un système de la gestion de la sécurité reconnu comme étant conforme au Code pourra finalement s'avérer être contreproductif s'il devient une simple tâche administrative dénuée de sens. L'utilité du Code dépendra donc plus de ce que nous nommerons « la philosophie sécuritaire de l'armateur », c'est-à-dire de son rapport à la sécurité et de la façon dont il en fera la promotion au bord, que d'une conformité purement formelle.

17. Influences du pavillon sur le contrôle des compétences des équipages. L'investissement de l'armateur ne devra pourtant pas se limiter à l'élaboration et à la mise en place d'un

²⁸ Le SMS devra par exemple prévoir également des plans de maintenance du navire.

²⁹ Un officier qui connaît parfaitement les principes de l'extinction d'un incendie dans une cale à marchandise par CO2 mais qui ne sait pas l'appliquer sur le système du bord qui a ses propres particularités ne saurait donc être considéré comme étant compétent. Cette faculté à mettre en application ses savoirs rejoint le deuxième élément de la compétence mentionné plus haut.

³⁰ KAUFMAN (H.G.), *Obsolescence and Professional Career Development*, AMACOM, American Management Association (1974).

³¹ La critique ne porte pas sur toutes les procédures et doit bien sûr être constructive.

³² Par les Etats du port ou par l'Etat du pavillon.

système efficace de la gestion de la sécurité des navires. Il existe d'autres facteurs plus difficiles à matérialiser qui pourront directement influencer la capacité des équipages à conduire l'aventure maritime et pour lesquels l'armateur devra se montrer particulièrement vigilant. Ces facteurs, issus de sa politique d'armement, participeront à fragiliser son pouvoir de contrôle dans ce domaine. Le choix du pavillon est le premier de ces facteurs³³. En optant pour un pavillon ouvert peu contraignant, l'armateur choisira d'évoluer dans un environnement opérationnel qu'il ne connaît pas. L'Etat du pavillon ne lui imposera aucune contrainte de nationalité pour son équipage et aucun contrôle ne sera effectué sur la fiabilité des programmes de formation suivis par les membres le composant. La conformité sera purement apparente. Pour garantir les compétences réelles de ces équipages cosmopolites et hétérogènes et leur capacité à travailler ensemble, l'armateur devra montrer plus d'implication que s'il avait choisi un pavillon avec lequel il aurait eu des liens plus étroits.

18. Influences de la délégation sur la maîtrise des compétences des équipages. Le choix d'un pavillon ouvert qui rendra difficile le contrôle des compétences des équipages sera en général doublé d'un autre choix d'armement qui écartera irrésistiblement l'armateur d'une de ces prérogatives historiques : la délégation. Comme nous l'avons mentionné, l'armateur choisit des équipages de différentes nationalités dont il ne connaît rien du marché de la main d'œuvre maritime. Pour élaborer le recrutement, il fera alors appel à des sociétés spécialisées dans le pays dont est issue la main d'œuvre et qui se chargeront de recruter et placer des marins pour son compte. Par la multiplication des acteurs qui assumeront chacun une partie de la gestion du navire et dont le professionnalisme sera aléatoire, l'armateur pourra perdre le contrôle effectif de son outil de travail. Cette perte de contrôle pourra être volontaire mais elle ne devra pas être acceptée. Peu importe ses stratégies d'armement, il devra s'impliquer suffisamment dans la gestion de ses équipages pour ne pas que ses navires soient armés avec un équipage dont il ne contrôle rien de la compétence. Plus il s'éloignera d'une gestion directe de ses équipages, plus son investissement pour en compenser les effets devra être grand.

III. L'armateur investi dans la maîtrise des compétences des équipages, une obligation multiforme

19. Obligation réglementaire. L'investissement de l'armateur pour maîtriser les compétences de ses équipages est donc, dans la pratique, plus que nécessaire. Surtout si ses stratégies d'armement l'éloignent d'un contrôle effectif et direct de ses marins. Il sera en fait le principal acteur de leur capacité à conduire sûrement le navire et prévenir les dommages issus de l'erreur humaine. La réglementation maritime intègre bien l'importance de cette implication puisque d'une manière plus juridique, elle en fait une obligation. Le Code des transports applicable aux navires français énonce dans ce sens que « *Tout navire est armé avec un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord* ».

³³ Les sociétés écrans appelées *single ship companies* sont en général créées dans le pays de la nationalité du navire. Ces sociétés correspondent au besoin des armateurs à cloisonner les risques. Le seul actif officiel de cette société sera le navire. « *L'intérêt d'une telle organisation, faut-il le préciser ? est de tirer avantage de l'écran que constitue la personnalité morale : le créancier d'une opération liée à l'exploitation d'un navire ne pourra, en principe, agir que contre la société propriétaire du navire* », DELBECQUE (Ph.), <https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/SingleShipCompany.pdf>

(...)»³⁴. La convention SOLAS énonce en des termes semblables que « *tout navire doit être armé avec un équipage suffisant en nombre et en qualité* »³⁵. Cette obligation réglementaire de sécurité, qui imposera à l'armateur de s'assurer que chaque membre d'équipage sera dûment breveté pour assumer une fonction, que la composition de ses équipages respecte les effectifs minimaux de sécurité et que le navire respecte les dispositions du Code ISM, ne permet pourtant pas de nuancer son investissement. En effet, comme nous l'avons soulevé, l'implication de l'armateur devra prendre de multiples formes qui vont souvent au-delà du simple respect apparent de la loi. Si l'on s'en tient à vérifier la seule conformité du navire avec les réglementations applicables, toute une partie de ses prérogatives ne sera pas considérée comme partie intégrante à cette obligation.

20. Obligation d'agir en bon professionnel. Nous pouvons heureusement constater que cette obligation purement réglementaire sera recouverte par une obligation plus large, beaucoup plus complète et qui peut être diversement interprétée : l'obligation de mettre le navire en Etat de navigabilité. La navigabilité « humaine », qui reprendra tous les éléments ci-dessus développés, en sera l'une des composantes. L'obligation de conformité réglementaire, dont l'intérêt de l'étude est assez limité, sera donc enveloppée par l'obligation d'agir en bon professionnel dans la gestion du navire pour qu'il puisse affronter les périls de la mer. Elle sera donc, en théorie plus contraignante car elle prendra en considération l'ensemble des stratégies de maîtrise des compétences des équipages qu'il aura mises en place pour garantir leur capacité à conduire l'expédition nautique.

21. Contenu pratique de l'obligation de navigabilité. Bien qu'indispensable, la seule mise en place d'un SMS apparemment conforme et l'emploi d'une main d'œuvre parfaitement certifiée STCW ne sera donc pas suffisant pour considérer que l'armateur aura satisfait à son obligation d'agir en bon professionnel. C'est son approche globale de la sécurité maritime et l'organisation qui lui donnera corps qui devront être analysées qui le déterminera. Lorsqu'il choisira de déléguer la gestion humaine de ses navires, l'armateur devra assurer un contrôle accru de son mandataire et construire une relation étroite avec lui pour que les consignes de recrutement soient bien définies et respectées par le manager. Il pourra, par exemple, avoir des exigences d'expérience, de nationalité, de niveaux de compétences. Il sera par ailleurs primordial qu'il s'assure personnellement de son degré de professionnalisme en recueillant des informations sur sa politique de recrutement, de fidélisation des équipages et de formation continue. Si les garanties qu'il apporte ne sont pas suffisantes, il devra prendre la décision d'en choisir un autre³⁶. Ces contrôles s'avéreront d'autant plus déterminants lorsque l'armateur choisira des équipages issus de pays formateurs dont il n'a aucune idée de la qualité de la formation maritime dispensée.

³⁴ C. transp., Art. L.5522-2, Décr. n°67-432 du 26 mai 1967 et arrêté du 30 juin 1967.

³⁵ Même si la convention SOLAS est applicable aux Etats signataires (et non d'application directe aux armateurs), ils devront se charger d'en assurer l'effectivité. Convention SOLAS, Chapitre V : Sécurité de la navigation, Règle 13 & Dir. 1999/63 du 21 juin 1999 et en droit interne, Déc. n° 84-810 du 30 août 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

³⁶ L'armateur pourra bien sûr choisir des sociétés qui proposeront des services de qualité et qui fourniront une main d'œuvre fidélisée et parfaitement formée. Mais une telle stratégie à un coût qui est souvent inadapté au financement moderne des navires (et au choix de déléguer) dont les propriétaires, totalement étrangers aux choses de la mer, veulent un retour sur investissement rapide. Pour y parvenir, les frais d'exploitation dont le premier poste est le financement des équipages, devront être minimisés. Le choix de managers moins coûteux sera l'option privilégiée pour y parvenir.

22. Promouvoir la philosophie sécuritaire de l'armateur. L'obligation de l'armateur s'étendra ensuite à la promotion de la philosophie sécuritaire qu'il aura choisie de mettre en place à bord de ses navires. Même si le Code ISM met en pratique certains de ces aspects, cet élément beaucoup plus abstrait à concevoir sera essentiellement matérialisé par un investissement accru dans les facteurs humains et dans la gestion optimale des ressources disponibles pour conduire le navire. La création d'un équipage synergique passera par des stratégies de gestion du personnel qui devront prendre en compte les spécificités culturelles de chacun. Cela implique plusieurs problématiques étroitement liées. L'armateur devra tout d'abord promouvoir la culture de l'erreur humaine. Comme nous l'avons vu, celle-ci ne doit pas être évitée, mais identifiée et contrôlée. Un grand travail de pédagogie devra être mené pour faire accepter cette perspective à certaines cultures. Il devra ensuite lever les difficultés de communications induites par le fort gradient hiérarchique qui caractérise l'organisation du bord. Certains marins qui ont un rôle actif dans une phase de conduite s'effaceront, par exemple, lorsque le capitaine prendra lui-même le contrôle de la navigation. Ils s'abstiendront de faire remarquer les erreurs qu'il pourra commettre dans la conduite nautique alors qu'elles auront été potentiellement identifiées. Un autre axe de travail sur lequel l'armateur pourra travailler consistera à réduire les comportements autoritaires ou laxistes des officiers supérieurs en s'assurant de leurs capacités à gérer efficacement les ressources humaines mises à leur disposition. Le choix d'officiers dont la culture les dispose naturellement à l'écoute et au compromis s'avérera, à ce titre, déterminant pour l'efficacité du travail d'équipe.

IV. L'échec de l'armateur à prévenir le dommage, une responsabilité civile modulée par son degré d'implication

23. Régime général de responsabilité. Particularisme du droit maritime. Mais aussi abouties soient-elles, les stratégies mises en place par l'armateur pour maîtriser les compétences de ses équipages afin de prévenir les actes dommageables ne sont pas des garanties inconditionnelles contre les incidents d'exploitation. En se basant sur les principes établis par le droit civil commun, l'armateur devra alors répondre de leurs actes sur la base de la responsabilité du fait d'autrui³⁷ si l'employé a agi dans le cadre de sa mission. Cependant, une fois ce principe général posé, le droit maritime, qui possède ses propres spécificités, nuancera la responsabilité civile de l'armateur par des dispositions particulières. Les différents régimes spécifiques dans ce domaine du droit et dont il pourra se prévaloir, auront tous un point commun. Leur applicabilité dépendra directement du degré de professionnalisme dont il aura fait preuve pour prévenir l'incident d'exploitation et le dommage qui en résultera.

24. Influences du comportement de l'armateur dans l'application des régimes spécifiques de responsabilité civile. L'armateur qui aura satisfait à son obligation de mettre son navire en état de navigabilité humaine, ou en d'autres termes, qui aura su mettre en place des stratégies efficaces de maîtrise des compétences de ses équipages, aura ainsi accès à un régime de responsabilité civile très

³⁷ La responsabilité pour le fait d'autrui est prévue par l'Art. L.1242 du C. Civ., ou en droit anglais, par la « *Vicarious Liability* ». La responsabilité de l'armateur pourra également être retenue sur la base du fait des choses que l'on a sous sa garde (en tant que gardien du navire).

protecteur. L'acte fautif de ses préposés à l'origine du dommage n'entraînera plus nécessairement sa responsabilité pleine et entière. Ces entorses au droit commun, matérialisées par exemple par l'exonération pour faute nautique ou par l'institution de la limitation de responsabilité, sont issues de la longue tradition maritime qui posait un principe fondamental. L'éloignement entre la conduite du navire et son armateur ne permettait pas de faire peser une responsabilité trop lourde sur ce dernier puisqu'une fois appareillé, aucun contrôle de son exploitation ne pouvait être exercé. Cette approche qui pouvait peut-être se justifier il y a encore quelques décennies, pour ne pas freiner la volonté des investisseurs par un ratio risque – gain trop élevé et un service d'utilité publique, n'est plus d'actualité³⁸. Les stratégies élaborées par l'armateur dans la gestion qualificative de ses équipages doivent aujourd'hui, en tout temps et tous lieux, imprégner le comportement des opérateurs dans la conduite de son outil de travail. Pour se déresponsabiliser des conséquences civiles des actes de ses préposés, l'armateur devra avoir mis en œuvre tout ce qui était raisonnablement possible pour prévenir l'acte fautif à l'origine du dommage.

25. Difficultés de l'analyse. L'analyse de son comportement dans ce domaine s'annonce passionnant mais complexe car la compétence des équipages est une notion que nous avons vue polymorphe, subjective et aux contours incertains (comment le cosmopolitisme influe sur la compétence d'un marin par exemple ?). La méthode pour déterminer si l'armateur sera en droit de bénéficier des dispositions protectrices offertes par le droit maritime répond pourtant à un seul et même schéma. L'analyse de l'acte fautif de l'équipage devra être doublé d'une analyse scrupuleuse de l'environnement organisationnel de l'armateur pour déterminer s'il n'a pas lui-même contribué, par ses propres négligences, à la survenance du dommage. L'ensemble de ce que nous avons appelé sa « philosophie sécuritaire », qui intègre les différents paramètres humains de l'exploitation des navires (compétences techniques, hiérarchie, pérennisation des savoirs, cosmopolitisme etc.), sera donc l'objet de toutes les attentions puisque ce sera lui qui matérialisera de manière pratique son investissement dans la gestion qualitative des équipages.

26. Modification du régime de responsabilité civile. Lorsque des défaillances organisationnelles contributives au dommage seront constatées, il s'opérera une modification du régime de responsabilité civile de l'armateur des plus intéressantes. Il sera en quelque sorte modulé par la nature des manquements qui lui seront personnellement imputables. Ainsi, plus ses stratégies de gestion des équipages seront reconnues comme étant défailtantes, moins les protections du droit maritime seront opérantes. Elles pourront même disparaître totalement lorsque les négligences constatées à son endroit prendront un caractère « inexcusable ». La complexité de la notion de « maîtrise des compétences » ne facilite pourtant pas l'émergence d'une jurisprudence constante qui pourrait être la réponse juridique à une impérieuse nécessité de sécurité. Car, si de prime abord, moduler la responsabilité civile de l'armateur suivant la nature de ses manquements peut apparaître comme une solution pour lui imposer une implication plus active, sa mise en œuvre s'annonce plus incertaine.

27. Problème de la charge de la preuve. Les demandeurs qui auront souffert du dommage et qui voudront lever le régime de responsabilité protecteur en démontrant les négligences de l'armateur

³⁸ Le Code du commerce de 1808 énonçait par exemple que « on a toujours reconnu, pour le commerce, le besoin indispensable d'un régime spécial, distinct du droit civil, mais auquel il doit néanmoins se référer en beaucoup de cas ».

seront dans la pratique confrontés à des difficultés insurmontables héritées d'un droit maritime parfois archaïque. L'apport de la preuve de cette faute, alors que le fonctionnement des structures armateuriales est extrêmement opaque, sera parfois complexe. Ce sera pourtant dans la majorité des cas³⁹, une condition *sine qua non* pour espérer lever les protections offertes à l'armateur. Ainsi, les particularités du droit maritime qui devraient servir à récompenser les armateurs vertueux opérera toujours pour ceux qui se seront totalement désintéressés de la gestion de leur personnel navigant pourtant à l'origine du dommage. La nuance est de taille et extrêmement préjudiciable pour la sécurité maritime car il s'ensuivra alors un phénomène inverse à celui évoqué. L'armateur, protégé par des dispositions pratiquement incassables, n'aura plus de contraintes juridiques réellement efficaces pour l'obliger à s'investir dans une juste mesure dans la compétence de ses préposés.

28. But de l'étude. En apportant une vision pratique de ce que couvre la compétence des équipages, nous tenterons de répondre à cette problématique juridique. Pour y parvenir, nous nous aiderons largement des sciences humaines et conduirons une étude complète de tout ce qui touche aux aspects qualitatifs des équipages et les influences de l'armateur dans chacun des domaines identifiés. Tous ces éléments qui seront, comme nous le verrons, étroitement connectés, et que nous nommerons les « facteurs organisationnels » constitueront autant de possibilités d'investigations pour les demandeurs dans leur tentative de démontrer que l'acte fautif de l'équipage n'était pas isolé mais doublé de négligences de l'armateur. En tentant de qualifier ces négligences en fonction de leur gravité, nous pourrons enfin apporter un éclairage sur la façon dont ces régimes protecteurs devraient être levés.

29. Cadre de l'étude. L'intérêt de notre étude porte sur l'analyse de la modulation de la responsabilité de l'armateur en fonction de son comportement lorsque ses préposés causent un dommage. Nous ne nous attarderons donc pas sur sa responsabilité pénale qui, malgré un intérêt certain, ne souffre pas des mêmes nuances que sa responsabilité civile. Si un manquement à la loi ou au règlement est constaté à son encontre, sa responsabilité pénale sera alors engagée suivant les termes définis par la loi et entraînera une sanction, une condamnation⁴⁰. Peu importe si celui-ci a tout mis en œuvre pour prévenir ce manquement, il sera qualifié. A titre d'exemple, la loi française prévoit que sera « puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende, le fait, pour l'armateur ou le capitaine, d'admettre à bord un membre de l'équipage ne disposant pas de titres de formation correspondant aux fonctions qu'il est amené à exercer à bord du navire »⁴¹. Le simple constat de l'absence d'un brevet suffira à retenir la responsabilité pénale de l'armateur. La nuance pourra porter sur la sanction mais pas sur la faute elle-même. De la même manière, le respect de la loi ne garantira en rien des compétences du détenteur du brevet valide. C'est à notre avis cette nuance qui est la plus intéressante à étudier.

De la même manière, il ne nous semble pas fondamental de développer spécifiquement les incidences de la compétence des équipages sur la prévention des risques professionnels des marins

³⁹ Sauf dans les cas de pollution ou de transport de passagers par exemple ou le droit maritime établit une responsabilité de plein droit sur le propriétaire (pollution) ou l'armateur (transport de passagers en cas de sinistre majeur).

⁴⁰ Voir par exemple, MIRIBEL (S.), « Droit et sécurité dans les transports aériens et maritimes », *DMF* 2019-810, Colloque International Université Paris I Panthéon Sorbonne Paris, 15 janvier 2019. « *Le traitement des accidents est soit civil, soit pénal. Ces deux voies s'excluent l'une et l'autre. L'action civile vise à réparer un préjudice tandis que l'action pénale recherche une condamnation* ».

⁴¹ C. transp., Art. L.5523-6, Al. 3.

employés par l'armateur. La formation du personnel embarqué, et le développement de leurs compétences, sera, bien sûr, un élément de cette prévention du risque. Cet aspect sera donc, *in fine*, intégré à notre propos. Mais la responsabilité de l'armateur dans ce domaine sera largement influencée par le droit commun. Les obligations qui pèsent sur lui, et les principes généraux de sa responsabilité lorsqu'un de ses marins souffrira d'un accident du travail, seront gouvernés par le droit commun du travail, tel qu'il peut être applicable à toute entreprise. Nous préférons, par conséquent, nous concentrer sur les spécificités du droit maritime dérogeant au droit commun, qui se retrouvent pour l'essentiel dans les dommages causés à des tiers.

V. Plan

30. La première partie de notre étude nous permettra de montrer quels sont les facteurs qui peuvent influencer sur les compétences des équipages. Le premier de ces facteurs sera bien sûr la formation maritime encadrée par la convention STCW (Titre 1), qui, après s'être longuement attachée à définir des normes exclusivement techniques, (Chapitre 1) a récemment choisi de remettre l'élément humain au cœur de la conduite du navire (Chapitre 2).

Le second facteur qui influera sur la compétence des équipages proviendra de la politique d'armement décidée par l'armateur (Titre 2). En choisissant d'adopter des stratégies d'armement qui l'éloigneront de la gestion de son personnel navigant, il pourra fragiliser sa capacité à maîtriser leur capacité à conduire l'aventure maritime (Chapitre 1). Afin de limiter les risques induits par un tel éloignement, l'armateur devra élaborer des stratégies adaptées qui lui fassent garder un contrôle effectif de ses équipages (Chapitre 2).

31. La seconde partie de notre étude sera consacrée à la responsabilité civile de l'armateur qui sera engagée lorsqu'il n'aura pas su, malgré ses tentatives pour maîtriser les compétences de ses préposés, prévenir leur acte fautif et l'incident d'exploitation en résultant. Lorsque l'armateur aura agi en bon professionnel (Titre 1), c'est-à-dire lorsqu'il aura satisfait à son obligation d'assurer la navigabilité humaine de son navire (Chapitre 1), il pourra bénéficier d'un régime de responsabilité propre au droit maritime et extrêmement protecteur (Chapitre 2).

Si en revanche l'armateur ne s'est pas suffisamment investi dans la maîtrise des compétences de ses marins pour prévenir le dommage, sa responsabilité devra être adaptée à la nature des fautes qui seront retenues à son encontre (Titre 2). Alors que sa faute « simple » dans la gestion des équipages, et contributive au dommage, lui permettra de maintenir partiellement ce régime protecteur (Chapitre 1), la faute dite « inexcusable », devrait, du moins en théorie, le lever complètement (Chapitre 2).

PREMIERE PARTIE – LES SOURCES DE LA COMPETENCE DES EQUIPAGES

« On ne peut être trop habile dans la navigation pour commander un navire puisque c'est du Maître, Capitaine ou Patron d'un navire, que dépend le salut du navire, des biens et de la vie de ceux qui sont embarqués dans ce navire »,

Ordonnance de la Marine, Livre second, Titre I, Article 2.

32. La compétence s'acquiert dans un premier temps par le suivi d'une formation appropriée. Le caractère international des marins qui composent l'équipage d'un navire, et les risques associés à la complexité de sa conduite, ont décidé la communauté maritime internationale à réglementer cette profession et à standardiser les normes de formation (Titre 1). Cet environnement réglementaire, qui vise à garantir que les navires qui sillonnent les mers sont armés avec un équipage de qualité, se révélera en fait insuffisant. Pour être complet, il devra être doublé par des politiques d'armement adaptées. Ces stratégies adoptées par les armateurs s'avèreront déterminantes dans la capacité des marins à assumer pleinement le rôle qui leur sera dévolu (Titre 2).

TITRE 1 LA STANDARDISATION DE LA FORMATION MARITIME

33. Afin de répondre à l'internationalisation des équipages, et à la grande disparité dans les compétences résultant de la diversification des sources d'approvisionnement des marins, la communauté maritime internationale a élaboré une convention internationale qui a pour ambition de définir des standards de formation, des normes de veille et délivrance des brevets. La convention STCW de 1978 ainsi créée par l'OMI et plusieurs fois amendée a tout d'abord permis l'uniformisation des normes de compétences techniques minimales à acquérir par les marins avant que ceux-ci ne puissent prétendre à l'exercice d'une fonction à bord d'un navire. Les Etats formateurs pourront ainsi s'appuyer sur des normes pré établies pour élaborer leurs programmes de formation afin que tous les marins, nonobstant leurs origines, aient des compétences communes.

34. Mais l'uniformisation ainsi proposée ne se fera pas exclusivement au seul bénéfice des pays proposant une formation maritime. En effet, la convention STCW permettra à chacun des acteurs de la gestion des navires d'évoluer dans un système administratif lui aussi uniformisé. Les Etats du pavillon signataires du texte devront mettre en place un système de reconnaissance des brevets émis par les pays formateurs pour que leurs détenteurs puissent exercer leur profession sur les navires qu'ils immatriculent. Les armateurs pourront ainsi armer leurs navires conformément à la réglementation de l'Etat du pavillon, tout en ayant la garantie que les marins qui composeront l'équipage possèdent un bagage de compétences suffisant pour conduire les tâches qui leur seront attribuées (Chapitre 1). Mais malgré les efforts déployés pour encadrer la qualification des équipages, la part des accidents causés par des erreurs humaines ne diminuait pas. En basant sa stratégie sur la vieille idée collective que « *de bons navires associés à de bons techniciens* »⁴² pouvait suffire à améliorer la sécurité maritime, l'OMI n'a que partiellement pris la mesure de la problématique humaine. Pour compléter le travail accompli dans le domaine technique et administratif, l'Organisation a, par l'adoption des amendements de Manille 2010, tiré les conséquences d'un bilan sécuritaire mitigé et élargi sa stratégie vers l'étude et l'utilisation optimale des forces et des limites des opérateurs (Chapitre 2).

⁴² CLOSTERMANN (J.P.), « Gestion des ressources à la passerelle », Dossier : L'homme au cœur de la sécurité maritime, *La Revue Maritime* (Septembre 2010), p.22.

CHAPITRE 1 UNE NORMIFICATION DE L'ELEMENT HUMAIN... SANS L'ELEMENT HUMAIN

35. Les évolutions des modes d'exploitation et de conduite des navires ont rendu indispensable l'élaboration d'un cadre normatif international sur les compétences des équipages pour responsabiliser les Etats formateurs⁴³ ainsi que les Etats du pavillon (Section 1). Ce cadre normatif s'est dans un premier temps exclusivement concentré sur l'uniformisation des compétences techniques des marins, ainsi que sur les aspects administratifs encadrant la délivrance et la reconnaissance des titres maritimes (Section 2).

SECTION 1 LES EVOLUTIONS DANS L'EXPLOITATION DES NAVIRES

36. En moins d'un siècle, les modes d'exploitation des navires ont subi de profondes mutations qui ont eues des répercussions majeures sur la compétence des équipages. Ces mutations se sont déroulées en deux phases distinctes, mais complémentaires, à environ un siècle d'intervalle. Le premier changement majeur fut consécutif à la mécanisation du XIX^e siècle, qui vit le navire être au centre de tous les intérêts, reléguant l'équipage à un rôle subalterne de simple conducteur (I). Dans l'inconscient collectif, il n'existait plus de problème que la technique ne pouvait résoudre. A la suite de chaque sinistre majeur, la communauté maritime internationale s'est donc naturellement attachée à établir des normes de prévention essentiellement techniques pour améliorer la sécurité des navires. Elle délaissa totalement les aspects humains de ses préoccupations en les laissant à la charge exclusive de l'Etat du pavillon. Le vide réglementaire dans ce domaine constitua un terrain favorable à la dégradation des compétences des équipages. Cette dégradation se manifesta finalement au milieu du XX^e siècle lors de l'internationalisation du marché de la main d'œuvre maritime permise par le développement des pavillons de libre immatriculation (II).

I. Le navire mécanisé, centre de tous les intérêts

37. Les marins ont été les premiers acteurs du perfectionnement des sciences nautiques. Leurs âmes aventureuses les ont conduits, au fil des découvertes et des expérimentations, à rendre la

⁴³ Nous nommerons « *Etats formateurs* » les Etats proposant une formation maritime utile à l'exercice d'une fonction à bord des navires de commerce. Ils seront dans la plupart des cas associés aux « *Etats fournisseurs de main d'œuvre maritime* » même si de légères nuances peuvent être apportées. L'Etat formateur n'incluant pas la notion de la nationalité du marin mais le seul lieu géographique où il a suivi sa formation.

navigation de plus en plus précise pour finalement en faire une science à part entière (A). De leurs capacités dépendaient le succès de l'aventure maritime. La mécanisation allait bouleverser cette approche ancestrale. L'intérêt auparavant porté aux équipages fut transféré sur le navire, nouvel outil d'un commerce à jamais fiabilisé (B).

A. Les marins, acteurs historiques du perfectionnement des sciences nautiques

1°) Les premières techniques de navigation

38. La navigation des Phéniciens. Depuis toujours les expéditions maritimes se sont reposées sur la capacité des équipages et des capitaines à conduire leurs navires. Principaux acteurs du succès de ces aventures en mer, ils ont pu, progressivement, au gré des découvertes scientifiques et nautiques, améliorer l'art de la navigation et perfectionner leurs connaissances de ce milieu hostile, mais pourtant si attirant. Dès le XIII^e siècle avant notre ère, les phéniciens utilisaient déjà en méditerranée des navires depuis leurs cités d'Arwad, Byblos, Sidon ou Tyr, pour étendre leur influence et commercer au levant et en Asie occidentale d'abord, puis aux quatre coins de la méditerranée dès le IX^e siècle avant notre ère. Outre cet aspect commercial, la maîtrise des mers était un outil de conquête pour les peuples maritimes et les flottes conduites par d'habiles marins⁴⁴ et constituèrent un maillon essentiel de leur expansion politique⁴⁵. Cette aventure maritime, qu'elle soit motivée par une volonté expansionniste ou par des volontés commerçantes pour acheminer des produits dans leurs cités, nécessitait des connaissances approfondies des techniques de navigation et l'utilisation de navires adaptés. Ainsi, Eumée, porcher d'Ulysse, qualifiait les marins phéniciens de cette façon : « *sur leurs bateaux, on a moins peur du naufrage (...), ils ont recours à eux pour transporter leurs biens ou même leurs propres personnes, car se sont d'habiles marins* »⁴⁶.

39. La navigation au large. En passant de la navigation de courte durée, « à vue », à des navigations plus longues, les phéniciens ont dû adapter leurs connaissances en astronomie et maîtriser l'utilisation des étoiles comme Kochab⁴⁷ pour pouvoir naviguer en circumnavigation jusqu'aux confins des côtes actuelles du Maroc⁴⁸. Les phéniciens complétaient ces techniques abouties par des artifices plus rudimentaires comme pour définir une distance et une direction de la terre en libérant des passereaux. Car « *une caractéristique de ces oiseaux était leur vol court et donc, si la terre était trop*

⁴⁴ « *A Syra, de même, vinrent les hommes de Phénicie, habiles marins (...)* », l'Odyssée, Homère, XV, 415.

⁴⁵ « *En 539, la prise de Babylone par Cyrus fait tomber dans son escarcelle tout l'Empire babylonien. Les cités phéniciennes connaissent alors un regain d'importance, car leurs flottes jouent un rôle essentiel dans les projets politiques d'expansion des souverains perses* », BRIQUEL-CHATONNET (F.), GUBEL (E.), *Les Phéniciens : aux origines du Liban*, Découvertes, Gallimard, Paris (1998).

⁴⁶ BERAR (V.), *Les Phéniciens et l'Odyssée*, T.1, Armand Colin, Paris (1902), p.383.

⁴⁷ Connue dans le monde antique sous le nom de « *Stella Phoenicia* », Kochab fait partie de la constellation *Ursae Minoris* et était préférée à l'étoile polaire, KRINGS (V.), *La civilisation phénicienne et punique : manuel de recherche*, Leyde – New-York – Cologne, E.J. Brill (1995).

⁴⁸ Des traces archéologiques sur la côte marocaine et spécialement à Mogador ont été retrouvées sur des céramiques en 1950. La datation de ces inscriptions phéniciennes a permis de situer la présence de ceux-ci sur l'île au VII^e siècle, soit presque deux siècles avant l'expédition d'Hannon par les Carthaginois. AMADASI-GUZZO (M.G.), « Notes sur les graffitis phéniciens de Mogador », In : Lixus, Actes du colloque de Larache (8-11 novembre 1989) Rome : Ecole française de Rome, 166.

distante, ils revenaient à bord »⁴⁹. Au terme d'un long apprentissage né de leurs expériences en mer et guidés par un sens maritime incomparable, nos ancêtres ont acquis de grandes compétences nautiques. Même si aujourd'hui certaines d'entre elles peuvent nous sembler dépassées, elles s'avèrent pourtant indispensables dans la conduite des aventures et ouvrirent la voie à l'utilisation de la mer comme principale voie de transport pour satisfaire les velléités expansionnistes de nombreux peuples.

40. Du nord au sud, des techniques différentes. Au cours du 1^{er} millénaire, les Grecs Romains ont développé de nombreuses techniques de navigation dans le sud de l'Europe. Les *triérarques*⁵⁰ Athéniens consacrèrent beaucoup d'argent et de temps pour former leurs équipages pour que ceux-ci puissent apprendre l'art de la navigation afin d'asseoir leur domination sur Sparte⁵¹. Plus au nord, les Vikings écumaient les mers en se repérant avec une précision diabolique sans pourtant utiliser de boussole. La navigation astronomique par les étoiles ne pouvait être une solution unique sous ces latitudes. Des hypothèses ont donc été avancées sur les techniques de positionnement de ces marins du nord, avec notamment l'utilisation du *spath islandais*⁵², autrement appelé « pierre du soleil ». Grâce à cet instrument archaïque, ils pouvaient se repérer par le soleil quand bien même celui-ci n'était pas visible. Très bon marins, les vikings élaboraient par ailleurs leurs propres techniques de mesure du temps et des distances pour estimer leurs positions⁵³.

41. Les techniques orientales. Les marins d'orient n'étaient pas en reste et faisaient preuve d'autant de créativité pour améliorer leurs techniques de navigation. Dès la fin du XI^e siècle, les pilotes arabes et chinois s'orientaient grâce au principe de l'aiguille aimantée, ancêtre de la boussole, lorsque la navigation astronomique était impossible. L'ajout d'une rose des vents au XIV^e siècle permit de faire figurer des directions cardinales afin de donner un cap plus précis et faciliter un suivi de direction au navire. Les navigateurs se sont longtemps méfiés de cet instrument qui donnait des informations totalement erronées dès que les masses ferromagnétiques présentes sur le navire perturbaient son fonctionnement. Même si certains scientifiques en avaient compris la grande utilité⁵⁴, et si certains auteurs littéraires en vantaient les mérites⁵⁵, le principe de la boussole ne fut largement utilisé et rendu indispensable aux marines occidentales qu'au XV^e siècle lorsque les explorateurs portugais et espagnols

⁴⁹ BARTOLONI (P.), *Navires et Navigation*, cité dans l'ouvrage de KRINGS (V.), *La civilisation phénicienne et punique : manuel de recherche*, Leyde – New-York – Cologne, E.J. Brill, 1995, p.283.

⁵⁰ Les triérarques sont les capitaines des trières, galères de combat antiques.

⁵¹ Plutarque, *Vie de Périclès*, 11.4.

⁵² Spath Islandais : cristal transparent qui permet de voir double quand on regarde au travers. La moindre luminosité dépolarisée apparaît sous la forme de deux petits rectangles de même surface. Quand le contraste de ces derniers est identique, le soleil est juste en face. Cette technique a été mise à jour par deux chercheurs français Albert Le Floch et Guy Ropars après plusieurs décennies de travaux en partenariat avec l'université de Berkeley. ROPARS (G.), GORRE (G.), LE FLOCH (A.), ENOCH (J.), LAKSHMINARAYANAN (V.), "A depolarizer as a possible precise sunstone for Viking navigation by polarized skylight", *Proceedings of the Royal Society A.*, (2012) 468, 671-684.

⁵³ Les Vikings avaient établi un système de mesure de distances basé sur l'ancien Mille scandinave appelé *viku*. VINNER (M.), "La navigabilité du navire marchand" in *Viking Voyages to North America*, Birthe L. Clausen (Copenhagen: The Viking Ship Museum, 1993), 95-108.

⁵⁴ L'évêque d'Acre, Jacques Vitry, après avoir fait une description de l'aiguille aimantée a par exemple écrit, en 1218 dans son histoire orientale, que celle-ci était nécessaire à la navigation.

⁵⁵ Guyot de Provins, poète français de XIII^e siècle parle dans une de ses satires, de cette aiguille qui pointe vers le nord pour guider « les navigateurs dans la plus profonde obscurité quand il ne paraît aucune étoile dans le ciel » en ses termes : « (...) Quant la mers et obscure est brune, C'on ne voit estoile ne lune, Dont font à l'aiguile alumer, Puis n'ont-ils garde d'esgarder, Contre l'estoile va la pointe ».

s'aventuraient en haute mer⁵⁶. C'est à cette époque que les connaissances dans la navigation et dans la science du positionnement, élément principal d'une expédition maritime, se sont rapidement développées.

2°) Vers une navigation hauturière plus aboutie

42. L'Europe, centre des expéditions. L'utilisation de la boussole a fait naître la navigation hauturière chez les européens. Les grands voyages motivés par des besoins de découverte et d'expansion qui ont suivi, ont apporté la reconnaissance des Indes occidentales et orientales. Les premières expéditions de Diaz en 1486⁵⁷ et de Colomb en 1492⁵⁸ ont ouvert la voie à une marine nouvelle qui ne cessera de faire évoluer les techniques de navigation et les connaissances nautiques jusqu'aux profonds bouleversements du XIX^e siècle. La navigation à l'estime⁵⁹ s'est ainsi améliorée au XVI^e siècle grâce à l'invention du Loch⁶⁰. Cet instrument permettait de définir plus précisément la vitesse d'un navire, auparavant estimée visuellement grâce à l'expérience de l'équipage⁶¹. Ce premier élément, indispensable à la pratique de l'estime, combiné à la direction donnée par la boussole ou plus tard le compas, permettait de supposer la position d'un navire quand aucun élément extérieur n'autorisait le recoupement de ces informations. Mais les explorateurs ne se satisfaisaient pas de cette estime. Ils cherchèrent des techniques qui pourraient confirmer sans aucun doute possible cette position supposée.

43. Le perfectionnement du point à la mer. Avec la navigation au long cours, les marins ont donc été confrontés au problème du point à la mer qui consistait à déterminer précisément la latitude et la longitude d'une position. Trouver la latitude ne posait guère de problème puisque l'observation des astres à l'astrolabe⁶² permettait de la définir aisément à l'aide de tables de déclinaisons du soleil et de

⁵⁶ « La boussole a opéré une révolution complète dans la navigation, en enhardissant les marins à entreprendre des voyages à long cours », SCHOELL (F.S.), *Cours d'histoire des Etats européens depuis le bouleversement de l'Empire romain d'occident jusqu'en 1789*, Paris (1830), Tome 7, Livre V, Chap.11 : Inventions.

⁵⁷ L'expédition de Barthélémy Diaz (1450-1500) de 1487 s'inscrit dans la volonté du roi du Portugal d'ouvrir une voie maritime vers l'océan Indien tout en installant des comptoirs tout le long des côtes de l'Afrique de l'ouest encore méconnues. C'est ainsi qu'il découvrit le Cap des Tempêtes en 1488, renommé par le roi Jean II, Cap de Bonne Espérance. LAOT (A.), *Grands marins du monde*, www.la-mer-en-livres.fr.

⁵⁸ L'expédition de Christophe Colomb (1451-1506), financée par le royaume d'Espagne, avait pour objectif de trouver une route directe vers les Indes par l'ouest afin d'éviter le long contournement du continent africain. C'est en arrivant à Guanahani aux Bahamas que Colomb découvre finalement le continent Américain.

⁵⁹ La navigation à l'estime est une navigation qui se base sur un positionnement « estimé » du navire lorsqu'aucun élément extérieur (côte, astres etc...) ne permet de définir sûrement sa position réelle.

⁶⁰ Le Loch fit son apparition au XVI^e siècle. Cet appareil était constitué d'une corde nouée à des intervalles réguliers à l'extrémité de laquelle une planchette plombée était attachée. Cette extrémité était lancée à l'eau le long du bord et l'équipage mesurait dans un temps imparti, grâce à un sablier, le nombre de nœuds de cordes qui se déroulaient. Ainsi en combinant le temps et la distance, ils trouvaient une vitesse. CAILLOU (M.), LAURENT (D.), PERCIER (F.), *Traité de navigation*, 4^e édition, InfoMer, (2005).

⁶¹ Ainsi en 1766, *l'abrégé de pilotage* de Coubard et Lemonnier précise par exemple que « on fait ordinairement l'estime, à voir passer l'eau le long du bord du vaisseau (...) à la force du vent, à la manière dont il enfle les voiles (...) à la dérive, qui pourrait faire juger que l'eau va plus vite qu'elle ne le fait effectivement, à la marée et aux courants, si le vaisseau est lesté (...) ».

⁶² L'astrolabe nautique permet d'observer la hauteur du soleil pour définir sa latitude lors de navigations au sud de l'équateur pendant lesquelles l'observation de l'étoile polaire n'était pas possible, notamment lors des expéditions portugaises engagées par Jean II en Afrique au XV^e siècle. DUTARTE (P.), *Les instruments de l'astronomie ancienne : de l'Antiquité à la Renaissance*, Vuibert (2006).

quelques astres identifiable⁶³. Vers 1484, Jean de Portugal réunit différents savants et professeurs chargés de calculer à nouveau des tables de déclinaisons du soleil et d'enseigner aux marins la manière de naviguer par la hauteur du soleil. Progressivement et au gré des recherches, ces différents acteurs ont pu perfectionner leurs connaissances pour élaborer des méthodes qui permettait de définir également une longitude⁶⁴, complétant ainsi la navigation estimée pratiquée depuis plusieurs siècles. Connaissant le point de départ du navire et les données de l'estime, il restait à définir le point d'arrivée. Les cartes marines créées et mises à jour par les marins, au gré des expéditions pour représenter les côtes afin de se repérer⁶⁵, ont évolué de la même manière pour permettre de reporter sur papier la position du navire calculée par l'estime ou par la position des astres. L'invention de la carte Mercator⁶⁶ à la fin du XVII^e siècle⁶⁷ permet de conserver les angles pour représenter les directions et les distances en plan, ce que les cartes précédentes ne permettaient pas, facilitant ainsi la résolution du problème complexe de la loxodromie⁶⁸.

44. La création du bureau des Longitudes. L'importance de la maîtrise des mers et surtout de la connaissance des sciences nautiques fut à nouveau relevée lors de la guerre de 7 ans de 1761 entre la France et l'Angleterre qui vit l'Angleterre triompher de son ennemi. Pour tenter de reprendre la maîtrise de la mer aux Anglais par l'amélioration de la détermination des longitudes, la France créa le Bureau des Longitudes⁶⁹. La motivation première de cette institution résultait directement du constat que « *la supériorité de la marine résulte souvent des résultats de la guerre* ». Mais en énonçant que « *la prospérité du commerce, la sécurité de nos vaisseaux vous intéressent, la vie des marins vous est chère et vous ne voulez qu'elle soit abandonnée aux erreurs d'hommes incapables... Il leur faut donner des règles sûres et par là dompter les fureurs de la mer et tromper les caprices de cet élément* »⁷⁰, la création du Bureau des Longitudes avait une portée plus large et prétendait assurer une prospérité du commerce maritime en fournissant aux marins des données et des méthodes de calculs nautiques précises.

⁶³ Demandées par le roi Alphonse X de Castille et sous la direction de l'astronome Isaac ben Sid, les tables Alphonsines, parues en 1252, sont la compilation et la rationalisation de diverses autres éphémérides basées sur le système géocentrique de Ptolémée élaboré au Xe telles que les tables hachémites ou de Tolède.

⁶⁴ A la fin du XV^e, Colomb et Vespucci ont essayé de déterminer des longitudes avec les méthodes lunaires et les conjonctions des planètes. En 1520, Andres de Saint Martin, disciple de Magellan, grâce à ses observations, élabore les préceptes permettant de trouver une longitude par la déclinaison de la lune. Tout au cours du XVI^e siècle et XVII^e siècle, de nombreux auteurs tels que Vernier, Metius, Morin ou Kepler se sont essayés à trouver une méthode complète mais ce n'est qu'au XVIII^e siècle grâce aux horloges que le positionnement par les astres s'est imposé et s'est trouvé être le système de positionnement le plus précis en haute mer.

⁶⁵ Les premières cartes marines représentent de manière très artisanale des traits de côtes ou des amers remarquables. Sous l'impulsion d'Henri de Portugal, les navigateurs ont pris l'habitude d'utiliser les cartes pour se repérer.

⁶⁶ La carte Mercator ou projection Mercator, du nom de son inventeur Gerhard Kremer, mathématicien et géographe, fut pour la première fois créée en 1569. Le principe consistait à projeter la surface de la terre sur un cylindre tangent à l'équateur. Représentant ainsi les méridiens par des droites verticales équidistantes et les parallèles par des droites horizontales. CAILLOU (M.), LAURENT (D.), PERCIER (F.), *Traité de navigation*, 4^e édition, InfoMer, 2005, pp.155-168.

⁶⁷ Les premiers travaux sur le sujet furent conduits par Pedro Nunes dès 1537. Les approximations de ces travaux furent progressivement levées par Edouard Wright, Stevin ou Henry Bond. Le problème de la loxodromie ne fut levé définitivement qu'en 1695 par Hayley lorsqu'il simplifia les calculs extrêmement compliqués de James Gregory. MARGUET (F.), *Histoire générale de la navigation du XVe au XXe*, Sociétés d'éditions maritimes et coloniales, Paris (1931), p.43.

⁶⁸ La loxodromie est le problème qui consiste, à l'inverse de l'orthodromie, à naviguer suivant une ligne qui coupe les méridiens terrestres sous un angle constant, donc à cap constant. Sur une carte marine elle est représentée par une droite.

⁶⁹ Le bureau des Longitudes fut créé par la loi de la Convention Nationale du 7 messidor an III (25 juin 1795).

⁷⁰ Rapport fait à la Convention nationale dans sa séance du 7 messidor an III (25 juin 1795), par le Représentant du peuple Grégoire, sur l'établissement du Bureau des Longitudes.

45. La polyvalence des marins. Bien qu'ils soient passionnants, développer un peu plus ces aspects historiques nous éloignerait de notre propos. Ce bref aperçu de l'histoire maritime jusqu'aux confins de XVIII^e siècle montre néanmoins, s'il en était besoin, l'importance des savoirs et des connaissances des sciences nautiques dans les expéditions maritimes. Les capitaines de navire et dans une moindre mesure leurs officiers, étaient par nécessité scientifiques, explorateurs, mathématiciens ou encore astronomes et possédaient des compétences hors du commun pour en assurer le bon déroulement⁷¹. Polyvalents, ils faisaient de la recherche du perfectionnement des sciences nautiques et des connaissances maritimes par l'acquisition intuitive, une activité permanente. De grandes attentes reposaient sur leurs capacités. Et malgré certaines innovations en matière de constructions nautiques⁷², c'est essentiellement sur cette volonté constante d'amélioration des savoirs de la navigation que la stratégie des Etats maritimes était basée pour maîtriser les mers, exporter leur influence et commercer.

46. La mécanisation, un désintérêt pour les marins. Les améliorations technologiques du XIX^e siècle allaient profondément bouleverser cette situation. La révolution industrielle fit passer l'exploitation des navires d'une stratégie basée sur la recherche toujours plus poussée des compétences des équipages à une stratégie uniquement orientée sur l'amélioration des techniques de construction. L'intérêt auparavant porté au marin a ainsi été transféré vers la machine, qui deviendra le maillon central du transport par mer. Cette déshumanisation de l'expédition maritime, parfois irrationnelle, transformera le rôle du capitaine, et plus généralement de l'équipage, en lui ôtant cette polyvalence quasi scientifique que nous venons de décrire pour le restreindre à celui de « simple conducteur ». Cette exigence moindre à l'égard du rôle de l'humain dans la conduite du navire, constituera le terreau favorable et légitimera la dangereuse paupérisation des compétences des équipages entraînée par les crises économiques du milieu du XX^e siècle.

B. La révolution industrielle ou la déshumanisation du transport maritime

47. Les inventions technologiques du XIX^e siècle qui bouleversèrent le mode de fonctionnement de nos sociétés eurent inévitablement une grande influence sur le transport maritime qui s'en trouva profondément modifié. L'avènement de la mécanisation et des nouvelles techniques de construction ouvrirent des perspectives nouvelles pour les acteurs maritimes, qui virent cette période comme la promesse d'un commerce à jamais fiabilisé.

⁷¹ Christophe Colomb ou Amerigo Vespucci tentaient par exemple dès le XVe de trouver des solutions pour définir la longitude en effectuant des observations astronomiques et notamment sur les éclipses, les conjonctions ou les oppositions d'astres, MARGUET (F.), *Histoire générale de la navigation du XVe au XXe*, Sociétés d'éditions maritimes et coloniales, Paris (1931).

⁷² Avec par exemple de nombreux travaux de Bouguer sur la stabilité des navires et l'influences des formes des carènes. BOUGUER (P.), *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements*, Jombert, Paris (1746).

- 1°) L'avènement de la mécanisation, un désintérêt de plus en plus marqué pour les aspects humains de l'exploitation des navires

48. Le perfectionnement des navires. Cet intérêt croissant pour la machine au détriment de l'homme s'accéléra dès le début du XIX^e siècle par l'utilisation de l'acier. Même si certains navires sont munis, depuis le XVII^e siècle, de plaques de cuivre sur leurs parties immergées pour éviter la fixation de tarets, c'est la fin de la guerre de Crimée qui montra les nombreux avantages à utiliser le fer dans la construction navale⁷³, puis l'acier, afin d'améliorer la résistance des coques et favoriser la construction d'unités au tonnage de plus en plus important. Mais cette avancée importante n'aura pas autant d'influence que le développement de la mécanisation et l'utilisation de la machine à vapeur comme moyen de propulsion.

Les premières applications de cette machine révolutionnaire en maritime apparaissent en France en 1783 avec la remontée de la Saône sur le *Pyroscaphe* de Jouffroy d'Abbans⁷⁴ mais les premiers navires à vapeur à roue à aubes⁷⁵ et commercialement exploitables, ne sont utilisés qu'au début du XIX^e siècle lors de navigations essentiellement fluviales ou côtières. L'invention de l'hélice en 1832⁷⁶ rendit la machine à vapeur utilisable en navigation hauturière même si les nouveaux navires à voile de type *Clippers*⁷⁷ purent pendant de longues années, concurrencer les navires à vapeur. A l'image de l'inauguration de la première traversée transatlantique en paquebot à vapeur par la compagnie anglaise Cunard en 1840, entre Liverpool et Boston, les moteurs utilisant ce type de propulsion s'imposèrent dès la fin du XIX^e siècle. Cette obsession mécanique qui pouvait et devait remplacer les hommes n'avait plus de limites. La société semblait fascinée par ces nouvelles constructions d'acier et de vapeur⁷⁸. Ce qui occulta durablement l'aspect humain de ses préoccupations, malgré deux nouvelles découvertes majeures en matière de navigation⁷⁹. Les armateurs et les Etats maritimes ont rapidement compris les

⁷³ En 1859, l'ingénieur naval Dupuy de Lôme ajoute par exemple sur le navire de guerre français *Gloire* des plaques de fer de 10cm sur les parties émergées pour constituer un blindage. Il est considéré comme étant le premier cuirassé.

⁷⁴ Les premiers travaux sur la machine à vapeur sont cependant beaucoup plus anciens. Les inventions de Denis Papin (1679) et de Thomas Newcomer (1712) dans ce domaine furent largement améliorées, notamment par James Watt à la fin du XVIII^e. JACOMY (B.), *Une histoire des techniques*, Points Sciences (1990).

⁷⁵ Autrement appelés *steamers*. Le premier steamer mis en service fut le *Clermont* sur l'Hudson entre New York et Albany en 1807. Le premier à traverser l'Atlantique fut le navire américain *Savannah* en 1819.

⁷⁶ Inventée par le français Frédéric Sauvage (1786 – 1857).

⁷⁷ De l'Anglais *to clip* ou « couper » (les flots), le Clipper, fin voilier à grande voile, permettait une navigation rapide tout en préservant ses capacités commerciales grâce à une large cale. L'âge d'or des Clippers dura jusqu'à la deuxième moitié du XIX^e. BUISSON (D.), *Encyclopédie des voiliers*, Edita (1994), p.116-125.

⁷⁸ Cette fascination pour la mécanisation se retrouve dans de nombreux ouvrages littéraires ou journaux de l'époque qui traduisent la frénésie collective qui s'empare de la société face aux promesses de la mécanisation. A l'image d'Emile Zola dans la « bête humaine » qui dépeint une locomotive aux traits quasi-humains. Jules Verne décrit quant à un navire de la manière suivante : « *La coque du Great Eastern est à l'épreuve des plus formidables coups de mer. (...) Les machines du Great Eastern sont justement considérées comme des chefs d'œuvre d'horlogerie. Rien de plus étonnant que de voir ces énormes rouages fonctionner avec la précision et la douceur d'une montre* » et de s'exclamer : « *Quel échantillon de l'industrie humaine ! Jamais le génie industriel de l'homme n'a été poussé plus loin. (...) C'est une huitième merveille du monde que ce navire !* », VERNES (J.), Lettre à son éditeur Hetzel, le 9 avril 1867, extraits d'*Une Ville Flottante*, roman écrit après son voyage à bord, 1869.

⁷⁹ Il s'agit de la droite de hauteur découverte par hasard par le capitaine américain Summer en 1837. Cette méthode de positionnement précise par relèvement de la hauteur d'un astre par rapport à l'horizon ne fut appliquée qu'en 1875 suite aux travaux de Marcq Saint Hilaire. Elle fait toujours partie des programmes de navigation dans les écoles maritimes actuelles. La seconde découverte concerne la compensation du compas magnétique, qui, perturbé par les masses ferromagnétiques extrêmement importantes sur les nouveaux navires, ne permettait plus une fiabilité suffisante. Le compenser consistait à annuler ces effets induits par la coque par l'ajout de fer doux agissant à l'inverse de ceux-ci.

intérêts que ces prouesses techniques pouvaient apporter dans l'accompagnement des mutations de la société du XIX^e siècle.

49. La recherche de performance. La mécanisation a ainsi indiscutablement fiabilisé les échanges et réduit les temps de trajet⁸⁰. Ces deux paramètres, essentiels au commerce maritime, intégrés aux mutations philosophiques de la société du XIX^e siècle⁸¹ et aux nouveaux marchés ouverts par la colonisation⁸², ont favorisés l'émergence des échanges maritimes à grande échelle, pré-figuratifs de la mondialisation du milieu du XX^e siècle. Ces *steamers* en sont devenus les « *instruments de mondialisation des flux économiques* »⁸³. Les sociétés d'armement deviennent capitalistiques à but lucratif ou la recherche du profit s'impose par l'augmentation des capacités des navires, l'augmentation de leur vitesse, et la recherche de nouveaux marchés de biens ou de passagers. La place accordée aux compétences de l'équipage se restreint toujours un peu plus puisque la garantie d'une expédition maritime réussie est implicitement et progressivement transférée du capitaine (ou plus généralement de l'équipage) vers le navire. A mesure que les techniques de construction et de propulsion s'améliorent, la volonté de ceux-ci à apprivoiser l'élément maritime se restreint. Par nécessité, le statut des capitaines passe ainsi en moins d'un siècle de celui de chef d'expédition, à celui, osons l'expression, de simple conducteur. Ce basculement se manifeste dans la conscience collective par le fait que nous retenons le nom d'illustres capitaines de navires « pré-révolution » tels que Colomb ou Vasco de Gama mais moins celui de leurs navires. Tout comme nous retenons les noms d'illustres navires « post-révolution » tels que le *France* ou le *Queen Elizabeth*, mais pas celui de leurs capitaines.

50. L'attribution du Ruban Bleu. Au début du XX^e siècle, les compagnies d'armement continuaient de miser leurs ambitions commerciales sur la technologie de leurs navires, en vantant des records de vitesse et de fiabilité de plus en plus irrationnels. Cette pression commerciale motivée par les demandes de la société nouvelle est symbolisée par la mise en place du palmarès du Ruban Bleu⁸⁴ qui récompensait le record de vitesse par paquebot entre Bishop Rock (Angleterre) et Ambrose Light (New-York). Ce palmarès, gage de compétitivité pour les armateurs qui le détiennent, a vu par exemple un temps de trajet réduit de 4 fois entre la traversée du *Sirius* en 1828 et celle du *Mauretania* en 1911⁸⁵.

⁸⁰ Au début du XIX^e siècle, un parcours Londres / New York demande plus d'un mois de navigation. En 1830, ce temps de transport est réduit à 17 jours et ramené à seulement 9 jours en 1860, MONTOUSSE (M.), *Analyse économique et historique des sociétés contemporaines*, Bréal Editions (2007), p.69.

⁸¹ Ce changement de philosophie et d'approche économique fut développé par Adam Smith à la fin du XVIII^e siècle. Fondateur du libéralisme moderne, qui sera visible pour la première fois en Angleterre à la fin du XVIII^e siècle, il considère que la richesse n'est pas l'or mais le produit consommable. Pour obtenir les meilleurs prix, il considère que chaque nation doit spécialiser sa production et que le surplus en résultant doit être échangé contre d'autres produits issus d'une autre nation spécialisée. Il se base donc sur le principe du libre-échange qui accroît les flux commerciaux internationaux dont le navire sera le principal vecteur, DENIS (H.), *Histoire de la Pensée Economique*, PUF, coll. Thémis (1994) ; MONTOUSSE (M.), *Analyse économique et historique des sociétés contemporaines*, Bréal Editions (2007) ; SMITH (A.), *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, Paris (1839).

⁸² Le commerce colonial dans le trafic portuaire du Havre est par exemple passé de 50780 tonnes en 1869 à près de 800000 tonnes en 1929. MALON (C.), *Le Havre colonial de 1880 à 1960*, Publication Univ. Rouen-Havre (2006), p.32.

⁸³ MONTOUSSE (M.), *Analyse économique et historique des sociétés contemporaines*, Bréal Editions (2007), p.68.

⁸⁴ www.rmslusionaria.fr

⁸⁵ Le *Sirius* ayant mis 18 jours et 12 heures pour effectuer la traversée là où le *Mauretania* ne mis que 4 jours et 18 heures, passant d'une vitesse moyenne de 7 nœuds à plus de 27 nœuds, WALL (R.), *L'Age des Grands Paquebots*, éditions Elsevier (1978).

C'est donc dans ce contexte d'engouement général que fut lancé le *Titanic* de la compagnie maritime White Star Line en avril 1912.

2°) La déshumanisation du transport maritime à l'épreuve du naufrage du *Titanic*

51. Une alerte majeure, le naufrage du *Titanic*. Malgré une publicité importante sur la technologie employée et sur son caractère insubmersible⁸⁶, le paquebot sombra en moins de trois heures après avoir percuté un iceberg le 14 avril 1912 lors de son voyage inaugural. La confiance dans la fiabilité de la technologie employée à la construction de ce navire était telle qu'il semblait inconcevable qu'il sombrât de la sorte⁸⁷. Cette frénésie collective venait de se heurter aux limites de la déshumanisation des transports. En faisant du navire l'objet de toutes les attentions, la révolution industrielle a entraîné un renversement irrémédiable dans l'organisation des expéditions maritimes. Le navire ne sera plus au service de son capitaine car dorénavant, ce sera ce dernier qui sera au service de son navire. En soulevant de nombreuses absurdités dans les modes d'exploitation, le naufrage du *Titanic* a permis à l'opinion publique de tempérer la ferveur entourant les nouvelles technologies navales.

52. La compétence des équipages mise en cause. Cette prise de conscience des absurdités liées à la construction et l'exploitation des navires fut tout d'abord donnée par les survivants du naufrage, qui, traumatisés par leur expérience, relayèrent largement leur expérience à la presse. Outre la question des problèmes de construction, de nombreux témoignages soulevèrent la question de la compétence des équipages et de la gestion des situations d'urgence à bord du paquebot. Dans sa déclaration remise à la presse à l'arrivée du *Carpathia* à New-York, le Comité des survivants⁸⁸ écrivit : « *Les faits suivants ont été observés et devraient être pris en considération. Outre l'insuffisance des canots de sauvetage, radeaux, etc., il manquait de matelots qualifiés pour les manœuvrer (soutiers, stewards, etc... ne sont pas des manœuvriers compétents). (...) Des exercices de canots de sauvetage devraient être plus fréquemment (...) effectués, et les officiers rompus à ces manœuvres* ». Un rescapé, Lawrence Beesley, écrivit par ailleurs une lettre au *Times* dans laquelle il proposa qu' « *aucun navire de devrait être autorisé à quitter un port britannique sans un équipement suffisant en canots* » et d'ajouter « *dès que*

⁸⁶ La presse vantait unanimement la technologie employée pour la construction de ce navire, le plus grand jamais construit jusqu'alors. On pouvait lire l'engouement de la société lorsque la presse mentionnait la construction du paquebot en ces termes: « *Thus (...) was born this the most marvellous creature yet conceived by the art of naval architecture and the science of marine engineering* », *Journal Cornishman & Cornish Telegraph*, paru le 3 juin 1911.

⁸⁷ La presse de citer par exemple M. Franklin, vice-président du International Mercantile Marine, lorsqu'il commente le drame: "We have nothing direct from the *Titanic*, but are perfectly satisfied that the vessel is unsinkable. The fact that the Marconi messages have ceased means nothing, it may be due to atmospherical conditions...We are absolutely certain that the *Titanic* is able to withstand any damage. She may be down by the head, but would float indefinitely in that condition", *Associated Press*, 14 Avril 1912. Certains journaux français allaient dans le même sens en minimisant l'accident : « *Le Titanic, bien qu'ayant tous ses compartiments d'avant remplis d'eau, se dirigerait vers Halifax où l'on espérait qu'il arrivera en sûreté. (...) Dans les milieux spéciaux, cet accident ne causait aucune inquiétude, car l'on considérait que ce steamer ne pouvait couler quoi qu'il arrivât* », *In Le Figaro* du mardi 16 avril 1912.

⁸⁸ Le Comité de survivants fut créé à bord du navire *Carpathia* par les rescapés du naufrage alors qu'il se dirigeait vers New-York afin de faire connaître à l'opinion publique les circonstances du drame et soulever les graves manquements aux aspects élémentaires de sécurité. Ce document avait par ailleurs pour objectif de demander la mise en place de mesures efficaces pour assurer la sécurité des passagers en mer. Ce document fut publié par la presse le 19 avril 1912, le lendemain de l'arrivée du *Carpathia*.

ceci est réalisable, après le départ, chaque passager devrait participer à un exercice de canot de sauvetage en compagnie de l'équipage assigné à ce canot »⁸⁹.

53. Un environnement réglementaire inadapté. D'autres journaux mentionnèrent par ailleurs l'attitude de la compagnie White Star Line⁹⁰, et tout en soulevant les absurdités de la course à la performance, ils mirent en cause sa responsabilité dans le sinistre. Mais au-delà de l'attitude de la compagnie qui n'était qu'un reflet des pratiques de l'ensemble du milieu, c'est l'intégrité du système de construction et d'exploitation des navires qui fut remis en cause. Les « *absurdités dans le règlement anglais* »⁹¹ et plus généralement de l'ensemble des règlements maritimes nationaux, conduisirent l'opinion publique internationale à considérer que le système actuel de fonctionnement ne permettait plus d'assurer un transport des biens et des passagers en toute sécurité. Le *Times* écrivit en ce sens que « *la perte du Titanic, amène à se demander si la concurrence des nations dans la construction de ces énormes bâtiments ne leur a pas fait toucher la limite de ce qui est possible. Il faut aussi tenir compte de cette concurrence folle de la vitesse qui fait choisir une route pleine de dangers (...)* »⁹² et le Comité des survivants du *Titanic* de suggérer façon prémonitoire que soit tenue « *une conférence internationale, et nous recommandons l'adoption de lois garantissant la sécurité de tous en mer* ».

Le constat est sans appel. Le transport maritime ne peut pas se concentrer exclusivement sur l'utilisation d'outils de plus en plus performants en occultant la compétence des équipages de ses préoccupations. C'est pourtant cette philosophie qui allait perdurer encore de nombreuses années. Et la communauté maritime internationale de délaisser cet aspect de l'exploitation des navires jusqu'à ce qu'il devienne incontrôlable.

II. La constitution d'un terreau favorable à la paupérisation des équipages

54. La communauté maritime internationale sut réagir en adoptant la première grande convention maritime internationale. Loin d'être inutile pour encadrer la construction des navires, elle se révélera en fait presque silencieuse sur la problématique de la compétence des équipages. Plus problématique encore, les quelques dispositions dans ce domaine qui viseront à responsabiliser les Etats du pavillon n'auront pas un caractère contraignant. Cela ne devait pas entraîner de conséquences majeures pour la sécurité maritime dès lors que les différents acteurs avaient des intérêts convergents matérialisés par une nationalité commune (A). Mais laisser une fois encore les questions humaines de côté et ne pas contraindre les Etats fournisseurs de main d'œuvre et les Etats du pavillon à adopter des règles uniformes dans la formation des équipages, pouvait devenir extrêmement risqué si cette

⁸⁹ Lettre au *Times* rédigée par Lawrence Breesley le 17 avril 1912 lorsqu'il était à bord du navire *Carpathia* dans le but d'éveiller l'opinion publique aux problèmes de sécurité dans le transport de passagers par mer.

⁹⁰ Le quotidien *L'Humanité* rendit la compagnie White Star Line directement responsable du naufrage lorsqu'il énonça : « *tant d'apreté dans la recherche du profit de la part de la White Star Line. (...) Les canots ça tient de la place et ça ne gagne pas d'argent et on se fie aux qualités de prétendue insubmersibilité d'un navire. (...) La compagnie, abusant de la lettre ancienne d'un Règlement n'avait pas voulu de canots. (...) La folie du profit conduit le capitaine a de véritables crimes* », paru au journal *L'Humanité* du 18 avril 1912.

⁹¹ Extrait du journal *L'Humanité* du 18 avril 1912.

⁹² Paru dans le journal *Times* du 17 avril 1912

convergence d'intérêts venait à disparaître au profit d'un contrôle des navires éclaté permit par l'avènement des pavillons de libre immatriculation (B).

A. **L'absence de réglementation contraignante en matière de sécurité maritime compensée par un engagement des pays à forte tradition maritime**

La faible portée et le contenu limité de la réglementation maritime internationale naissante (1), n'avait en pratique que peu d'incidence sur son efficacité. Conscients de l'intérêt d'une telle réglementation, les Etats traditionnellement maritimes s'appliquaient en effet à la mettre en œuvre efficacement (2).

1°) Un cadre réglementaire de portée et de contenu limités

55. Elaboration de la convention SOLAS 1914. En 1914, les nations maritimes⁹³ se réunirent donc dans le but d'élaborer une grande convention maritime internationale pour établir des normes de construction et d'exploitation des navires dans le but de sauvegarder la vie humaine en mer. La convention SOLAS, signée à Londres en 1914⁹⁴, imposait aux Etats signataires d'en faire appliquer les dispositions en droit interne. La lecture du texte fait rapidement comprendre que le travail normatif fut largement influencé par le drame du *Titanic*⁹⁵ et que celui-ci n'énonce presque qu'exclusivement des dispositions techniques répondant à des problèmes techniques⁹⁶. Les questions afférentes aux qualifications des équipages restent limitées et sont presque intégralement renvoyées à la responsabilité de l'Etat du pavillon. Rétrospectivement, on peut comprendre cette approche puisqu'elle se situait dans la continuité de la déshumanisation du transport maritime. L'intérêt continuait d'être porté presque exclusivement sur le navire. C'est donc naturellement dans cette direction que la nouvelle convention internationale devait réglementer.

56. Equipage suffisant en qualité. Notion. Malgré cette orientation technique fortement marquée, la convention introduit timidement en son article 15 les premières obligations des Etats contractants en ce qui concerne l'armement en équipage lorsqu'elle énonce que « *Les gouvernements des Hautes Parties contractantes s'engagent à maintenir ou s'il est nécessaire, à prendre telles mesures utiles pour que, au point de vue de la sauvegarde de la vie humaine en mer, les navires (...) aient à bord*

⁹³ Il est intéressant de noter ici les Etats signataires de la convention qui constituaient ce que l'on appelle encore aujourd'hui, les « Etats traditionnellement maritimes » : Prusse, Autriche, Belgique, Danemark, Espagne, Etats-Unis, France, Royaume-Uni, Italie, Norvège, Pays-Bas, Russie & Suède.

⁹⁴ Signée à Londres le 20 janvier 1914, et devant entrer en vigueur le 1^{er} juillet 1915.

⁹⁵ L'aspect « curatif » du texte est parfaitement matérialisé par les dispositions contenues dans les différents articles du Titre III : « sécurité de la navigation » qui ne traitent presque qu'exclusivement de la navigation dans les glaces, cause première du naufrage du paquebot, alors que ce type de navigation ne représente qu'une partie très infime des risques auxquels les navires sont soumis.

⁹⁶ Tels que le compartimentage des navires (art.17), les normes contre l'incendie (art.19), les engins de sauvetage (art.41), etc... La grande majorité des dispositions du texte résultent en fait exclusivement de l'analyse des causes du naufrage du paquebot. L'analyse de l'accident montra que l'utilisation du fer au lieu de l'acier dans les rivets de tôles de bordé, un safran sous-dimensionné ou encore la discontinuité des cloisons étanches ont favorisé la rapidité de la perte du navire. Ce sont tous ces points que la Convention SOLAS avait pour objectif d'encadrer. VILLA (M.C.), *Il était un grand navire, le Titanic*, Edilivre (2016).

un équipage suffisant par le nombre et les aptitudes ». Les Etats devaient donc s’assurer et prendre des dispositions pour que les navires qui battent leur pavillon soient armés en moyens humains suffisants, tant au niveau quantitatif que qualitatif. Mais la formulation « *mesures utiles* » leur laissait en fait de grandes libertés dans l’élaboration de leur réglementation nationale. Malgré cette formulation extrêmement générale, le texte prévoyait, dans des domaines très précis, quelques dispositions plus concrètes sur les compétences des équipages. Toujours en réponse aux problèmes rencontrés sur le *Titanic* sur la capacité de l’équipage à manipuler et organiser l’embarquement des passagers et la mise à l’eau des canots de sauvetage, la convention prévoyait dans son article 54⁹⁷ la création d’un brevet de canotier qui pour être délivré, imposait au candidat un certain nombre de qualifications assez précisément énumérées⁹⁸. Ce petit article jetait les premières bases d’une uniformisation des compétences pour la délivrance d’un brevet particulier. Compétences qui avaient gravement fait défaut lors de l’abandon du paquebot. Enfin, l’article 56⁹⁹ énonçait certaines obligations en ce qui concerne l’aspect organisationnel des situations de crise avec la mise en place d’un rôle d’alarme et la conduite d’exercices réguliers pour que chaque membre d’équipage connaisse parfaitement les fonctions qu’il aura à remplir en situation de crise. En précisant que ces exercices doivent « *être conduits de manière que l’équipage possède la connaissance et la pratique des fonctions qu’il a à remplir* »¹⁰⁰, la convention SOLAS mit en place un deuxième principe préventif influant sur la qualification des équipages : un devoir de pratique régulier des tâches de chacun.

57. Convention SOLAS de 1929. Construite à l’aube de la Grande Guerre, cette convention n’a cependant jamais été mise en application. Elle n’en reste pas moins la première grande convention maritime internationale et constitue les traits naissants d’une volonté générale de réglementer et d’encadrer l’exploitation des navires, essentiellement en ses aspects techniques. Après la première tentative avortée, la communauté internationale a montré à nouveau, en 1927, sa volonté de réglementer ce domaine en appelant les pays maritimes à se réunir une nouvelle fois. La conférence internationale de Londres de 1929 a enfin donné au texte de 1914, la possibilité d’être appliqué par les 18 pays membres de cette conférence¹⁰¹. Largement étoffé, le nouveau texte de 1929 ne prévoyait pourtant pas plus de dispositions quant à l’armement humain des navires et à leur qualification quand il énonçait que « *les gouvernants contractants s’engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c’est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s’assurer qu’au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires aient à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité* »¹⁰². La volonté internationale était clairement et toujours axée sur des dispositions essentiellement

⁹⁷ Convention SOLAS 1914, art.54 : “canotiers brevetés – personnel des embarcations”.

⁹⁸ Le texte prévoyait : “*on entend par “canotier breveté” tout homme de l’équipage muni d’un brevet d’aptitude délivré au nom de l’Administration qualifiée, dans les conditions prévues audit article du Règlement ci-annexé*” et du Règlement de définir dans son article XLVII un certain nombre d’acquis minimum que le candidat devait justifier avant de pouvoir prétendre au brevet. Le texte précisait par exemple que pour l’obtention du brevet, le candidat devait posséder « *la connaissance et la pratique de la manœuvre des embarcations* » et que celui-ci devait « *justifier qu’il est exercé dans la manœuvre complète de mise à l’eau des embarcations* ».

⁹⁹ Convention SOLAS 1914, art.56 : “Rôle d’alarme et Exercices”.

¹⁰⁰ Convention SOLAS 1914, art.LI : “Appels et Exercices d’Embarcation et d’Incendie”.

¹⁰¹ Convention SOLAS 1929 signée à Londres le 31 mai 1929 et reprenant pour l’essentiel le texte jamais entré en vigueur de 1914.

¹⁰² Chapitre V : « Sécurité de la navigation », règle 13.

techniques. Les textes de 1948¹⁰³, de 1960¹⁰⁴ et de 1974¹⁰⁵ n'allaient pas modifier cette philosophie et n'apportèrent aucune amélioration substantielle dans ce domaine. La réglementation en matière d'armement en équipage et de leurs qualifications, relevait exclusivement de la volonté des Etats du pavillon, tout comme le contenu des formations ne relevait qu'exclusivement de l'Etat les dispensant. Cette responsabilisation ne devait pas poser de problèmes majeurs tant que les Etats, à l'instar de la France, assumaient leurs prérogatives.

2°) Une implication sans faille des Etats traditionnellement maritimes

58. La convergence d'intérêts. Contrairement au nouveau processus de normalisation international en matière d'exploitation et de construction engagé par l'entrée en vigueur de la convention SOLAS, la définition des normes de formation et des standards de compétence des équipages ainsi que leur contrôle restait donc sous la responsabilité de l'Etat du pavillon (qui était en même temps Etat formateur). Il convient donc de se pencher sur le degré d'implication de ces Etats du pavillon à mettre en œuvre une politique suffisamment aboutie pour compenser la quasi inexistence de cadre réglementaire international. Les Etats concernés sont au moins jusqu'au milieu du XX^e siècle et dans la grande majorité des cas, des nations à forte tradition maritime¹⁰⁶ et leur politique maritime s'inscrivait dans une volonté réelle de faire du transport par mer un objet de leur rayonnement et un vecteur de leur expansion. Les intérêts des armateurs, de l'Etat du pavillon et de l'Etat formateur convergeaient alors vers cet objectif commun¹⁰⁷. Pour favoriser le succès de cette entreprise, chaque acteur influant sur l'exploitation des navires (l'armateur, l'équipage, l'Etat du pavillon et l'Etat formateur) avaient un dénominateur commun : la nationalité¹⁰⁸. Les intérêts étaient ainsi bien protégés.

L'exemple du système de formation français mis en place par Louis XIV et qui permît au Royaume de rayonner est tout à fait représentatif de cette volonté. L'analyser nous permettra de comprendre comment l'absence d'un cadre réglementaire uniformisé à l'échelle internationale pouvait être compensé par la volonté des Etats du pavillon traditionnels à assumer les responsabilités qui leur incombent.

¹⁰³ Texte approuvé par 31 Etats le 10 juin 1948 à Londres pour remplacer la version de 1928.

¹⁰⁴ Sous l'égide de l'Organisation Maritime Consultative Internationale créée en 1948 et opérationnelle seulement en 1958 lorsque le traité qui lui donnait naissance est entré en vigueur. Texte approuvé par 45 Etats le 17 juin 1960 pour remplacer le texte de 1948 et mettre à jour les évolutions techniques.

¹⁰⁵ Convention SOLAS 1974 signée à Londres le 01 novembre 1974 est la dernière version du texte encore en vigueur aujourd'hui. Elle est entrée en vigueur le 25 mai 1980. Largement amendée, la communauté maritime internationale a choisi d'intégrer pour ce texte le principe d'adoption tacite. Ainsi, chaque amendement proposé sera réputé accepté à une date précise par la Partie signataire du texte de 1974 à moins qu'avant cette date, un nombre spécifique de Parties n'aient notifié leur objection aux amendements.

¹⁰⁶ En 1970, la part de la flotte sous pavillon de libre immatriculation était inférieure à 20% de la capacité mondiale de transport. Source : CNUCED, Etude sur les transports maritimes 2001 : http://unctad.org/fr/Docs/rmt2001_fr.pdf

¹⁰⁷ Ce lien fort créant l'« intérêt commun » entre l'Etat, les marins, les navires et les armateurs peut être notamment retrouvé au travers l'Inscription Maritime qui fut pendant trois siècles (jusqu'en 1965 !) l'institution de tutelle de la marine de l'Etat sur les marins français, et ce, pour les navigants au commerce et à la pêche.

¹⁰⁸ Historiquement, un navire devait respecter trois conditions pour être français : avoir été construit en France, être la propriété exclusive de français résidant en France et être composé de français. BEAUSSANT (A.), *Code Maritime*, T.1, Paris (1840), p.475.

59. La tradition maritime française. L'histoire de la France la qualifie naturellement comme étant un pays à forte tradition maritime. Sa politique est clairement empreinte de ses ambitions de découverte et d'expansion¹⁰⁹ qui ont fait de la flotte française, l'une des premières flottes mondiale sous Louis XIV. L'Etat a su, au fil du temps, assumer son rôle en matière de formation des marins. C'est par l'Ordonnance de la marine de 1681 qu'ont été définis précisément les programmes qui devaient être dispensés par les professeurs d'hydrographie¹¹⁰. La volonté de former aux techniques maritimes pour que les navires de la Royauté soient armés avec des équipages de qualité est marquée dès le premier article du titre VIII lorsqu'il énonce que le Roi veut « *Que dans les villes Maritimes les plus considérables de nôtre Royaume, il y ait des professeurs d'hydrographie, pour enseigner publiquement la Navigation* ». Bien plus sommaire que la future grande convention internationale amenée à réglementer cet aspect de l'armement des navires, l'Ordonnance de la marine n'en a cependant rien à envier. Ce même premier article énumère en effet toute une série de sciences nautiques indispensables à la navigation de l'époque. Il précise par ailleurs que l'art de la navigation est représenté par « *les connaissances qu'on doit avoir pour conduire un vaisseau, & pouvoir toujours dire l'endroit où l'on est pendant le cours de la plus longue navigation* ». Cette volonté de doter la marine française de marins compétents pour le rayonnement du Royaume fit suite au succès de l'enseignement dispensé par l'abbé Denys, à Dieppe, quelques années auparavant¹¹¹. De nombreuses écoles virent le jour en France suite à cette politique d'encouragement à suivre les cours gratuits d'enseignement maritime pour doter le pays des meilleurs marins.

60. Evolution des écoles françaises. La volonté de l'Etat français dans le domaine de la formation maritime se poursuit au XIX^e siècle par la création de nombreuses écoles maritimes, dont le nombre se stabilisera autour de quarante centres. Ce nombre commencera cependant à décliner vers la fin du XIX^e siècle, lorsque les centres hydrographiques sont retirés du champ militaire et que les carrières de capitaine au long cours sont rendues moins attractives. En 1891 on ne compte plus que 19 écoles¹¹². Une restructuration complète de l'enseignement maritime et des écoles hydrographiques est alors entamée pour moderniser leur organisation. Un Décret de janvier 1906 les rattache au Ministère du Commerce et de l'Industrie. Enfin, les arrêtés de 1919 supprimèrent les écoles hydrographiques et créèrent les Ecoles Nationales de Navigation Maritime¹¹³ pour la formation des officiers, puis les Ecoles Nationales de la Marine Marchande¹¹⁴. Enfin, depuis la dernière réforme de 2000, les Ecoles Nationales Supérieures Maritimes¹¹⁵ sont aujourd'hui au nombre de quatre¹¹⁶.

¹⁰⁹ Colbert écrivit en 1664 : « *Il importe de contester aux anglais l'empire de la mer auquel ont de tout temps aspiré (...) et dont le dessein est celui de s'emparer de tout le commerce du monde* », In VILLIERS (P.), *La France sur mer : De Louis XIII à Napoléon Ier*, Pluriel (2015).

¹¹⁰ Ordonnance de la marine de 1681 – Livre Premier, Titre 1, art. VIII : du professeur d'hydrographie.

¹¹¹ FAUQUE (D.), Docteur en histoire des sciences, Université Paris-Sud 11, « Les Bouguer et l'école d'hydrographie du Croisic (1691-1788) », Colloque, le Havre, 28 et 29 octobre 2011.

¹¹² BOISTEL (G.), Docteur en histoire des sciences, Université de Nantes, « De la suppression des écoles d'hydrographie aux écoles nationales de navigation maritime, 1870-1920 : 50 années de flou pour l'enseignement maritime », Colloque, le Havre, 28 et 29 octobre 2011.

¹¹³ Au nombre de 11 en 1919.

¹¹⁴ La loi du 19 mars 1958 change les écoles d'hydrographie en Ecoles Nationales de la Marine Marchande (ENMM).

¹¹⁵ La loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports créé en son article 53 une Ecole Nationale Supérieure Maritime.

¹¹⁶ Nantes, Saint Malo, Marseille et Le Havre.

61. Une organisation nationale non standardisée. Le système de formation français trouve son origine et son caractère dans une tradition longue de plusieurs siècles. Son but était de fournir en équipage qualifié les navires battant pavillon français. Ce système apparemment uniforme a malgré tout été confronté à quelques difficultés pour harmoniser et rationaliser l'apprentissage à l'échelle nationale. Les écoles d'hydrographies françaises ont par exemple été réorganisées 8 fois en moins de 30 ans¹¹⁷. De même, le statut des écoles n'était pas identique à tous les centres de formation. Des écoles nommées par le ministère et des écoles libres pouvaient donc coexister sans pour autant avoir un programme commun. Même les écoles nommées par le ministère ne dispensaient pas forcément les mêmes cours et certains professeurs prenaient de grandes libertés d'enseignement afin que « *soucieux de la réussite de leurs élèves (...) ils puissent acquérir le maximum de connaissance* »¹¹⁸. La délivrance des titres n'était guère plus claire. En effet, dans le cadre d'une refonte du système, un Décret de 1920 a mis en place un système de délivrance de douze brevets et diplômes distincts dont les exigences différaient des précédentes. On comprend aisément les difficultés rencontrées par les candidats qui ont passé une partie de leur carrière sous l'ancien régime et qui au moment de prétendre à un brevet supérieur se retrouvaient confrontés à une réglementation qui ne coïncidait plus à leur situation.

Mais malgré ces quelques difficultés d'harmonisation au niveau national, la France a fait preuve d'une volonté à assurer des formations maritimes dont la qualité ne s'est jamais démentie. Au travers de leurs professeurs, les centres de formation assumaient pleinement leur rôle en fournissant une main d'œuvre largement capable d'affronter les choses de la mer sur des navires français. Tant que l'implication de l'Etat du pavillon dans ses prérogatives restait entière, la déshumanisation du transport maritime ne devait pas avoir de conséquences majeures sur la qualification des équipages, puisque les Etats compensaient le manque d'uniformité internationale par un investissement important. Il en allait de l'intérêt de la nation.

B. La dégradation des compétences des équipages par le délitement de l'intérêt commun

Tant que les Etats assumaient leur rôle, l'absence de normes trop contraignantes n'avait donc pas d'effets trop négatifs sur la sécurité maritime. L'apparition de nouveaux acteurs extérieurs au schéma traditionnel d'armement allait profondément bousculer ce postulat (1) et déclencher une perte de contrôle totale de la qualification des équipages par l'emploi d'une main d'œuvre de plus en plus internationale et hétérogène (2).

¹¹⁷ Entre 1893 et 1921. MASSENET (G.), « La récente réforme de l'enseignement », In *Le journal de la Marine Marchande*, n°93 (janvier 1921) p.52-54.

¹¹⁸ KASPRZYK-ISTIN (M.C.), « Regards sur l'enseignement dans les écoles d'hydrographie au début du XXe siècle », Colloque, le Havre, 28 et 29 octobre 2011.

- 1°) L'apparition d'acteurs extérieurs au schéma d'armement traditionnel : les Etats « de libre immatriculation »

62. L'apparition de nouveaux acteurs. Cette volonté des Etats maritimes traditionnels à assumer leurs prérogatives n'était cependant pas extensible à d'autres Etats qui n'auraient pas le même degré d'implication historique. En abandonnant les aspects humains de ses préoccupations et en les transférant aux seuls Etats du pavillon, la réglementation internationale n'anticipa pas le fait que des pays tiers, totalement étrangers aux choses de la mer, pouvaient vouloir prendre part au festin de la mondialisation. Chaque Etat ayant en effet une entière souveraineté pour fixer les conditions d'immatriculation des navires¹¹⁹, n'importe quel pays pouvait proposer son pavillon à des armateurs avec lesquels aucun lien n'existait¹²⁰. Les crises de la seconde moitié du XX^e siècle allaient précipiter les armateurs soucieux de réduire leurs coûts d'exploitation¹²¹ dans les bras de ces nouveaux pavillons dits de libre immatriculation¹²², dont la faiblesse des charges et l'application d'une réglementation plus souple leur procurait une attractivité non négligeable¹²³.

63. Un contexte économique difficile. Cette précipitation trouve son origine au crépuscule de la seconde guerre mondiale, lorsque la capacité de transport est à reconstruire. La demande de transport maritime explose et chaque armateur modernise et agrandit sa flotte¹²⁴. L'augmentation substantielle du temps de transport¹²⁵ par la fermeture du canal de Suez dans les années cinquante¹²⁶ fait craindre par ailleurs une pénurie de tonnage. Pour pallier ce risque, les armateurs passent de nombreuses commandes pour proposer une même offre de transport tout en faisant passer leurs navires par le Cap de Bonne Esperance. Mais la fermeture du canal ayant été finalement beaucoup plus courte qu'attendue, la flotte mondiale s'est *de facto* retrouvée en surcapacité dès sa réouverture. Même si la seconde fermeture du canal de Suez¹²⁷ a permis d'éviter d'aggraver la situation, la construction de très grands navires modernes au début des années 70 continua de faire augmenter le tonnage mondial. La crise de

¹¹⁹ BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^e édition, p.134.

¹²⁰ L'article 91 de la Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer énonce ainsi : «*Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires*».

¹²¹ La restriction sur les budgets se fait souvent au détriment de la sécurité. «*An unfortunate consequence during such a cycle, usually, is that some owners, in order to survive in this competitive business, may resort to cutting the budget required for maintaining quality in order to be able to accept lower rates of freight or hire, overlooking the knock-on effect of such a policy will be an inevitable increase of risk exposure and accidents*» MANDARAKA-SHEPPARD (A.), *Managing risks in the Twenty first century: an overview*, Modern Maritime Law, Vol.2 Managing Risks and Liabilities, 3rd edition (2013).

¹²² L'ITF (*International Transport Federation*) donne une définition du pavillon de libre immatriculation : «*A flag of convenience ship is one that flies the flag of a country other than the country of ownership* ». <http://www.itfglobal.org>

¹²³ En 2017, le constat d'un armateur français restait le même qu'au milieu du XX^e siècle lorsqu'il énonçait que «*garder une flotte sous pavillon français reste difficile, car il n'est pas le plus compétitif des pavillons européens et du monde. Heureusement, nous avons une école de la Marine marchande qui forme des officiers de très haut niveau, cela nous aide* », In *La Provence* du 20 octobre 2017, ROUE (J.M.), entretien donné au journal dans le cadre du lancement national des Ateliers du transport et des services maritimes en Octobre 2017.

¹²⁴ Les armateurs français ont ainsi, dès 1945, commandés plus de 1 millions de tonneaux de navires auprès de chantiers de constructions. Une capacité de 200000 tonneaux sera également récupérée dès 1946 par la remise en état des navires allemands coulés dans les ports français. Par ailleurs, 75 *liberty ships* et 18 pétroliers T2 seront achetés aux Etats-Unis dans le cadre des accords Blum-Byrnes. CASSAGNOU (B.), *Les grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Paris (2002).

¹²⁵ La capacité mondiale de transport est en fait dépendante de la variable temps de transport. En effet, lorsque le temps de trajet augmente (coûts du carburant, donc réduction de vitesse, routes plus longues etc...), l'offre de transport diminue pour une même demande, les navires étant immobilisés pour un temps plus important.

¹²⁶ Crise résultant de la fermeture du canal de Suez par les Egyptiens en 1956 souhaitant nationaliser le canal. Projet contesté par la France, le Royaume Uni et Israël qui se sont opposés à l'Égypte par l'alliance secrète du protocole de Sèvres.

¹²⁷ En 1967.

1973 et les restrictions imposées par les pays exportateurs de pétrole ont par ailleurs fait chuter les échanges et la consommation mondiale. Par ricochet, la demande de transport a elle aussi diminuée. Les restrictions ainsi imposées font flamber les prix du pétrole¹²⁸ et, malgré une crise d'abord cantonnée au secteur pétrolier suite aux sanctions de 1973, c'est l'ensemble de la flotte mondiale qui est touchée par la surcapacité. Même si enfin, en 1977, après avoir quadruplé en un peu plus de vingt ans¹²⁹, le rythme de croissance de la flotte ralentit, les taux de frets ne permettent plus aux armateurs de rester compétitifs dans ce marché devenu extrêmement concurrentiel.

64. Réduire les coûts, le transfert des navires vers des pavillons plus souples. Dans ce contexte aggravé par l'augmentation des prix du pétrole, les armateurs durent impérativement réduire les coûts d'exploitation de leurs navires. Afin de profiter d'une réglementation plus souple, donc moins coûteuse, et d'avantages fiscaux importants, les armateurs n'hésitèrent pas à se détourner des Etats maritimes traditionnels en immatriculant leurs navires dans ces Etats maritimes nouveaux, avec lesquels ils n'avaient aucun attachement, et pour lesquels d'ailleurs, aucun lien particulier n'était imposé. Or ces « *pays qui accepte(nt) une immatriculation facile avec une faible charge fiscale sans qu'il(s) ai(en)t besoin des navires immatriculés, qui frappe peu les revenus d'exploitation et n'a (ont) pas l'autorité nécessaire pour imposer une réglementation stricte à sa flotte* »¹³⁰ n'ont ni la volonté ni les moyens d'assumer leur rôle comme pouvaient le faire les pays plus traditionnels. L'introduction de la dernière version de la convention SOLAS de 1974¹³¹ qui imposa de nouvelles normes techniques toujours plus contraignantes, donc plus coûteuses, aggrava encore plus cette migration vers ces pavillons de libre immatriculation. Ainsi, la flotte du Panama a été multipliée par huit entre 1960 et 1978 alors que la flotte sous pavillon français n'était multipliée que par 2,5 sur la même période dans un contexte pourtant extrêmement favorable de grande croissance (au moins jusqu'au début des années 70)¹³². L'intérêt commun porté par les Etats maritimes historiques et matérialisé par la nationalité disparut progressivement au profit de l'intérêt particulier de chacun des acteurs de l'exploitation des navires.

65. L'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime. La structure armateuriale classique qui évoluait dans l'environnement d'une nationalité unique devait en effet devenir une exception. Ce transfert des navires vers des pavillons ouverts entraîna pour les armateurs des nouvelles perspectives en matière d'armement en équipage. Auparavant contraints de choisir une main d'œuvre de la même nationalité que l'Etat d'immatriculation, ils purent, grâce à la souplesse réglementaire du nouvel Etat du pavillon choisi, recruter des marins issus de n'importe quel pays. Le principal critère qu'ils retiendront sera celui du coût, nonobstant la qualité de leur formation (sur la diversité des sources d'approvisionnement actuelles, voir annexe 10).

¹²⁸ Le prix du baril est ainsi passé d'environ 10Usd/t en 1972 à 42Usd/t en 1975 pour atteindre un pic à 75Usd/t en 1981, soit une augmentation de 650% en moins de 10 ans (en monnaie courante). BERGER (F.), FERRAGU (G.), *Le XXe siècle, 1914-2001*, Hachette Supérieur, 2^e édition (2013), p.304.

¹²⁹ La flotte mondiale est passée d'environ 100 millions de tjb en 1955 à plus de 400 millions de tjb en 1977.

¹³⁰ Pierre Bauchet, professeur émérite à l'université de Paris I-Sorbonne, « L'évolution des flux internationaux des marchandises intéressant l'Europe », Conférence donnée le 6 novembre 1997 à l'Académie de Marine, Communications et mémoires de l'année académique 1996-1997, n° 1, p.211.

¹³¹ SOLAS 1974 a été signée à l'issue de la conférence de Londres du 21 octobre 1974 et est entrée en vigueur le 25 mai 1980.

¹³² La capacité mondiale de transport est ainsi passée d'environ 326,000 tpb en 1970 à 788,000 tpb en 2000.

- 2°) Le déclenchement de la paupérisation des compétences des équipages par l'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime

66. Le pavillon traditionnel et sa main d'œuvre délaissés. Ces nouveaux modes d'exploitation se traduisirent par une diminution importante du nombre de marins issus des pavillons des pays de tradition maritime. A titre d'exemple, le nombre total d'emploi de marins français est passé d'environ 44000 en 1959 à moins de 10000 en 1995¹³³ alors que le nombre de marins philippins passait de quelques milliers à plus de 80000 au début du XXI^e¹³⁴ siècle. Les sources de recrutement se diversifiant, les sources de formation devaient *de facto* se multiplier. En s'éloignant des pays traditionnellement maritimes les armateurs se sont en fait privés d'une main d'œuvre adaptée à leur besoin et surtout d'une main d'œuvre contrôlée par les autorités maritimes de l'Etat du pavillon qui faisait également office d'Etat formateur.

Il faut cependant souligner que cette politique d'armement, qui consiste à dégrader les standards de recrutement grâce à des Etats du pavillon permissifs, fut d'une certaine façon légitimée par la déshumanisation du transport maritime. En effet, en orientant sa stratégie vers une réglementation purement technique, la communauté maritime internationale délaissa complètement les aspects humains de ses préoccupations et les fit passer au second plan. Puisque le navire était devenu le centre de toutes les attentions et la garantie du succès de l'expédition maritime, rien ne motivait les armateurs à les armer avec les équipages les plus compétents. Les défaillances humaines seraient de toutes façons corrigées par une technologie toujours plus aboutie.

67. Des Etats libres de définir les conditions d'attribution de leur pavillon. Limites. Ainsi, la responsabilisation non contraignante des Etats en matière de qualification des équipages n'était plus compensée par la convergence d'intérêts telle qu'elle pouvait être assurée par les Etats plus traditionnels. La communauté maritime internationale laissait les Etats de libre immatriculation évoluer dans un environnement réglementaire totalement dérégulé. En confirmant l'esprit de la convention SOLAS, la convention de Genève de 1958 n'a pas amélioré ce vide réglementaire puisqu'elle énonce dans son article 10¹³⁵ que « *tout Etat est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne : la composition et les conditions de travail des équipages* ». Elle laisse une fois encore à l'Etat du pavillon le soin d'établir les règles applicables aux navires qu'il immatricule, notamment en matière d'équipage. Plus récemment, la convention des Nations-Unies sur le droit de la mer de 1982 confirma cette approche en

¹³³ HAMON (J.Y.), DUBOIS (J.C.), « L'avenir de la flotte de commerce Française : une démarche collective », Rapport au ministre de l'équipement, du transport et du logement, 25 février 2000.

¹³⁴ GALLAIS BOUCHET (A.), « La gestion de l'emploi navigant : des stratégies multiples », Note de synthèse n°144, ISEMAR, avril 2012.

¹³⁵ Convention de Genève du 29 avril 1958 sur la Haute Mer entrée en vigueur le 30 septembre 1962, art.5 : « *Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire ; l'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social, sur les navires battant son pavillon* » et art. 10 : « *1. Tout Etat est tenu de prendre à l'égard des navires arborant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne : b) La composition et les conditions de travail des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables en matière de travail ; 2. En prescrivant ces mesures, chaque Etat est tenu de se conformer aux normes internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect* ».

stipulant dans son article 94 que l'Etat du pavillon devra exercer sa juridiction « conformément à son droit interne » et doit prendre toutes les mesures nécessaires pour « la composition (...) et la formation des équipages »¹³⁶. La réglementation internationale confirma donc que les Etats du pavillon pouvaient librement définir quelles compétences minimales et quels brevets les membres d'équipage devaient posséder pour servir sur leurs navires et comment les dispositifs de contrôle de la bonne application de leur réglementation devaient être mis en œuvre. Les armateurs pouvaient donc choisir des membres d'équipage de n'importe quelle nationalité et formés dans n'importe quel pays, même ceux issus d'Etat n'ayant aucune volonté ou les moyens d'assumer une formation cohérente.

68. Un besoin de standardiser les normes de formation. Par l'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime à des Etats non expérimentés et peu soucieux de la qualité de leur formation, la dégradation des compétences de l'équipage fit naturellement suite à la dégradation de leur rôle constatée au XIX^e siècle. Face au risque de voir des navires exploités avec des équipages sous-formés et suite aux nombreux accidents des années soixante-dix¹³⁷, la communauté maritime a pris conscience, plus de 50 ans après la première convention SOLAS de la nécessité d'élaborer un cadre normatif universel sur les minimums à respecter en matière de formation, de veille et de délivrance des brevets. Cadre qui n'était alors défini que par la seule réglementation de l'Etat qui la dispensait. Face aux nouveaux modes de gestion des navires, une réglementation internationale encadrant les seules normes techniques et de construction ne suffisait plus à assurer la sécurité maritime.

SECTION 2 LE DOUBLE OBJECTIF DE LA CONVENTION STCW : STANDARDISER LA FORMATION ET LES PROCESSUS ADMINISTRATIFS

69. C'est dans ce contexte totalement dérégulé que la communauté maritime internationale s'est rendue à l'évidence. Un encadrement de la formation maritime au niveau international était indispensable. L'OMCI¹³⁸ a donc tenté de définir un socle minimal et uniformisé de compétences que le personnel embarqué devra acquérir avant de pouvoir exercer une fonction à bord d'un navire. Mais l'adoption de la convention STCW visant à faire entrer en vigueur ce socle minimal (convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille) le 7 juillet 1978, n'a pas eu que des effets sur les compétences propres des gens de mer. Malgré une portée limitée liée au consensualisme pour rendre le texte acceptable par tous les Etats (I), la convention a en effet édicté tout un ensemble de programmes de formation essentiellement techniques (II) ainsi qu'un

¹³⁶ Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée le 10 décembre 1982 à Montego Bay et ratifiée par la France le 11 avril 1996 et élaborée dans le but de régler les problèmes concernant le droit de la mer tout en respectant la souveraineté des Etats.

¹³⁷ Comme le naufrage du *Torrey Canyon* en 1967 causé par un manque de veille et des erreurs de navigation ou encore celui de l'*Amoco Cadiz* en 1978 causé par l'incapacité de l'équipage à utiliser l'appareil à gouverner en mode secours après une panne du système.

¹³⁸ Créée en 1948 par l'ONU, l'Organisation Maritime Consultative Internationale (OMCI) a été remplacée en 1982 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI).

encadrement des procédures de délivrance et de reconnaissance des titres maritimes (III). Nous pencher sur ces aspects pourra apparaître quelque peu fastidieux, mais il nous semble important de les préciser afin de bien comprendre l'environnement de formation dans lequel le marin, et les armateurs, évoluent. Ce qui sera capital pour la suite de notre étude.

I. Un consensualisme limitant la portée de la convention STCW

70. L'adoption du texte de 1978 se fit dans un contexte hostile à toute forme de nouvelle réglementation trop contraignante. Le fonds de commerce des Etats de libre immatriculation étant la souplesse réglementaire, élaborer un nouveau cadre normatif trop contraignant aurait été à l'encontre de leurs intérêts. Afin de parvenir à une large ratification, l'OMCI élaborera donc un texte consensuel à la portée limitée.

A. Les travaux préparatoires et l'adoption du texte

71. Les premières recommandations. Face à cette trop grande hétérogénéité dans l'armement des navires en moyens humains, le besoin d'uniformiser et réglementer au niveau international se fit de plus en plus ressentir. Les premiers travaux effectués au niveau international dans le domaine de la compétence des équipages sont issus de la collaboration entre l'OMCI et l'OIT (Organisation Internationale du Travail) avec l'adoption de différentes résolutions dès le milieu des années soixante. Ainsi, en 1965, l'OMCI édite un document d'orientation à destination des Etats parties à la convention SOLAS qui énonce des recommandations pour la formation des capitaines, officiers, et marins dans l'utilisation des appareils de navigation, des appareils de sauvetage et des moyens de prévention et de lutte contre les incendies¹³⁹. L'OMCI allait enfin donner un contenu pratique à la notion de « qualité » de l'équipage prônée par la convention SOLAS.

Suite à de nombreux accidents à bord des navires, l'OMCI fixa de nouveaux objectifs aux Etats membres en matière de lutte contre les incendies¹⁴⁰ et améliora en 1969 ses recommandations sur la formation maritime¹⁴¹. Mais ces recommandations purement incitatives laissaient aux pays souverains, qu'ils soient Etat formateur ou Etat du pavillon, toute latitude pour les appliquer. En tentant de donner de la substance à la notion de « *qualité des équipages* » mentionnée dans la convention SOLAS, texte purement technique, l'OMCI ne parvenait pas à atteindre ses objectifs dans le domaine humain. Il devenait de plus en plus évident que la compétence des équipages devait être traitée par une réglementation qui lui serait propre, totalement distincte des préoccupations techniques de SOLAS.

¹³⁹ IMO Rés. A.89(IV), *Training of seafarers* du 27 septembre 1965. Résolution faisant suite aux recommandations du comité de la sécurité maritime MSC X/36 élaboré conjointement par l'OIT et l'OMCI.

¹⁴⁰ IMO Rés. A.124(V) *Recommandations on crew training* du 25 octobre 1967. La résolution précise par exemple : “*it is essential that fundamental instruction in fire prevention and fire fighting be given to those engaged in all departments onboard ships*”.

¹⁴¹ IMO Rés. A.188(VI) *Training of masters, officers and crew* du 28 octobre 1969.

72. Adoption d'un texte contraignant. Après huit années de travaux du sous-comité *Standard Training Watchkeeping* de l'OMCI, 72 Etats adoptèrent le texte de la convention *Standard Training Certificate & Watchkeeping* (STCW) sur la formation maritime le 7 juillet 1978. Cette convention, qui prévoyait des standards minimaux de formation des gens de mer, de normes de veille et de délivrance des brevets, est entrée en vigueur en 1984¹⁴². En se préoccupant à nouveau des compétences des équipages, la communauté maritime s'est enfin détournée du dogme du « tout technique » en imposant aux Etats signataires de se pencher sur la problématique de la qualification des équipages. Ils devaient dorénavant fournir une main d'œuvre maritime formée *a minima*, selon les dispositions du texte dans le cas de l'Etat formateur, ou de s'assurer qu'ils le soient effectivement dans le cas de l'Etat du pavillon¹⁴³.

B. Un texte de portée limitée

73. Maintenir l'attractivité des pavillons de libre immatriculation. De manière paradoxale, l'adoption du texte par un grand nombre de pays¹⁴⁴ n'a pas pu cacher le manque de volonté de certains d'entre eux à trop réglementer ce domaine. Le texte devait en effet faire suffisamment consensus auprès des pays membres, et notamment auprès des Etats de libre immatriculation, pour pouvoir réunir la signature d'au moins 25 Etats représentant 50% du tonnage mondial¹⁴⁵ afin d'entrer en vigueur. La plupart de ces nouveaux pavillons, qui représentaient essentiellement les intérêts des armateurs, n'avaient pas d'avantages particuliers à leur faire supporter des contraintes réglementaires supplémentaires dans un domaine qui représentait le premier poste de dépense de l'exploitation du navire¹⁴⁶. Un texte trop contraignant n'aurait certainement pas été ratifié par un nombre suffisant d'Etats pour qu'il entre en vigueur car il serait allé à l'encontre de ce qui constitue l'attractivité de leur pavillon et de leur expansion : des normes humaines et des contrôles peu contraignants. En effet, comme nous l'avons remarqué, les Etats à forte tradition maritime, assumaient parfaitement leur rôle en adaptant leurs programmes aux nouveaux modes d'exploitation, en dehors de toute contrainte réglementaire internationale¹⁴⁷. Ces nouvelles normes devaient donc avoir essentiellement une influence sur le fonctionnement des nouveaux Etats formateurs et des pavillons de libre immatriculation.

¹⁴² La Convention STCW 1978 est entrée en vigueur le 28 avril 1984. La France l'a intégré en droit interne par le Décret n°84-387 du 11 mai 1984, *JORF* du 25 mai 1984.

¹⁴³ Comme nous l'avons vu, la convention de Genève de 1958 puis celle des Nations Unies sur le Droit de la Mer de 1982 imposaient aux Etats du pavillon de s'assurer que les marins qui forment les équipages des navires battant leur pavillon, soient suffisamment compétents, laissant ce concept à leur libre appréciation. L'adoption du texte STCW permet enfin de donner une base commune à la notion de « compétence » des équipages.

¹⁴⁴ La convention fut finalement signée par 114 pays représentant 94.6% du tonnage mondial.

¹⁴⁵ La part du tonnage mondial sous pavillon de libre immatriculation en 1978 représentait environ 30% de la capacité mondiale de transport. Source : CNUCED, Etude 2001, Ibid.

¹⁴⁶ Un *technical manager* norvégien énonçait par exemple que le coût de ses équipages représentait plus de 30% du coût d'exploitation total du navire, devant les cales sèches (23%) et les pièces de rechange (10%). www.wilsonship.no

¹⁴⁷ Dans une étude historique, Nicolas Cochard met en lumière l'importance de l'insertion, au début du XX^e siècle, de nouvelles professions « impliquant une formation appropriée » et de préciser quelles formes ces formations devaient prendre dans les écoles maritimes françaises, et notamment au Havre. Ainsi, dès 1847, furent introduits des cours sur la vapeur et avant la Grande Guerre, des cours de télégraphie et d'électricité et ce, afin de mettre en place « des enseignements adaptés à la modernisation maritime ». COCHARD (N.), « La formation des Marins à l'heure de la modernisation de la navigation, l'exemple du Havre (fin XIX^e – début XX^e siècles) », Colloque, le Havre, 28 et 29 octobre 2011.

Outre le manque de précision des normes, les termes employés tels que « (...) à la satisfaction de l'Administration » laissaient finalement toute latitude aux Etats sur la façon dont les dispositions du texte¹⁴⁸ devaient être intégrées dans leur législation interne. De l'élaboration de ce texte naissait une situation ambiguë et une stratégie normative de l'OMI à deux vitesses¹⁴⁹, avec d'un côté, une volonté non dissimulée de certains pays à améliorer les aspects techniques des navires dans un contexte réglementaire international de plus en plus contraignant¹⁵⁰, et d'un autre côté, une grande frilosité de certains d'entre eux à adopter des mesures efficaces et impératives en ce qui touchait aux aspects humains.

74. Une nécessaire révision du texte. C'est donc sans surprise que peu de temps après son entrée en vigueur, et malgré les différents amendements qui ont été apportés en 1991 et en 1994, sur respectivement le SMDSM¹⁵¹ et sur la formation pour les navires citernes¹⁵², il fut admis que la convention STCW 78 était loin d'avoir atteint ses objectifs. Dès 1991 un groupe de travail réduit de l'OMI tentait de réviser les dispositions du texte afin de lui donner un caractère impératif, uniforme et global. Impératif avec des moyens de contrôles et éventuellement de sanctions. Uniforme avec la reconnaissance mutuelle des brevets lorsque les formations sont dispensées conformément au texte. Et global, pour prendre en compte l'intégralité des acteurs maritimes : les Etats formateurs, les Etats du pavillon, les Etats du port et les armateurs.

75. Un contexte favorable. Le 7 juillet 1995, les amendements à la convention STCW de 1978 furent ainsi adoptés¹⁵³. Les divergences d'intérêts entre les Etats n'avaient pas totalement disparu lors de l'adoption du texte de 1995. Mais dans un contexte de pénurie de main d'œuvre lié à l'explosion du commerce mondial et des échanges maritimes¹⁵⁴, un consensus pouvait être plus facilement trouvé pour diriger une action normative vers des intérêts communs. Les Etats de libre immatriculation trouvant en effet leur intérêt à ce que l'internationalisation de la main d'œuvre soit facilitée, et les Etats plus traditionnels, de se satisfaire d'une amélioration de la sécurité maritime¹⁵⁵. Cet apport important à

¹⁴⁸ BLAVEC (A.), « La formation aux métiers de la mer, les Conventions STCW et STCW-F », Dossier, *La Revue Maritime* n°467, Janvier 2004.

¹⁴⁹ LEFEBVRE-CHALAIN (H.), *La stratégie normative de l'OMI*, Thèse de droit, Université de Nantes, PUAM (2012).

¹⁵⁰ Avec par exemple, l'entrée en vigueur de nouvelles conventions purement techniques comme la convention Load Line 66 sur les lignes de charge en 1966, la convention MARPOL de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, ou encore la convention SOLAS de 1974.

¹⁵¹ Le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer (ou GMDSS en Anglais) 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 et radiophonie. Amendements adoptés par la Résolution MSC.21(50) du 22 mai 1991 et entrés en vigueur le 1^{er} décembre 1992.

¹⁵² 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) du 25 mai 1994 et entrés en vigueur le 1^{er} janvier 1996.

¹⁵³ Le texte n'étant pas applicable aux navires de guerre et autres navires gouvernementaux à finalité non-commerciale, aux navires de pêche et aux yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial. Il a été introduit dans la réglementation française par le Décret n°97-754 du 2 juillet 1997, *JORF* n°159 du 10 juillet 1997. La Communauté Européenne tire les conséquences des amendements au texte de 1978 par la Directive 2001/25CE du Parlement Européen et du Conseil du 4 avril 2001 sur le niveau minimal de formation des gens de mer. Les dispositions de la Directive se réfèrent essentiellement au texte amendé de 1995 (*JOCE* n° L. 136 du 18 mai 2001).

¹⁵⁴ Les volumes des échanges maritimes sont passés d'environ 3700 millions de tonnes transportées en 1980 à plus de 5000 millions de tonnes entre en 1995. Source : FORTIN (A.C.), « L'industrie maritime mondiale 1970-2000, panorama des mutations », Note de synthèse n°48, ISEMAR, octobre 2002.

¹⁵⁵ La convergence des Etats a été soulignée par Jan Dirks lorsqu'il mentionne les négociations lors de l'adoption des amendements de 1995 : « *The assumed common interest does not always mean that the interests of the different actors in the*

l'édifice de la sécurité maritime¹⁵⁶ devait (enfin) permettre à l'armateur d'évoluer dans un milieu uniformisé lors du recrutement de ses équipages et donner une portée réglementaire à ce que la convention SOLAS appelait de ses vœux lorsqu'elle énonçait que tout navire devait être pourvu d'un équipage suffisant en nombre et en qualité¹⁵⁷.

76. Les compétences techniques standardisées. L'armateur pourra ainsi puiser, autant que la réglementation de l'Etat du pavillon le permettra, dans le vaste marché international de la main d'œuvre maritime. Sa politique d'armement sera enfin encadrée par des règles communes. Peu importe leurs nationalités ou le pays qui les aura formés, les marins qui composeront son équipage auront en théorie suivi avec succès le programme commun de formation pour un poste particulier et posséderont un brevet reconnu par les autres Etats et garantissant leurs qualifications. Pourtant, le contenu même des formations proposées restait emprunt des effets de la déshumanisation du transport maritime. La grande majorité des normes de compétences édictées concernaient en effet la seule formation technique. De bons techniciens associés à de bons navires étaient, dans l'esprit collectif, un gage de sécurité¹⁵⁸.

77. Limites du texte de 1995. Lorsque Philippe Boisson énonce que le système de sécurité maritime est « conscient que c'est au niveau humain que l'on peut apporter le plus d'amélioration mais qui s'est surtout attaché à produire des normes sur le matériel, le navire et ses équipements »¹⁵⁹ il souligne les difficultés de l'OMI à sortir de cette philosophie qui consistait à orienter la réglementation internationale sur le seul navire et sa technologie. Nous avons pu constater que cette volonté n'était pas nouvelle avec l'adoption de la première convention SOLAS de 1914 qui, suite au naufrage du Titanic, prescrivait des normes techniques alors que la cause première du naufrage résultait essentiellement des comportements humains du capitaine et de l'armateur. Cette politique normative encourageait nécessairement une philosophie d'armement basée sur le fait qu'un équipage pouvait et devait être facilement remplacé par des systèmes automatisés dans son processus décisionnel. Chaque avancée technologique ou technique rendue obligatoire par les amendements successifs apportés à la convention SOLAS pouvait justifier de l'emploi de personnel de moins en moins qualifié puisque, conformément à la philosophie engagée par la révolution industrielle, le matériel se substituait à la réflexion humaine. Cette approche stratégique de l'OMI matérialisée par la convention SOLAS, sera la source du principal défaut de la convention STCW qui se bornera pour l'essentiel à établir des standards pour former des opérateurs sachant utiliser cette technologie ainsi que des techniques de conduite au lieu d'en apprécier à leurs justes valeurs, les capacités de réflexion et les limites de leurs fonctionnements cognitifs.

IMO are identical. While some governments, whose states have been victims of an oil pollution, may see the advantage of the STCW 95 Convention in the improvement of the qualifications of the seafarers in emergency situations, others may have interest in improving the competitiveness of their national seafarers in order to enable them to work on foreign registered vessels". DIRKS (J.), "Decision making in the International Maritime Organization - the case of the STCW 95 Convention", ECPR 2001 Workshop Paper on "Decision making within the International Organizations".

¹⁵⁶ BOISSON (P.), « L'OMI et la Convention STCW : une révision exemplaire pour répondre aux besoins de la marine de l'an 2000 », *Bulletin technique du Bureau Veritas*, Vol.2 (1995).

¹⁵⁷ Convention SOLAS 1974, Chap.5, Art.13 : Equipage.

¹⁵⁸ CLOSTERMANN (J.P.), *Les facteurs humains au cœur de la sécurité maritime : la gestion des ressources en passerelle de navire*, Psychologie, Université de Bretagne Sud (2014), p.41.

¹⁵⁹ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris (1998), p. 353.

78. Amendements de Manille. Enfin, la convention STCW fut à nouveau largement amendée en 2010 lors de la conférence de Manille¹⁶⁰. Ces derniers amendements constituèrent une approche nouvelle de la formation maritime. En effet, comme nous l'avons déjà mentionné, le texte avait pour objectif premier de former des opérateurs sachant conduire la technologie embarquée à bord des navires. Les modifications apportées par la conférence de Manille changèrent l'ordre des choses puisqu'elles imposèrent un travail sur la réflexion humaine pour ne plus considérer que l'homme était au seul service du navire, en tant qu'opérateur, mais qu'il pouvait apporter bien plus que cela dans la conduite de l'expédition maritime. Mais puisque cette partie fera l'objet d'un développement ultérieur, il convient de revenir sur les éléments fondateurs de la convention STCW, la standardisation de la formation technique et la standardisation des processus administratifs.

II. La standardisation de la formation technique

79. L'objectif premier de la convention STCW est la définition de normes minimales de qualifications dans le but d'acquérir des savoir-faire pour que les marins assument et conduisent de façon pertinente les tâches qui leur seront dévolues. Définie comme étant « *une capacité reconnue en telle ou telle matière en raison de connaissances possédées et qui a le droit de juger* »¹⁶¹, la compétence ainsi acquise permettra de résoudre en grande partie la complexité des situations rencontrées lors de la conduite du navire¹⁶².

A. Champ d'application

80. Principes généraux. La convention STCW détaille pour chaque poste, du capitaine au matelot, un programme adapté de formation avec les compétences minimales requises pour l'obtention du brevet associé. Comme après chaque naufrage majeur, l'OMI devait tirer les conclusions de la chaîne événementielle ayant conduit à l'accident pour élaborer une réglementation réactive. Les causes ayant une double origine. La première étant liée, soit à une erreur de l'équipage dans la conduite du navire, soit à un appareil technique défaillant, la seconde étant directement liée à la façon dont la cause première aura été traitée. Ces éléments préventifs (pour éviter une conduite défaillante) et curatifs (pour en minimiser l'impact en cas d'échec) se retrouvent dans la convention. Et plus précisément dans les dispositions du Code STCW¹⁶³ quand il impose l'acquisition de connaissances minimales dans les

¹⁶⁰ Ces amendements ont été adoptés lors de la conférence diplomatique qui s'est tenue à Manille du 21 au 25 juin 2010. Ces dispositions ont été intégrées en droit français par la Loi n° 2016-699 du 30 mai 2016 autorisant l'approbation des amendements de Manille à l'annexe de la convention internationale de 1978 (convention STCW), *JORF* n°0125 du 31 mai 2016 et par le Décret n° 2016-1526 du 14 novembre 2016, *JORF* n°0266 du 16 novembre 2016.

¹⁶¹ Définition donnée par le dictionnaire Larousse. <http://www.larousse.fr>.

¹⁶² René Amalberti souligne les difficultés causées par le manque de savoir-faire sur la complexité d'une situation ou d'une tâche lorsqu'il énonce que « *Les compétences sont à la fois source interne de la complexité (quand la compétence manque, la tâche devient complexe) et solution pour la réduire (quand on « sait », la complexité n'existe plus)* », AMALBERTI (R.), *La conduite des systèmes à risque*, le travail humain, PUF, p.14.

¹⁶³ Le Code STCW est annexé au texte de la convention STCW. Alors que ce dernier définit les grands principes en matière de formation maritime, de norme de veille et de délivrance des brevets, le Code STCW constitue quant à lui un programme de formation très précisément détaillé et divisé en deux parties, le Code STCW-A, à caractère obligatoire et le Code STCW –B seulement conseillé.

domaines de la navigation, de la conduite des installations de propulsion et dans le soin à apporter à la marchandise d'une part, et quand il prévoit tout un ensemble de formations aux différentes situations d'urgences d'autre part. La défaillance de l'équipage à proposer une conduite adaptée à une situation donnée pourra ainsi être compensée par une réponse efficace en cas de détérioration du contexte.

1°) Notion de « *gens de mer* » et de « *marins* »

81. Critère d'application. Selon l'article III, la convention s'applique aux gens de mer servant à bord des navires de mer qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie¹⁶⁴ à l'exception de ceux qui servent à bord des navires de pêche, des navires d'Etat ou de guerre, des yachts de plaisance ne se livrant à aucun trafic commercial ou des navires en bois de construction primitive. C'est donc sur le critère de la nationalité du navire que se rattache l'application de la convention. La large ratification du texte, notamment par les Etats de libre-immatriculation, imposera de fait cette formation à tous les Etats formateurs.

82. Loi française. Puisque l'article III précise que les dispositions de la convention s'appliquent aux « *gens de mer* », il convient de préciser cette notion qui n'est pas plus détaillée dans la convention¹⁶⁵. Une définition est donnée en droit interne dans le code des transports et différencie le qualificatif de « marin »¹⁶⁶ de celui de « gens de mer ». En énonçant que les gens de mer sont : « *toutes personnes salariées ou non salariées exerçant à bord d'un navire une activité professionnelle à quelque titre que ce soit* »¹⁶⁷, le texte donne une définition large du qualificatif de « gens de mer »¹⁶⁸. Rentrent donc dans cette catégorie de « gens de mer » les « marins » au sens de l'alinéa 3 du même article (qui englobe le personnel machine et pont mais également le personnel d'hôtellerie¹⁶⁹ etc. qui participent à l'exploitation¹⁷⁰ du navire) mais également les « non-marins » qui exercent à bord une activité professionnelle quelle qu'elle soit. Ainsi, les gardes armés des sociétés privées qui assurent la sûreté des navires de commerce dans les zones à risques peuvent être considérés comme étant des gens de mer¹⁷¹ bien qu'ils soient « non marins ». Le texte prévoit heureusement quelques exceptions, notamment lorsque l'activité professionnelle exercée sur le navire revêt un caractère limité dans le temps¹⁷² ou

¹⁶⁴ Le terme *Partie* désigne un Etat à l'égard duquel la convention est entrée en vigueur. Convention STCW, art. 2.a).

¹⁶⁵ La convention MLC (*Maritime Labour Convention*) ne différencie par exemple pas les « gens de mer » des « marins » : « *gens de mer ou marin désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire (...)* », Art. II, f. S'il existe un doute, ce sera à l'autorité compétente de trancher (ce sera l'organe gouvernemental en charge de la mise en œuvre de la MLC).

¹⁶⁶ C. transp., Art. L.5511-1 alinéa 3 : « *Marins : les gens de mer salariés ou non-salariés exerçant une activité directement liée à l'exploitation du navire* ». Cette notion est précisée par le Décret n° 2015-454 du 23 avril 2015 relatif à la qualification de gens de mer et de marins, *JORF* n°0095.

¹⁶⁷ C. transp., Art. L.5511-1 alinéa 4.

¹⁶⁸ Pour une différenciation plus approfondie, voir : CHAUMETTE (P.), « Gens de mer marins, gens de mer non marins et autres, Décret n°2015-454 du 21 avril 2015 », *DMF* 2016-781, pp.483-494.

¹⁶⁹ La jurisprudence française a pu se prononcer dans ce sens en qualifiant de « marin » un éducateur spécialisé embarqué sur le voilier *Le Goazen*. Selon la Cour, le navire ne pouvait être exploité sans sa présence à bord. Cass. Soc, 28 novembre 2002, n°00-12365, *Bull.* 2002 V, *DMF* 2003-847, pp. 847-853, obs. CHAUMETTE (P.). Voir également Cass. Civ., 3 septembre 2009, n°08-12732, *DMF* 2010-710, pp. 41-46, obs. LE BIHAN-GUENOLE (M).

¹⁷⁰ La définition d'exploitation du navire est donnée par l'article R.5511-1 et plus spécifiquement par l'article R.5511-2.

¹⁷¹ C. transp., Art. R.5511-4.

¹⁷² C. transp., Art. R.5511-7 : il précise que ne sont pas qualifiés de « gens de mer » les personnels non marins qui exercent occasionnellement une activité professionnelle à bord dont la durée n'excède pas quarante-cinq jours d'embarquement continus ou non sur toute période de six mois consécutifs.

lorsque le personnel qui l'exerce fait partie d'un cas excepté précisé par Décret¹⁷³. Ainsi, les dispositions de la convention STCW seront applicables à tous les gens de mer ayant une fonction à bord d'un navire qui n'est pas exclu de son champ d'application par l'article III. Pour l'application de la Convention STCW on pourra donc séparer la notion de gens de mer en deux catégories distinctes, les « *gens de mer marins* » et les « *gens de mer non-marins* ». Les prescriptions minimales de formation seront extrêmement différentes si elles concernent l'une ou l'autre de ces catégories et ils dépendront également du rôle de la personne embarquée à bord du navire suivant qu'elle assume une fonction principale, une fonction complémentaire ou aucune de ces deux prérogatives.

2°) Un programme obligatoire de formation modulé par les fonctions visées

a) La formation pour les gens de mer marins en vue d'assurer une fonction principale

83. Objectifs de la fonction. Le principe général de la convention est de définir des normes de compétence et d'expérience à acquérir pour permettre aux gens de mer d'accéder à une fonction spécifique à bord d'un navire. L'accès à une de ces fonctions limitativement énumérées entraîne le statut de marin pour celui qui l'assume car elles touchent toutes à l'exploitation du navire au sens de l'article L5511-1 du Code des transports. La convention prévoit ainsi des normes de formation et de délivrance des brevets pour les fonctions de capitaine, d'officier pont, d'officier mécanicien, de matelot pont, d'officier électronicien etc.¹⁷⁴ ainsi que pour le personnel de certains types de navires qui demandent une exploitation spécifique tels que les navires citernes pour le transport de produits chimiques ou encore pour les navires à passagers¹⁷⁵. Pour chacune des fonctions envisagées, le Code STCW précisera toutes les compétences minimales et l'expérience requises pour l'obtention du brevet associé.

b) Les formations spécifiques en vue d'assurer une fonction complémentaire

84. Types de fonctions complémentaires. Au-delà de ces prescriptions minimales de compétence pour accéder aux fonctions qui participent directement à l'exploitation et à la conduite du navire, la convention STCW énonce dans son chapitre VI toute une série de prescriptions en vue d'assurer un rôle complémentaire devant permettre de répondre à une situation dégradée de conduite,

¹⁷³ L'article L.5511-1 alinéa 4 du code des transports énonce que certaines catégories de personnels ne relèvent pas de la définition de gens de mer. Cette liste de catégories précisée par Décret tient compte notamment du caractère occasionnel de l'activité, de la nature ou de la durée de leur embarquement. On peut citer par exemple les représentants des armateurs, les photographes etc.

¹⁷⁴ Ces fonctions sont regroupées en trois grandes catégories que sont le service pont (chapitre II), le service machine (chapitre II) et les radiocommunications et opérateurs de radiocommunications (chapitre IV).

¹⁷⁵ Convention STCW, chapitre V : normes concernant la formation spéciale requise pour le personnel de certains types de navires. Nous avons cité les navires citernes pour produits chimiques, mais la convention prévoit également ces formations spécifiques pour les capitaines, les officiers et les matelots servant à bord des pétroliers (Règle V/1-1), des navires citernes pour gaz liquéfiés (Règle V/1-2) et des navires à passagers (Règle V/2).

couramment appelée « *situation d'urgence* »¹⁷⁶. Les formations complémentaires ainsi édictées serviront d'une part à compléter la fonction principale d'un marin avec l'attribution d'une ou de plusieurs compétences secondaires. Ainsi un officier de quart breveté « lieutenant pont » qui aura pour rôle d'assurer la conduite nautique du navire pourra, s'il satisfait aux prescriptions de la Règle VI/3¹⁷⁷, diriger les opérations de lutte contre l'incendie. Ce rôle restant secondaire par rapport à sa fonction première de chef de quart. Les candidats à ces certificats d'aptitude complémentaires peuvent en théorie être indifféremment des gens de mer « marins » ou « non marins ». Dans la pratique ces rôles seront dévolus aux marins qui auront suivi ces formations spécifiques dès leurs premières années d'étude dans les écoles maritimes¹⁷⁸. Par ailleurs, les navires de commerce n'étant dans la grande majorité des cas, qu'armés avec un équipage de gens de mer ayant le statut de marin, ceux-ci devront assurer ces fonctions secondaires obligatoires en parallèle de leur poste principal. Ces formations ainsi visées dans le chapitre VI concernent l'exploitation des embarcations de sauvetage (Règle VI/2), la lutte avancée contre l'incendie (Règle VI/3), les soins médicaux (Règle VI/4) et la sûreté (Règle VI/6). Le détail de l'ensemble des compétences à acquérir pour chacune de ces formations étant précisé dans le code STCW.

c) La formation applicable à tous les gens de mer

85. Des familiarisations basiques. Le chapitre VI énonce en outre des prescriptions minimales obligatoires à tous les gens de mer. De façon pratique, ces prescriptions minimales ne permettront pas aux gens de mer ayant satisfait à ces exigences d'assurer une fonction principale ou secondaire dans l'exploitation du navire mais elles permettront malgré tout de leur faire acquérir les rudiments du fonctionnement très particulier d'un navire par une familiarisation à la sécurité¹⁷⁹ et à la sûreté¹⁸⁰. Ces rudiments faciliteront le bon déroulement des tâches nécessaires au fonctionnement du navire effectuées par ceux qui assument une fonction principale ou complémentaire. En cas de situation d'urgence ils sauront par exemple se rendre aux postes d'abandons, revêtir un gilet de sauvetage et se comporter convenablement lors de l'embarquement dans les embarcations de sauvetage. Cette catégorie de personnel revêt un intérêt très limité pour notre étude car elle ne participe pas activement à l'exploitation du navire.

¹⁷⁶ Convention STCW, chapitre VI : Fonctions relatives aux situations d'urgence, à la prévention des accidents du travail, à la sûreté, aux soins médicaux et à la survie.

¹⁷⁷ Règle VI/3 : Prescriptions minimales obligatoires pour la formation aux techniques avancées de lutte contre l'incendie.

¹⁷⁸ Dans le système français, la formation à la prévention et à la lutte contre l'incendie prévue par la Règle VI/3 est par exemple intégrée à la formation des officiers chefs de quart dès la seconde année d'étude et est dispensée sous forme de stage pratique dans une structure adaptée.

¹⁷⁹ Règle VI/1 : Prescriptions minimales obligatoires pour la formation de familiarisation en matière de sécurité et pour la formation et l'enseignement de base pour tous les gens de mer.

¹⁸⁰ Règle VI/6 : Prescriptions minimales obligatoires pour la formation et l'enseignement en matière de sûreté pour tous les gens de mer.

3°) Vers un équipage qualifié et quantifié

86. Les effectifs minimaux de sécurité. La Convention STCW n'établit pas cependant de normes quantifiées sur le nombre de postes et de fonctions à bord des navires. Avec STCW, l'OMI limite ses travaux aux aspects qualitatifs et renvoie la responsabilité de la réglementation quantitative aux Etats du pavillon. La réglementation internationale se borne en effet à énoncer des principes généraux et à guider les Administrations des Etats du pavillon dans ce domaine. La Résolution A.1047(27) de l'OMI, qui n'a pas un caractère obligatoire, recommande ainsi aux Etats du pavillon de s'inspirer des principes énoncés dans les annexes de la résolution¹⁸¹ sans pour autant en imposer le contenu dès lors que la réglementation interne permet l'exploitation du navire en toute sécurité¹⁸². Les conventions SOLAS¹⁸³ et MLC¹⁸⁴ vont dans le même sens en stipulant que les navires devront être armés avec un équipage suffisant en qualité, disposition encadrée par la convention STCW, et en quantité, disposition renvoyée à l'Etat du pavillon. Les effectifs minimaux de sécurité définis par l'Administration maritime de l'Etat du pavillon ne sont donc pas standardisés et devront prendre en compte, au cas par cas, des caractéristiques techniques du navire, du type de marchandise transportée, de la fréquence des escales, la zone de navigation et les temps de repos minimums. Dans tous les cas, la définition des effectifs minimaux de sécurité devra être validée pour que celle-ci respecte les instruments internationaux de l'OMI, de l'OMS et de l'OIT en vigueur.

87. Réglementation française. Ces dispositions très générales sont reprises en droit interne par l'article L5522-2 du code des transports¹⁸⁵. Conformément à l'annexe 3 de la Résolution de l'OMI¹⁸⁶, l'Administration française s'est orientée vers une responsabilisation de l'armateur en énonçant dans son article 1 du Décret associé que ce sera à ce dernier de proposer les effectifs minimaux de sécurité nécessaires à l'exploitation de son navire¹⁸⁷ et que l'Administration se limitera à valider ou non la

¹⁸¹ «The assembly (...) recommends that Governments, in establishing the minimum safe manning levels for ships flying their country's flag, observe the principles set out in Annex 1 and the procedures set out in Annex 5 and take into account the guidelines set out in Annexes 2 and 3», IMO Rés. A.1047(27) adoptée le 30 novembre 2011.

¹⁸² « The administration may retain or adopt arrangements which differ from the provisions herein recommended and which are especially adapted to technical developments and to special types of ship and trades », IMO Rés. A.1047(27), Annexe 1 Art.1.2.

¹⁸³ SOLAS 1974, V/13: «The contracting Governments undertake, each for its national ships, to maintain, or if it is necessary, to adopt measures for the purpose of ensuring that, from the point of view of safety of life at sea, all ships shall be sufficiently and efficiently manned».

¹⁸⁴ La convention MLC traite essentiellement de l'armement humain en ce qui touche ses aspects sociaux. Adoptée en février 2006, elle est entrée en vigueur le 20 août 2013 et constitue ce que l'on appelle le 4^e pilier de la sécurité maritime avec les conventions SOLAS, MARPOL et STCW. Elle précise en des termes identiques à ceux de la convention SOLAS que tout Membre doit s'assurer que les navires qui battent son pavillon doivent «avoir à bord un équipage suffisant, en nombre et en qualité, pour assurer la sécurité et la sûreté du navire et de son personnel », Norme A2.7 – Effectifs.

¹⁸⁵ Art. L.5522-2-1 du code des transports : « Tout navire est armé avec un effectif de marins suffisant en nombre et en niveau de qualification professionnelle pour garantir la sécurité et la sûreté du navire et des personnes à bord ainsi que le respect des obligations de veille, de durée du travail et de repos ».

¹⁸⁶ «The administration may require the company responsible for the operation of the ship to prepare and submit its proposal for the minimum safe manning of a ship in accordance with a form specified by the Administration», IMO Rés. A.1047(27), Annexe 3, Art.1.1.

¹⁸⁷ « L'effectif de tout navire est fixé par l'armateur s'il n'a pas été déterminé au préalable par voie d'accord entre les parties intéressées ou leurs représentants », Art.1, Décret n°67-432 du 26 mai 1967 relatif aux effectifs à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance. Des dispositions supplémentaires sur la procédure de délivrance du visa de l'Administration sont précisées dans l'arrêté du 30 juin 1967 relatif aux effectifs à bord des navires de commerce, de pêche et de plaisance.

proposition et émettra le cas échéant le document relatif à cette décision¹⁸⁸ : la fiche d'effectif minimal (annexe 11). Ainsi l'armateur devra préciser quel sera le nombre de postes nécessaires à l'exploitation du navire pour chaque fonction et indiquer précisément pour chacune d'elle les normes minimales STCW qui s'appliqueront. Une liste d'effectif minimal de sécurité pourra par exemple indiquer que le navire devra être armé avec une équipe « pont » composée de 7 marins. Un commandant satisfaisant à la Règle II/2 de la convention STCW, un second capitaine qui satisfait aux prérogatives de la même règle, avec deux officiers ponts qui satisferont à la Règle II-1 et avec trois matelots brevetés selon la Règle II-4. L'équipage minimum pour le service machine sera de la même façon précisé. D'une manière générale, le nombre de marins réellement présents à bord des navires sera pour les besoins commerciaux, plus important que ce qui est préconisé dans le *Minimum Safe Manning Certificate* (voir annexe 11). Les aspects quantitatifs de l'armement des navires en équipage n'étant pas le sujet de fond de notre étude, il convient de nous recentrer sur ce qui fonde l'esprit de la convention STCW : l'attribution de compétences techniques.

B. L'attribution de compétences techniques préventives et curatives

88. Au travers de deux exemples, nous tenterons de comprendre comment la convention STCW, au travers des programmes de formation détaillés dans le Code, tente de répondre aux problèmes sécuritaires posés par l'emploi d'équipages insuffisamment qualifiés, et comment le respect de ses dispositions permettrait de prévenir des accidents d'exploitation (1), ou d'en limiter les effets (2).

1°) Des compétences dans la conduite du navire – l'exemple de la planification

89. Définition des compétences. La planification est un élément que l'on pourrait qualifier de préventif dans la conduite du navire. Il consiste à préparer la route nautique pour un voyage donné avec la prise en compte, l'identification et le référencement de tous les caps à suivre, des points tournants, des distances entre chaque point tournant, des dangers rencontrés et des instructions particulières pour chaque portion de route considérée. Ce plan de route doit répondre à des exigences bien particulières et doit comporter des éléments précis. La Règle II/2 de la convention STCW qui impose des prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets de capitaine et de second de navires d'une jauge brute supérieure ou égale à 500 renvoie à la section A-II/2 du code STCW pour préciser les compétences et aptitudes requises dans ce domaine. Ces aptitudes feront appel à de nombreux aspects de la navigation et des sciences nautiques, notamment dans la navigation en eaux resserrées, la navigation dans les glaces ou encore la navigation en cas de visibilité réduite¹⁸⁹. Afin de

¹⁸⁸ La fiche d'effectif minimal désigne le document par lequel l'autorité maritime atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales pertinentes selon le type de navire et des mesures nationales prises pour leur application, Art. L.5522-2-2 du code des transports. Ce document est plus fréquemment appelé le *Minimum Safe Manning certificate* (MSM) en version anglaise. Ce document fait partie des pièces administratives obligatoires à présenter aux inspecteurs ou contrôleurs du travail ainsi qu'aux officiers de l'Administration habilités à effectuer des contrôles sur l'application des dispositions du code du travail en vertu de l'article D.5565-2 du Décret 2014-881 du 1^{er} Aout 2014.

¹⁸⁹ Code STCW, Tableau A-II/2 – colonne 2 : connaissances, compréhension et aptitudes : «*Planification du voyage et navigation dans toutes les conditions par des méthodes acceptables de tracé des routes océaniques compte tenu notamment : 1. des eaux resserrées ; 2. Des conditions météorologiques ; 3. Des glaces (etc...) »*

démontrer que les compétences et les aptitudes sont réellement acquises par le candidat à ce brevet, le code STCW précise des méthodes d'examen qui pourront prendre la forme d'exercices sur simulateurs, lors d'une expérience en service approuvée ou sur du matériel adapté¹⁹⁰.

90. Evaluation des compétences. L'édifice ainsi constitué pour fixer des objectifs de compétences, les développer et les démontrer, est complété par un ensemble de critères d'évaluation qui permettront de valider ou non la réponse apportée par le candidat. L'évaluation devra porter sur des éléments objectifs comme l'identification précise de « *tous les dangers potentiels pour la navigation* »¹⁹¹. L'Administration de l'Etat formateur possède donc un large support sur lequel appuyer ses programmes et ses méthodes de contrôle des compétences. Même si leur élaboration et leur mise en œuvre pratique, aussi bien du point de vue de la formation que de l'évaluation, resteront de sa responsabilité, celui-ci devra suivre les grandes orientations données par la convention. Afin de faciliter l'encadrement des formations et guider les Etats formateurs peu expérimentés, l'OMI édicte des cours types dans chacun des domaines du programme obligatoire. N'ayant pas un caractère impératif¹⁹², ces cours permettent toutefois de structurer les programmes de formation de ces Etats qui choisissent de les appliquer¹⁹³.

91. Principes généraux sur la veille. Au-delà de ces standards de formation, la convention STCW énonce des principes généraux sur les normes de veille¹⁹⁴ qui précisent les principes à observer pour la tenue du quart à la passerelle, notamment dans le domaine de la planification des voyages. En précisant que « *le capitaine de tout navire doit s'assurer que lors de l'établissement de la route prévue entre le port de départ et le premier port d'escale on utilise des (...) informations exactes, complètes et à jour sur les limitations et risques pour la navigation, permanents ou prévisibles, et qui intéressent la sécurité de la navigation du navire* »¹⁹⁵, le code STCW impose aux capitaines et officiers de maîtriser les différentes techniques de cet exercice et de les appliquer impérativement lors de chaque voyage.

92. Risques associés à un défaut de planification. Les dispositions précises du code STCW pourraient permettre de prévenir de nombreux accidents si elles étaient parfaitement appliquées par les Etats formateurs ainsi que par les marins. En effet, de nombreuses enquêtes diligentées suite à des accidents soulignent régulièrement des manquements flagrants dans la préparation des routes de navigation. Alors qu'il termine son chenalage de sortie du port de *Buckie* en février 1998, le petit vraquier *Oakland* s'échoue. Le commandant, sûr de ses connaissances nautiques et de la maîtrise de son navire, n'effectue pas de plan de route et ne détaille pas les caractéristiques du chenal et les particularités du système de balisage. En n'effectuant pas de planification appropriée en amont de l'appareillage, le

¹⁹⁰ Code STCW, Tableau A-II/2 – colonne 3 : méthodes permettant de démontrer les compétences : « *Examen et évaluation de la preuve donnée sous une ou plusieurs formes ci-après : 1. Expérience approuvée en service ; 2. Formation approuvée sur simulateur (etc...)* ».

¹⁹¹ Un des exemples de critère d'évaluation des compétences donné parmi d'autres dans le code STCW, Tableau A-II/2 – colonne 4.

¹⁹² « *These teaching aids are flexible in application* », IMO Rés. MSC 90/16/1 du 26 janvier 2012 : IMO Model Courses. Consulté sur le site de l'OMI: www.imo.org.

¹⁹³ « *Assisted by contributions from various governments, IMO has designed the series of courses to help implement this Convention and, further to facilitate access to the knowledge and skills* », IMO Rés. MSC 90/16/1 du 26 janvier 2012 : IMO Model Courses consulté sur le site de l'OMI : www.imo.org.

¹⁹⁴ Convention STCW, Chapitre VIII : veille.

¹⁹⁵ Code STCW, Section A-VIII/2 : Organisation de la veille et principes à observer, Partie II : Planification du voyage.

commandant ne s'est pas informé qu'une des bouées du chenal était exceptionnellement éteinte¹⁹⁶ et en « ignorant la nécessité de faire une planification détaillée » celui-ci a « présumé que sa navigation était sûre »¹⁹⁷. Et le rapport de conclure que ce type de navigation n'était pas « recommandée et pouvait être évité par la planification »¹⁹⁸.

Le rapport d'analyse du navire de croisière *Costa Concordia* pointe les mêmes défaillances lors de son échouement sur l'île du Giglio le 13 janvier 2012¹⁹⁹. Quand bien même le capitaine aurait suivi la route planifiée (ce qu'il n'a pas fait), l'utilisation de cartes inadéquates et une route planifiée trop près des côtes rendaient le « *passage plan* » inadapté et dangereux pour la sécurité de la navigation. Les normes de veille établies par le Code STCW énoncent pourtant que des « *cartes adéquates et appropriées* »²⁰⁰ doivent être utilisées lors de la planification, et que les capitaines et officiers devront entre autres être évalués sur leurs compétences à choisir « *des cartes (...) à l'échelle la plus grande qui existe à bord pour la zone de navigation concernée* »²⁰¹.

93. Autres compétences pour prévenir les incidents d'exploitation. L'acquisition de cette compétence par la formation permettra non seulement de maîtriser parfaitement la planification en prenant en considération tous les éléments nautiques nécessaires à la sécurité du voyage mais permettra en outre de sensibiliser les officiers à la nécessité de cet exercice, trop vite oublié par le commandant du *Oakland*. La convention STCW impose aux capitaines d'acquérir de nombreux autres savoirs visant à prévenir les accidents maritimes et garantir la sécurité de l'expédition nautique. Nous pouvons par exemple citer les sciences visant à déterminer la position du navire par des observations astronomiques, les sciences visant à établir des prévisions météorologiques afin de prendre les mesures appropriées pour garantir la sécurité de la navigation ou encore les techniques d'arrimage et d'assujettissement des marchandises transportées afin d'en préserver l'intégrité tout en assurant la sécurité du navire.

Les standards de compétence ainsi uniformisés pour l'obtention des différents brevets sont extrêmement nombreux. Mais au-delà de cette « formation préventive » destinée à apporter des savoir-faire dans la conduite du navire, la convention STCW élabore également un cadre de formation aux objectifs « curatifs ». Ce dernier aura pour but de transmettre aux membres d'équipage les compétences

¹⁹⁶ Les particularités d'une route maritime (une nouvelle épave, un système de balisage défaillant etc.) doivent être intégrées à la planification du voyage en plus des détails plus permanents (caps à suivre, distances entre différents points de navigations etc.). Les navires sont informés de ces particularités par l'émission par voie radiophonique, satellitaire ou télex d' « avis aux navigateurs » de la part de l'Etat côtier concerné. En énonçant qu'un des critères d'évaluation des compétences pour l'obtention des brevets de capitaines et seconds dans la planification des voyages consistait à identifier avec précision « *tous les dangers potentiels pour la navigation* », le code STCW insiste sur le fait que l'intégralité des dangers devront impérativement être pris en compte lors de l'élaboration de la planification du voyage, même pour les dangers temporaires ou nouveaux. Code STCW, Tableau A-II/2 : Norme de compétence minimale spécifiée pour les capitaines et seconds de navires d'une jauge brute, égale ou supérieure à 500.

¹⁹⁷ « *The Master is confident of his ability to undertake what appears to be a straight forward act of pilotage, ignore the need to do any detailed planning, assumes his intended action is safe* », MAIB Safety Digest, Lessons from Accident Reports, n°02/1999, Case 7, p.16.

¹⁹⁸ « *It is not a recommended course of action and can be avoided by planning* », *ibid*, p.16.

¹⁹⁹ « *It is clear that the arbitrary of the Master in reviewing the original navigation plan (already bad because of the passage to 0,5M using a chart totally inadequate) and go beyond the planned turn point without verifying (...) the actual distance from the shore* », Report on the Safety Technical Investigation, Cruise Ship *Costa Concordia*, Marine casualty on January 13, 2012, Marine Casualty Investigated Body, MIT, p.152.

²⁰⁰ Code STCW, Section A-VIII/2 : Organisation de la veille et principes à observer, Partie II : Planification du voyage.

²⁰¹ Code STCW, Section A-II/2.

nécessaires afin qu'ils puissent apporter une réponse appropriée à une situation dégradée afin d'en limiter les effets.

- 2°) Des compétences dans les situations d'urgences – l'exemple de la lutte contre les incendies

94. Risques liés aux incendies. Réponses de l'OMI. Les gens de mer évoluent dans un milieu hostile et isolé qui ne leur permet pas d'attendre des secours de l'extérieur et leur impose de savoir faire face à des situations d'urgence peu communes. Ces situations gérées sous le stress doivent être parfaitement préparées car elles constituent les dernières actions possibles pour limiter l'étendue d'un accident et l'ultime recours pour sauvegarder la vie humaine en mer et le navire. Ce savoir-faire ne s'improvisant pas, l'OMI a prévu un socle commun de formations pour préparer le personnel navigant à ces interventions hautement risquées et à forte incidence sur le bon déroulement de l'expédition maritime. Afin de comprendre comment la convention STCW encadre et uniformise ces formations particulières, nous détaillerons une formation en particulier : la formation avancée à la prévention et à la lutte contre les incendies.

Dès 1967, l'OMCI élaborera une résolution visant à encourager ses membres à mettre en place un système de formation à la lutte contre les incendies de tous les marins à un niveau approprié à leur fonction à bord²⁰². Consciente que la sécurité maritime passerait nécessairement par l'uniformisation de cette compétence, l'OMCI puis l'OMI ont progressivement étoffé leurs résolutions en recommandant un programme de plus en plus détaillé pour finalement imposer le programme complet prévu par la convention STCW de 1995²⁰³.

95. Contenu théorique de la formation. La formation maritime doit rendre les membres d'équipage capables de diriger les opérations de lutte grâce à l'apprentissage des méthodes de combat, l'inspection et l'entretien des dispositifs de détection et d'extinction. Comme nous l'avons indiqué précédemment, la formation à la prévention et à la lutte contre l'incendie est une formation complémentaire qui permettra de répondre à une situation de conduite anormale. Le tableau du code STCW qui détaille les compétences minimales pour l'obtention du brevet de chef de quart²⁰⁴, impose par exemple aux candidats de suivre une formation conforme à la Règle VI-3²⁰⁵ afin d'acquérir des connaissances suffisantes dans ce domaine. En énonçant que « *les gens de mer désignés pour diriger les opérations de lutte contre l'incendie doivent avoir suivi avec succès une formation avancée aux techniques de lutte contre l'incendie qui mette notamment l'accent sur l'organisation, la stratégie et le commandement, conformément aux dispositions des paragraphes 1 à 4 de la section A-VI/3 du Code STCW* », la Règle VI-3 impose aux futurs officiers chargés du quart à la passerelle d'acquérir ces

²⁰² IMO Rés. A.124(V), *Recommandation on crew training*, 25 Octobre 1967.

²⁰³ IMO Rés. A.437(XI), *Training of crews in fire fighting*, adoptée le 15 novembre 1979 révoquée par la Rés. A.921(22) adoptée le 29 novembre 2001.

²⁰⁴ Code STCW, Tableau A-II/2 : Norme de compétence minimale spécifiée pour les officiers chargés du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

²⁰⁵ Code STCW, Tableau A-II/2 – Colonne 3 : « *Evaluation de la preuve donnée d'une formation et d'une expérience approuvées en matière de la lutte contre l'incendie, comme indiqué dans la section A-VI/3* » et la Règle VI-3 de définir des « *Prescriptions minimales obligatoires pour la formation aux techniques avancées de lutte contre l'incendie* ».

compétences. Ils devront en outre faire preuve de leur capacité à organiser et à commander les interventions, à prendre en compte les conséquences de l'utilisation de l'eau dans la lutte et les effets sur la stabilité²⁰⁶ ou encore de montrer qu'ils sauront communiquer et coordonner efficacement les différents intervenants.

96. Contenu pratique. Agréments des centres spécialisés. En pratique, cette formation sera constituée d'un volet théorique et d'un volet pratique. En préconisant que les «*exercices pratiques et enseignement effectués dans des conditions de formation approuvées et vraiment réalistes [par exemple, conditions de bord simulées] et, chaque fois que cela est possible dans la pratique, dans l'obscurité*»²⁰⁷, la convention STCW impose aux Etats formateurs d'avoir des structures adaptées et nécessitant un déploiement matériel et financier important pour que les exercices ressemblent au maximum aux conditions réelles du bord. Afin de s'affranchir de cette charge organisationnelle complexe, les Etats partis à STCW peuvent déléguer ces formations à des structures privées dès lors qu'elles sont reconnues par ce pays et que le matériel pédagogique, les programmes dispensés et la qualification du personnel formateur, répondent aux exigences de la convention STCW²⁰⁸. L'Administration maritime française représentée par la Direction Interrégionale de la Mer (DIRM) délivre un agrément aux centres qui satisfont à ces exigences qui deviennent des «*prestataires agréés*»²⁰⁹. Cet agrément est donné suite à une enquête approfondie de l'administration maritime qui vérifie les titres et l'expérience des formateurs, le matériel pédagogique et le contenu pratique de la formation. Le centre et le déroulement du stage peuvent également être inspectés afin d'en garantir la qualité²¹⁰.

97. Attestation de formation. A l'issue de la formation, une attestation²¹¹ de formation est délivrée au candidat par le prestataire agréé dès lors qu'il a démontré ses compétences définies par le Code STCW telles que retranscrites en droit interne²¹². Le candidat devra alors transmettre cette attestation à l'Administration maritime de l'Etat formateur afin qu'elle émette un «*certificat*

²⁰⁶ Paradoxalement, l'utilisation de l'eau dans les opérations de lutte contre l'incendie peut avoir des effets dévastateurs sur l'intégrité du navire. L'accumulation de cette eau utilisée en grande quantité dans les cales ou dans certains compartiments du navire peut réduire sa stabilité, voire faire chavirer le navire. Voir dans ce sens les naufrages des navires *Fiesta* au Pirée en 1992 ou encore le *Leonardo Da Vinci* en 1980.

²⁰⁷ Code STCW, Tableau A-VI/3 – Colonne 3.

²⁰⁸ Ces centres reconnus par l'Administration de l'Etat partie doivent répondre aux dispositions de la Convention STCW, Règle I/6 : Formation et évaluation, ainsi qu'à la Règle I/8 : Normes de qualité.

²⁰⁹ Les conditions sont fixées par l'Arrêté du 12 mai 2011 relatif aux agréments des prestataires délivrant une formation professionnelle maritime. L'article 2 précise que l'autorité compétente pour délivrer l'agrément est le directeur interrégional de la mer. Une liste des centres agréés comprenant leur numéro d'agrément et leur date de fin de validité est tenue à jour et rendue publique (5 ans maximum).

²¹⁰ Arrêté du 12 mai 2011, Art. 5 : «*Au vu du dossier de demande d'agrément, le DIRM saisit l'inspecteur général de l'enseignement maritime (IGEM), qui donne un avis pédagogique. Une inspection des installations et matériels destinés à la formation peut être diligentée à tout moment par le DIRM, ou par l'IGEM. Le demandeur en est informé au préalable. Le DIRM ou l'IGEM peuvent également diligenter une mission de contrôle du déroulement des évaluations des candidats*».

²¹¹ Dans sa Règle I/1, la Convention STCW définit l'attestation comme étant «*un document autre qu'un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude*».

²¹² Arrêté du 26 juillet 2013 relatif à la délivrance du certificat de qualification avancée à la lutte contre l'incendie, Art. 3-1 : «*Le prestataire agréé ayant validé la formation délivre au candidat un document attestant que le candidat a suivi avec succès la formation conformément aux dispositions du présent arrêté. Ce document mentionne également la nature de la formation suivie ainsi que les éléments nécessaires à l'identification du candidat*», JORF n°0183 du 8 août 2013.

d'aptitude »²¹³ (Certificat de Qualification Avancée à la Lutte contre l'Incendie), conformément aux exigences de la convention STCW²¹⁴. Pour une évidente question de maintien de la compétence professionnelle au plus haut niveau, « *les gens de mer sont tenus (...) tous les 5 ans de prouver qu'ils ont maintenu le niveau de compétences requis* »²¹⁵. En imposant la revalidation des titres, la convention STCW cherche à garantir sur le long terme les qualifications des détenteurs du certificat de lutte avancée contre l'incendie.

98. Réglementation française. La réglementation interne française se distingue ici de la convention STCW. Cette dernière autorise en effet la revalidation des titres par l'expérience reçue à bord lors des périodes de service du marin²¹⁶ alors que la réglementation française impose aux candidats d'avoir suivi une formation de « recyclage »²¹⁷ par un prestataire agréé. Ainsi, s'il veut voir son certificat d'aptitude français renouvelé, son détenteur devra impérativement mettre à jour ses connaissances par le suivi d'un stage de remise à niveau de quelques jours. Certains pays signataires ne s'en tiennent qu'exclusivement aux états de service à bord des navires pour renouveler les certificats qu'ils émettent. Cette solution est regrettable car même si des exercices sont obligatoirement conduits à bord et de façon régulière, rien ne garantit de leur sérieux et de leur efficacité. Seuls des contrôles documentaires sur l'enregistrement de ces exercices seront effectués par les Etats du pavillon. Or, il est unanimement admis que le renouvellement par des stages pratiques et dédiés, est un élément de la formation continue qui permet de répondre « *au problème de l'érosion des connaissances et des compétences* »²¹⁸.

99. Echec à contenir un incendie. Cas du *Celtic Carrier*. Suivre une formation adaptée qui permettra de maîtriser l'utilisation des systèmes d'extinction fixe, d'organiser et de commander une lutte efficace ou encore de gérer la maintenance de l'ensemble des systèmes de détection et de lutte présents sur le navire sera un gage indiscutable de sécurité dans un environnement complexe. L'isolement de l'équipage lorsqu'il est en haute mer²¹⁹, la structure du navire, les cargaisons transportées et les contraintes de stabilité rendent cette lutte périlleuse. Les techniques et les savoirs doivent être suffisamment maîtrisés et uniformisés pour être mis en œuvre efficacement afin de garantir l'intégrité du navire²²⁰. La gestion de l'incendie sur le petit vraquier *Celtic Carrier* en 2013 déclaré suite à un

²¹³ Arrêté du 26 juillet 2013, Art.3-2 « *Les demandes de délivrance du certificat visé à l'article 1er du présent arrêté sont déposées auprès des autorités désignées (...) accompagnées des justificatifs nécessaires, notamment du document mentionné au 1° du présent article* ».

²¹⁴ La Convention STCW impose dans sa Règle VI/3, la délivrance d'un « certificat d'aptitude » pour garantir les compétences en matière de lutte avancée contre l'incendie. Une « simple » attestation ne fera donc pas foi d'un point de vue purement réglementaire.

²¹⁵ Code STCW, Section A-VI/3 alinéa 5.

²¹⁶ Code STCW, Section A-VI/3 alinéa 6 : « *Les parties peuvent accepter, comme preuve du maintien de la norme de compétence requise au Tableau A-VI/3, une formation et une expérience reçues à bord (...)* ».

²¹⁷ Arrêté du 24 juillet 2013 relatif à la revalidation des titres de formation professionnelle maritime, Art. 19 : « *Pour l'exercice de fonctions à bord des navires de commerce (...), le titulaire d'un certificat (CQALI) doit, tous les cinq ans, pour prouver le maintien de sa compétence professionnelle, avoir suivi, dans les douze mois précédant sa demande de revalidation, une formation de recyclage* », *JORF* n°01177 du 1^{er} août 2013.

²¹⁸ ROEGIERS (X.), *Analyser une action d'éducation ou de formation*, Pédagogie en développement, De Boeck Supérieur, Bruxelles (2007), pp. 237-241.

²¹⁹ Même près des côtes, voire à quai, la lutte incendie reste très difficile et dangereuse. Alors qu'il était à quai, le navire *Saint Clair* en août 1990 a subi un incendie qui a nécessité 3 jours de lutte par des pompiers professionnels. Le navire a été malgré tout perdu.

²²⁰ Voir par exemple en ce sens le spectaculaire incendie sur le navire roulier turc *Und Adriyatik* en février 2008. L'équipage n'a pas pu maîtriser l'incendie. Le feu a été finalement éteint par des bombardiers d'eau après avoir été abandonné. EMSA, *Marine Accident Review*, 2008.

mégot de cigarette incandescent tombé sur une couchette montre l'importance de préparer chacun des membres d'équipage à ce difficile exercice. Dans ce sinistre, l'équipage s'est inutilement exposé à des risques considérables en tentant d'éteindre l'incendie par des actions totalement inappropriées²²¹. Le rapport constitué par le MAIB suite à l'accident est sans équivoque lorsqu'il avance que les facteurs principaux contributifs à l'expansion du sinistre sont, d'une part, le manque total de préparation de l'équipage²²² et, d'autre part, l'absence de leadership des officiers seniors dans l'organisation et le suivi de l'intervention²²³. Les exemples d'absence de qualifications sont ainsi nombreux²²⁴ et l'absence de compétences lorsque l'équipage doit faire face à un incendie met directement l'expédition maritime en péril.

III. La standardisation des processus administratifs : rendre légitimes certains Etats laxistes ?

100. Elaborer des standards de formation n'était pas suffisant. Pour éviter les défauts de la convention SOLAS, ainsi que ceux de la version de 1978 de STCW sur les trop grandes libertés laissées aux Etats signataires, l'OMI a intégré aux amendements de 1995 des procédures de délivrance et de reconnaissance des brevets d'une part (I) et un processus de contrôle du respect de l'application de ses dispositions par les Etats parties au texte d'autre part (II). Elle dote ainsi la convention d'un aspect impératif et contrôlé, qu'elle ne possédait pas dans sa première version. Mais ce degré de contrôle est-il suffisant pour s'assurer que le texte ne légitime pas certains Etats peu enclins à en respecter les dispositions ?

A. L'uniformisation de la délivrance des brevets

101. Situation pré STCW. Avant l'adoption de la convention STCW, la gestion administrative relevait exclusivement de l'Etat formateur et de l'Etat du pavillon. Ils réglementaient au seul niveau national la délivrance des différents brevets sanctionnant le suivi d'une formation en fonction des postes, des tailles des navires et de leur puissance. Lorsque l'Etat formateur et l'Etat du pavillon étaient différents, charge à ce dernier de s'assurer du sérieux du premier en exerçant notamment ses prérogatives administratives vaguement prévues par la convention de Genève sur la haute mer puis par la convention des Nations Unies sur le droit de la mer (*infra* n°202 et s.). Comme nous l'avons vu, cette situation pouvait être tenable tant que l'origine de la main d'œuvre maritime restait locale et que

²²¹ Ils ont par exemple remis le système de ventilation en fonctionnement alors que le feu était à peine maîtrisé, lui redonnant ainsi de l'ampleur. Le second officier a également pris la décision irrationnelle de laisser un matelot rentrer dans la zone sinistrée pour le laisser récupérer son ordinateur. L'inconsistance de leurs décisions les a mis en grave danger. MAIB Accident Report, Report on the investigation of the fire onboard *Celtic Carrier* on 26th April 2013, Rep. n°18/2014.

²²² « *Although all crew members would have experienced an initial dip in their performance from having woken up and the stressful situation in which they found themselves, they were nevertheless ill-prepared for the emergency* », MAIB Accident Report, Report on the investigation of the fire onboard *Celtic Carrier* on 26th April 2013, Rep. n°18/2014, p.70.

²²³ « *The necessary leadership expected from the master and chief officer for planning and executing the fire-fighting effort was missing and resulted in a confused command and control structure on board* », rapport d'analyse d'accident du *Celtic Carrier*, *Ibid*, p.70.

²²⁴ Pour des cas d'incompétence notoire voir par exemple les cas des navires *Morro Castle* en 1934, du navire *The Calypso* en 2006 ou encore de l'*Eurasian Dream* en 1998 (*infra* n°420).

l'armement des navires avec un équipage de nationalité différente de celle de l'Etat du pavillon restait l'exception. Les armateurs pouvaient assurer l'armement de leurs navires en main d'œuvre nationale et aisément identifier les brevets adéquats en fonction de leurs besoins, puisqu'en vertu du principe « d'intérêt commun » les nationalités de l'Etat formateur, de l'Etat du pavillon et de l'armateur étaient le plus souvent identiques. Leurs connaissances du marché de la main d'œuvre maritime étaient suffisantes pour présumer de la qualité des formations dispensées par les écoles maritimes nationales et de la qualité des brevets émis. L'armement des navires en moyens humains évoluait dans un environnement connu permettant par conséquent une exploitation du navire relativement uniforme à l'échelle d'un pays.

102. Internationalisation des équipages et contrôles de brevets. La diversification des sources d'approvisionnement de la main d'œuvre maritime, facilitée par l'enregistrement des navires sous pavillons de libre immatriculation, ne permettait plus de se satisfaire de ce simple document émis par un Etat formateur douteux, souvent inconnu de l'armateur, et validé sans plus de contrôles par un Etat du pavillon défaillant dans ses prérogatives de contrôle de l'application de sa propre réglementation²²⁵. Afin de rendre pérenne le travail d'uniformisation des standards de formation et compenser l'hétérogénéité des réglementations nationales devenues dangereuses dans un marché du travail internationalisé, la convention STCW a donc élaboré un ensemble de dispositions visant à encadrer la délivrance de ces documents (voir un exemple de brevet français en annexe 3).

103. Notions de brevet et de certificat. Le brevet, qui est l'expression administrative des compétences de son détenteur et du suivi avec succès d'une formation particulière, est un document délivré par l'Etat formateur ou par un organisme reconnu par cet Etat démontrant ses aptitudes, tant au niveau de l'expérience que des connaissances théoriques, à assumer une fonction bien précise à bord d'un navire²²⁶ conformément aux dispositions de la convention STCW. Le texte fait la distinction entre les « brevets d'aptitude »²²⁷, qui correspondent à la capacité de leur détenteur à assumer une fonction principale, et les « certificats d'aptitude »²²⁸, qui correspondent à la capacité de leur détenteur à assumer une fonction complémentaire, voire à être « *gens de mer non marin* ». D'une manière pratique, un brevet s'obtient après une formation théorique en école maritime combinée à une expérience embarquée. Le certificat s'obtiendra quant à lui par une formation spécifique le plus souvent effectuée sous forme de stage. La formation académique étant sanctionnée par un diplôme permettant d'accéder au brevet

²²⁵ « L'existence, dans certains Etats, d'un trafic de faux certificats de qualifications aggrave ces problèmes en rendant difficile le contrôle que les Etats du port (...). Quand de tels certificats sont détenus par des officiers, la sécurité des navires peut être très fortement affectée par le manque de formation ou d'expérience que ces documents ont pour vocation de dissimuler », LE GRAND (J.F.), Rapport d'information fait au nom de la mission d'information chargée d'examiner les conditions de sécurité du transport maritime, Sénat, n°500, 13 juin 1994.

²²⁶ La convention STCW dans son article II définit le brevet 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 ».

²²⁷ Convention STCW – Amendements de Manille, Résolution 1 – Chapitre I – Dispositions Générales, Règle I/1 -1.30 : Brevet d'aptitude désigne un titre délivré et visé à l'intention des capitaines, officiers ou opérateurs des radiocommunications (...), qui autorise son titulaire à servir dans la capacité indiquée dans ce document et à exécuter les fonctions correspondantes au niveau de responsabilité qui y est spécifié.

²²⁸ Convention STCW – Amendements de Manille, Résolution 1 – Chapitre I – Dispositions Générales, Règle I/1 -1.31 : Certificat d'aptitude désigne un titre autre qu'un brevet d'aptitude délivré à un marin attestant qu'il satisfait aux prescriptions pertinentes de la convention relatives à la formation, aux compétences et au service en mer.

correspondant une fois l'expérience suffisante acquise. Afin d'obtenir le brevet de chef de quart, l'étudiant français devra par exemple passer trois années en école maritime à l'issue desquelles lui sera délivré le diplôme d'élève officier²²⁹. Ce diplôme lui permettra de prétendre à un poste embarqué d'élève officier sans responsabilité. Après avoir justifié de 12 mois de service en mer²³⁰ comme élève-officier, il sera délivré au candidat un brevet de chef de quart qui lui permettra d'assumer ces fonctions. En règle générale, le brevet définira les limites de taille et de puissance des navires sur lesquels leur détenteur pourra exercer la fonction concernée²³¹.

104. Le visa de reconnaissance. En établissant des règles de reconnaissance par l'Etat du pavillon d'un brevet émis par un pays formateur d'une nationalité différente, la convention STCW répond par ailleurs aux difficultés administratives engendrées par l'internationalisation des équipages et facilite l'exercice effectif de ses prérogatives. En effet, en vertu de la Règle I/10 de la convention STCW, les Etats signataires doivent mettre en place un système administratif permettant de reconnaître le système de formation d'un Etat tiers également signataire, et par conséquent des brevets qu'il émet²³². Ces reconnaissances mutuelles faciliteront *de facto* l'exercice des prérogatives de l'Etat du pavillon puisque celui-ci se verra contraint, en étant également partie à la convention, de s'intéresser aux systèmes de formation des Etats formateurs fournisseurs de main d'œuvre maritime. La reconnaissance de leur système de formation par l'Administration de l'Etat du pavillon sera matérialisée par un visa sur le brevet²³³. L'Etat du Luxembourg est par exemple un Etat du pavillon²³⁴ mais pas un Etat formateur, quand bien même celui-ci est signataire de la convention STCW. En étant partie à STCW, et en tant qu'Etat du pavillon, il devra, par son administration maritime, s'assurer que la formation des marins voulant servir sur les navires battant son pavillon, est bien conforme aux prescriptions de la convention STCW et viser les brevets en conséquence²³⁵ (voir en exemple l'annexe 4). Ainsi, si un officier suit une formation dans une école maritime française et souhaite 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

²²⁹ Contrairement aux brevets, la convention STCW ne régleme et n'uniformise pas la délivrance des diplômes. Sans valeur pratique pour l'exercice d'une fonction, celui-ci ne fait que confirmer que son détenteur a « suivi un enseignement et une formation approuvés » et satisfait aux normes de compétences énumérées par le code STCW. Chapitre II, Règle II/1-5. La France émet ces diplômes qui sanctionnent la partie « académique » de la formation. Pour le brevet d'officier électrotechnicien par exemple (STCW, Règle III/6), l'article 2 de l'Arrêté du 9 août 2016 relatif à la délivrance du brevet d'officier électrotechnicien énonce : « *Le diplôme d'officier électrotechnicien ne constitue pas un titre de formation professionnelle maritime et ne permet pas d'exercer les prérogatives associées au brevet d'officier électrotechnicien* ».

²³⁰ La Règle II/1-2 du chapitre 2 de la convention STCW amendée prévoit ainsi, entre autres dispositions, que tout candidat à un brevet d'officier chargé du quart (pour les navires supérieurs d'une jauge brute > à 500) doit « avoir accompli un service en mer approuvé d'une durée de 12 mois au moins ». L'accès à un brevet et donc à une fonction principale étant donc bien conditionné à une exigence d'expérience.

²³¹ La délivrance de l'ensemble des titres maritimes français sont précisés par le Décret n°2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines, *JORF* n°0146 du 26 juin 2015.

²³² « Chaque Administration doit s'assurer que les dispositions de la présente règle sont observées avant de reconnaître un brevet délivré par une autre Partie » avec notamment la confirmation « par le biais d'une évaluation de cette Partie (...) que les prescriptions de la Convention (...) sont pleinement observées », Règle I/10.1 : Reconnaissance des brevets.

²³³ « Une administration qui reconnaît en vertu de la Règle I/10 un brevet d'aptitude ou un certificat d'aptitude, (...) doit le faire viser pour en attester la reconnaissance », Règle I/2.7 : Titres et Visas.

²³⁴ L'Etat du pavillon du Luxembourg possédait par exemple en 2011 une flotte de 222 navires. Source : « La Marine grand Ducale et ses profits », 29 septembre 2011, L'Essentiel On Line.

²³⁵ L'Administration maritime du Luxembourg liste ainsi les Etats dont elle reconnaît la formation maritime conformément à l'article I/10 de la Convention STCW et pour lesquels elle pourra apposer son visa aux brevets qu'ils délivreront (58 Etats reconnus en 2017) : <http://www.maritime.lu/stcw-agreements>

par l'administration française est réel et que son détenteur a bien suivi les cours et possède l'expérience correspondante au brevet détenu. Dès lors, en vertu de la Règle I/10 de la convention, l'administration du Luxembourg pourra délivrer un document STCW. Elle devra ensuite, exercer un suivi administratif de tous les brevets qu'elle aura délivrés et procéder par exemple à leur renouvellement²³⁶.

105. Diversités dans l'application de STCW. La convention STCW uniformise donc les contenus de la formation maritime ainsi que la délivrance des brevets. Comme nous avons déjà pu le souligner, la large ratification de cet instrument résulte essentiellement de son caractère consensuel et de ses aspects peu contraignants. En choisissant une large ratification au détriment d'un degré de contrainte important²³⁷, on peut encore se questionner sur la volonté réelle de certaines parties à appliquer cet instrument ayant pourtant force obligatoire. Quels procédés permettent de s'en assurer ? En effet, l'émission d'un brevet par une administration laxiste ne le rend pas moins légitime qu'un brevet émit par un pays plus rigoureux dans l'application de STCW. Un Etat formateur peu soucieux de la qualité de sa formation mais qui est malgré tout signataire de la convention (et qui par conséquent émet des brevets STCW), ne voit-il pas son système comme étant conforme de fait – et donc indiscutable ? Tout dépendra des moyens utilisés pour contrôler l'effectivité de la mise en œuvre de l'instrument obligatoire qu'ils sont censés appliquer.

B. La diversité des contrôles de l'application de la convention STCW

Dans ce domaine, l'OMI n'a pas de pouvoirs suffisants pour pouvoir garantir de la bonne application de la convention STCW par les Etats signataires (1). Des initiatives régionales pourraient permettre de s'en assurer (2).

1°) Des contrôles de l'OMI insuffisants

106. Le contrôle par des missions opérationnelles. Même si l'OMI n'est pas un organe répressif²³⁸, la convention STCW édicte un certain nombre de principes de contrôles et attribue des pouvoirs à l'Organisation pour éviter certaines dérives dans l'application de ses dispositions par les Etats signataires. Malgré la large place laissée aux pouvoirs étatiques dans ses mécanismes de contrôle, l'OMI garde certaines missions opérationnelles d'audits et de vérifications administratives²³⁹.

²³⁶ Un brevet maritime est valide pour 5 ans. Il sera renouvelé automatiquement si son titulaire navigue régulièrement, sinon, il devra suivre une remise à niveau pour valider à nouveau ses titres. Convention STCW, Règle I/11 & Section A-I/11.

²³⁷ « *Les textes sont souvent retouchés, accommodés afin de réunir le plus grand nombre d'acceptations. Certaines dispositions sont tellement vagues qu'elles recouvrent une liberté quasi-totale d'application* », BOISSON (P.), « La problématique de normes », *ADMO*, T. XVI, Nantes (1998), p.178.

²³⁸ Le côté non répressif de l'OMI se retrouve notamment dans la résolution A.974(24) de l'Assemblée sur la procédure d'audit volontaire des Etats partis à un instrument impératif réalisé pour vérifier la pertinence de leur intégration en droit interne. Même si en 2013 avec l'adoption des résolutions A.1067(28), A.1068(28) et A.1070(28) par l'Assemblée lors de sa 28^e session ces audits sont devenus obligatoires, ils n'ont pas pour but de sanctionner un Etat défaillant mais seulement de soulever les problèmes d'application et aider les Etats à les intégrer au mieux dans leur droit interne.

²³⁹ LEFEBVRE-CHALAIN (H.), *La stratégie normative de l'OMI*, Thèse de droit, Université de Nantes, PUAM, (2012), pp.442-559.

Afin d'avoir un système de formation conforme aux standards édictés par la convention STCW et reconnu comme tel, l'Etat formateur devra montrer à l'OMI que l'intégration en droit interne des dispositions du texte est conforme à ses prescriptions. En énonçant que « *les parties communiquent le plus rapidement possible au Secrétaire Général : le texte des lois, décrets, ordres, règlements et instruments promulgués sur les différentes questions qui entrent dans le champ d'application de la Convention* »²⁴⁰, l'article IV impose une certaine transparence de l'Etat partie et un devoir de communication à l'OMI de l'état réel de sa réglementation interne. Cette communication de renseignements prendra la forme d'un rapport établi par son Administration maritime. Il détaillera les programmes, les méthodes de transmission des compétences, la façon dont elles sont évaluées, la façon dont sont délivrés les titres ainsi que la façon dont est organisée l'administration qui en gère tous les aspects²⁴¹. Après avoir reçu et étudié ce document déclaratif, le secrétaire général de l'OMI émet un rapport favorable ou défavorable qu'il soumettra au Comité de la Sécurité Maritime²⁴². Si le Comité constate qu'il « *est donné pleinement et entièrement effet aux dispositions de la Convention* »²⁴³ il informe toutes les autres parties de sa décision de reconnaître le système de formation et de délivrance des brevets mis en place par l'Etat signataire, comme étant conforme à STCW. S'il constate que toutes les dispositions de la convention STCW ne sont pas respectées, il informera de la même manière les autres parties de sa décision de ne pas reconnaître la formation.

107. Procédure déclarative. Pour valider la bonne application de son instrument normatif, l'Organisation a donc opté pour une simple vérification des déclarations faites par les Etats formateurs. Ce choix de l'OMI d'effectuer les contrôles de conformité sur ce seul rapport est la conséquence du nombre élevé de ratifications de cet instrument²⁴⁴. Cette large ratification ne permet pas à l'Organisation d'assurer un suivi plus concret et approfondi de l'organisation interne de chaque Etat par manque de moyens humains et matériels. En utilisant une base déclarative, l'OMI adopte des méthodes de contrôle plutôt conciliantes avec les Administrations et se base essentiellement sur la bonne foi des Etats dans leurs déclarations. Affirmer toutefois que l'OMI n'exerce qu'un contrôle documentaire des réglementations internes des Etats parties à la convention STCW serait inexact.

L'OMI peut en effet approfondir ses contrôles lorsque des informations contradictoires lui parviennent lors des contrôles effectués par les autorités de l'Etat du port²⁴⁵. En énonçant dans son Article X alinéa 1 que « *les navires (...) sont soumis dans les ports d'une Partie à des contrôles par des fonctionnaires dûment autorisés par cette Partie, afin de vérifier que tous les gens de mer servant à*

²⁴⁰ Convention STCW, Art. IV : Communication de renseignements. L'article IV est complété par la Règle I/7 qui apporte des précisions sur la communication de renseignements sur les mesures prises par l'Etat partie pour donner effet à la Convention, sur les procédures de vérification des renseignements par le Comité de la sécurité maritime et sur la diffusion de la reconnaissance par l'OMI de la réglementation interne de l'Etat partie.

²⁴¹ Code STCW, Section A-I/7 : Communication de renseignements, Partie 1 : Communication initiale de renseignements.

²⁴² Le Comité de la sécurité maritime de l'OMI est le principal organe technique de l'OMI traitant des questions relatives à la sécurité.

²⁴³ Convention STCW Règle I/7 : Communication de renseignements, Art.3.

²⁴⁴ Au nombre de 156 en 2016.

²⁴⁵ Les contrôles par les Etats du port sont effectués par les Autorités maritimes de l'Etat dans lequel le navire fait escale. Les Autorités maritimes des Etats du port seront habilitées, dans le cadre d'accords régionaux, à vérifier la bonne application de la réglementation maritime internationale. Nous reviendrons plus longuement sur les contrôles par les Etats du port ultérieurement mais le principe général veut que ces pouvoirs de l'Etat du port aient été développés pour pallier les manquements des Etats du pavillon à exercer effectivement leur juridiction sur les navires qu'ils immatriculent.

bord qui sont tenus d'être titulaires d'un brevet au titre de la Convention sont détenteurs dudit brevet ou d'une dispense appropriée »²⁴⁶, l'OMI encadre ces contrôles. Si des non-conformités à STCW sont constatées par les autorités de l'Etat du port, l'Organisation pourra diligenter une inspection plus approfondie du système mis en place par l'Etat du pavillon ou/et par l'Etat formateur afin de confirmer que la déclaration faite par ces derniers dans le cadre de la reconnaissance de conformité de leurs réglementations internes aux dispositions de la convention STCW reflète le système mis en place réellement.

La portée pratique de ces contrôles par les Etats du port reste cependant limitée. En effet, en énonçant que les autorités de l'Etat du port pourront vérifier que chaque membre d'équipage présent sur le navire possède bien un brevet valide et associé à sa fonction, le texte limite les contrôles aux seuls aspects documentaires et ne propose pas une vérification systématique des compétences réelles des équipages. Le principe de « *bonne foi* » prévaut également ici car le brevet ainsi présenté aux autorités de l'Etat du port sera réputé comme étant valide « *à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de penser qu'il a été obtenu de façon frauduleuse ou que le détenteur du brevet n'est pas la personne à qui ce dernier a été initialement délivré* »²⁴⁷. Même si parfois, comme nous le verrons plus loin, les autorités maritimes de l'Etat du port pourront effectuer des vérifications plus approfondies sur les compétences réelles des équipages, l'OMI ne pourra déceler d'éventuelles lacunes de l'Etat partie à la convention dans l'application de ses dispositions qu'en cas de dysfonctionnement administratif dans la délivrance des brevets constaté par l'administration maritime de l'Etat du port.

108. Conséquence des contrôles. Liste blanche. Le contrôle approfondi par l'OMI d'un Etat partie à STCW, et diligenté à la suite du constat d'un dysfonctionnement, peut cependant avoir des conséquences importantes pour l'Etat qui le subit. S'il est constaté de nombreuses défaillances dans l'organisation de l'apprentissage, les procédures d'évaluation ou dans la délivrance et le suivi des brevets, l'OMI peut ne peut plus déclarer le système mis en place par cet Etat partie comme étant en conformité avec son instrument et le retirera de sa « *liste blanche* »²⁴⁸. Ce retrait²⁴⁹ empêchera l'Etat sanctionné d'émettre des brevets STCW.

Puisque l'objectif premier de la convention est l'uniformisation des standards de formation et de délivrance des brevets, détenir un brevet non reconnu STCW ne permettra pas au marin de servir sur un navire autre qu'effectuant du cabotage national²⁵⁰. La capacité des marins issus des centres de formations de cet Etat à trouver un travail serait largement compromise. Si le retrait de la liste blanche

²⁴⁶ Convention STCW, Art. X : Contrôle, alinéa 1. Cet article est complété par la Règle I/4.

²⁴⁷ Convention STCW, Art. X : Contrôle, alinéa 1 : « *Un brevet est accepté à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de penser qu'il a été obtenu de façon frauduleuse ou que le détenteur du brevet n'est pas la personne à qui ce dernier a été initialement délivré* ».

²⁴⁸ La liste blanche énumère les Etats partie à STCW qui ont mis en place un système conforme aux dispositions de la convention et qui a été certifié conforme par l'OMI et le CSM (Comité de Sécurité Maritime) suite au rapport déclaratif émit par l'Administration de cet Etat.

²⁴⁹ Par exemple, l'OMI a reconnu et inscrit sur liste blanche la formation maritime togolaise le 12 mai 2010.

²⁵⁰ « *Désormais un navire dont les marins ne pourront produire des certificats de compétence conformes aux règles préétablies par la Convention, pourra être retenu au port, désormais un Etat dont les normes de formation maritime n'auront pas été reconnues comme satisfaisantes (liste blanche) ne pourra plus fournir à ses marins un emploi pour la navigation internationale désormais un Etat sans marine marchande pourra créer un système de formation et le proposer sur le marché international dès lors qu'il a été reconnu par l'OMI* », SERRADJI (C.), « La conception française de la sécurité maritime », *ADMO*, T. XX, Nantes (2002), pp. 105-106.

devait concerner un Etat du pavillon, l'attractivité de ce dernier serait également gravement touchée car il ne serait plus en mesure de reconnaître les brevets d'Etats tiers et de les viser conformément à STCW. En appliquant le principe de « *traitement pas plus favorable* » prévu par l'article X alinéa 5²⁵¹ de la convention STCW, l'Etat du port partie à la convention pourrait en vertu de l'alinéa 3 du même article²⁵² considérer qu'un marin détenant un brevet reconnu par le seul Etat du pavillon présente un risque certain pour la sécurité maritime et pourrait détenir le navire.

La situation reviendrait à celle rencontrée avant l'adoption du texte de 1978, lorsque la grande hétérogénéité des brevets et des formations ne permettait plus de contrôler les compétences des équipages. Il n'existe pourtant pas de liste noire, car l'OMI ne souhaite pas stigmatiser les Etats défaillants mais plutôt promouvoir les Etats vertueux. On peut ici regretter la timidité de l'Organisation car cette sanction potentiellement lourde de conséquences pour les centres de formation de l'Etat formateur et pour les futurs marins inscrits dans ces centres, est la seule utilisée par l'OMI pour réprimer un manque d'attention des Etats à appliquer efficacement les dispositions de la convention. Le problème posé par cette liste est de savoir quel crédit lui apporter. En effet, l'accréditation étant donnée sur une base déclarative, il est légitime de se demander quel sera le degré d'intégrité de l'Etat audité. Afin de pallier ce manque de contrôles, des initiatives régionales se sont développées.

2°) Des initiatives régionales

109. Des contrôles au niveau Européen. La faiblesse des sanctions de l'OMI envers les Etats parties en cas de non-respect de l'application des dispositions de la convention STCW sont néanmoins parfois compensées par des initiatives régionales engagées par des pays soucieux de préserver leur domaine maritime. Ainsi, l'Agence Européenne de la Sécurité Maritime²⁵³ (AESM) créée au niveau européen suite aux naufrages des pétroliers *Prestige* et *Erika* et envisagée dans le *Paquet Erika II*²⁵⁴ a une approche beaucoup plus pragmatique des contrôles de la formation des équipages. Très active dans le domaine de la formation maritime²⁵⁵, l'AESM a une double fonction opérationnelle. Elle contrôle dans un premier temps que les Directives de l'Union Européenne, en vue d'orienter les politiques de chaque Etat membre pour l'uniformisation des systèmes de formation, sont bien

²⁵¹ Le principe de « *traitement pas plus favorable* » consiste à considérer qu'un navire qui bat le pavillon d'un Etat non partie à la convention STCW sera soumis aux mêmes règles et aux mêmes obligations qu'un Etat partie. Convention STCW, Art.X : Contrôles, alinéa 5 : « *Le présent article est appliqué de sorte que les navires battant le pavillon d'une Partie non contractante ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que celui réservé aux navires battant pavillon d'une partie* ».

²⁵² Convention STCW, Art.X : Contrôles, alinéa 3 : « (...) *la Partie qui exerce le contrôle prend les mesures nécessaires pour que le navire n'appareille pas avant qu'il soit satisfait à ces prescriptions dans la mesure suffisante pour supprimer le danger* ».

²⁵³ Basée à Lisbonne, l'AESM a pour objectif de garantir un niveau élevé, uniforme et effectif de sécurité maritime au sein de l'Union européenne. Elle a été instituée par le Règlement CE 1406/2002 du Parlement européen et du Conseil du 27 juin 2002, JOUE n° L.208 du 5 août 2002 modifié par le Règlement UE 2016/1625 du 14 septembre 2016 du Parlement Européen et du Conseil.

²⁵⁴ Le « paquet Erika 2 » prévoyait « *la création d'une agence européenne de la sécurité maritime* » afin de « *soutenir l'action de la commission et des Etats membres dans l'application et le contrôle de la législation communautaire* », Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur un deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Erika*, non publié au JOUE, consulté sur : <http://eur-lex.europa.eu/>.

²⁵⁵ Dans un rapport de 2011, l'AESM affirme par exemple que la qualité du milieu maritime s'appuie fortement sur des équipages bien formés : « *shipping relies heavily on well educated and trained seafarers* », European Maritime Safety Agency, Annual Report, 2011.

appliquées²⁵⁶. Nonobstant la décision de l'OMI d'intégrer un Etat sur sa liste blanche, l'Agence contrôlera de son côté la bonne application des dispositions de la convention STCW par des Etats formateurs tiers et en reconnaîtra la qualité et les brevets.

110. Des contrôles plus approfondis de la formation proposée par les Etats membres.

Cette volonté d'uniformiser les systèmes de formation et de délivrance des brevets à l'échelle européenne est née de la Directive 94/58/EC qui a permis d'intégrer les dispositions de la convention STCW dans la Règlementation communautaire²⁵⁷. La Directive prévoit notamment la création d'une base de données commune comportant des détails sur les brevets délivrés par l'ensemble des Etats membres²⁵⁸ avec mention des Etats de service des embarquements, du niveau d'études atteint ainsi que des détails sur le cursus de formation suivi de chaque marin détenteur d'un de ces brevets. La mise en place de cette base de données permettrait en outre de faciliter la reconnaissance mutuelle des brevets prévue par la règle I/10 de la convention STCW ainsi que de lutter contre la fraude par le partage de renseignements.

Contrairement à la mission opérationnelle de l'OMI, qui se limite essentiellement à des vérifications documentaires, les inspecteurs de l'AESM visitent physiquement les Etats membres pour vérifier et auditer la qualité des formations dispensées dans les centres maritimes²⁵⁹. Loin des seules vérifications administratives, les contrôles opérés sont complets et approfondis. C'est l'intégralité du système prévu par la convention STCW qui sera audité, les centres de formation, le contenu des programmes, les systèmes d'évaluation ainsi que le fonctionnement des Administrations des Etats qui délivrent et suivent les brevets. Les irrégularités découvertes par l'AESM lors de ces audits seront soumises à rapport, et une mise en conformité sera demandée à l'Etat défaillant. La Directive de 2008 permet en outre à l'AESM de procéder à des contrôles des systèmes de formation de pays formateurs non membres de la communauté Européenne afin d'en reconnaître les brevets.

111. Incidence sur les Etats tiers. Aucunement liés aux Etats européens par une convention autre que STCW²⁶⁰, les Etats formateurs tiers ont pourtant un intérêt majeur à se conformer et à accepter les audits prévus par l'AESM²⁶¹. En effet, cette politique régionale ne saurait avoir une portée suffisante

²⁵⁶ « Afin de s'acquitter des tâches qui lui sont confiées et d'aider la Commission dans l'accomplissement des missions que lui assigne le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et en particulier l'évaluation de la mise en œuvre efficace du droit pertinent de l'Union, l'Agence effectue des visites dans les Etats membres », Article 3 du règlement du 27 juin 2002, Règlement (UE) n° 100/2013 du 15 janvier 2013, Visites dans les Etats membres et inspections.

²⁵⁷ 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 ont été intégrés par la directive 2012/35/UE.

²⁵⁸ Le système existe aujourd'hui au niveau national. Ainsi, chacun peut vérifier grâce à un numéro de brevet, le nom de son détenteur et la validité de ce dernier en se connectant sur le service du ministère chargé de la mer.

²⁵⁹ « Visits are carried out by way of document reviews, verification of facilities, staff interviews and examining files on a sampling basis. A 'top-down' approach is applied throughout, beginning with the central competent authority, and then to designated authorities at national, regional and local authorities as well as other relevant institutions », <http://www.emsa.europa.eu/visits-to-member-states.html>

²⁶⁰ La Convention STCW adoptée par deux Etats différents les rends dépendants dans le sens ou un Etat qui doit, en vertu de la Règle I/10, reconnaître les brevets émis par l'autre Partie, s'assurer que « les dispositions (...) sont observées avant de reconnaître, en le visant conformément au paragraphe 7 de la règle I/2, un brevet délivré par une autre Partie ou sous son autorité à un capitaine, un officier ou un opérateur des radiocommunications » et ce, « par le biais d'une évaluation de cette Partie, qui peut comprendre une inspection des installations et un contrôle des procédures ».

²⁶¹ 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 philippins, si leur Etat perdait l'accréditation Européenne, était de ne plus pouvoir servir sur les navires battant pavillon d'un Etat membre.

si elle n'était engagée que par un petit nombre d'Etats. Prise à l'échelle européenne, sa capacité à s'imposer devient suffisamment importante car la reconnaissance des systèmes de formation des pays tiers²⁶² est devenue obligatoire pour que les marins titulaires de brevets extérieurs à l'union européenne puissent servir à bord des navires battant le pavillon d'un Etat membre²⁶³. Or, prise à l'échelle européenne, la flotte de commerce représente environ 20% de la capacité mondiale de transport²⁶⁴. Les Etats formateurs pourraient difficilement accepter que les gens de mer qu'ils forment se privent de ces opportunités d'emploi.

L'AESM, contrairement à l'OMI est moins frileuse pour retirer son agrément si elle estime que les dispositions de la convention STCW ne sont pas respectées²⁶⁵. Cette rigueur est heureuse car elle permet enfin de rehausser l'attention qui doit être apportée par les Etats formateurs à la qualité de l'apprentissage qu'ils dispensent et au suivi des brevets qu'ils délivrent.

112. Conclusion. Des résultats en demi-teinte. Dans un contexte réglementaire difficile du fait de l'antagonisme des intérêts, l'adoption de la convention STCW a permis d'atteindre le double objectif que l'OMI s'était fixé : la standardisation des normes de formation et la standardisation des procédures administratives qui l'encadre. Depuis les profondes transformations du transport maritime engendrées par la mécanisation au XIX^e siècle qui relégua l'équipage à un rôle secondaire, la stratégie normative internationale s'est orientée vers une approche purement technique de l'exploitation des navires. Elle le fit dans un premier temps par la convention SOLAS de 1914 pour répondre aux problématiques posées par le naufrage du *Titanic*. Cette dégradation du rôle de l'équipage combinée aux crises économiques du milieu du XX^e siècle entraîna, par les grandes libertés laissées aux Etats du pavillon et par l'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime, une dangereuse dégradation des compétences des équipages. Afin d'uniformiser la grande hétérogénéité qui caractérisait l'armement des navires en moyen humain, l'OMI a su élaborer une convention qui imposa un cadre réglementaire international et des normes minimales sur les programmes de formation, la délivrance des brevets, le rôle des Administrations maritimes et les normes de veille²⁶⁶.

113. Réintégrer l'élément humain dans la formation maritime. Le contenu du texte reste cependant empreint de la philosophie réglementaire du XX^e siècle qui consistait à considérer que le système de formation devait permettre l'attribution de compétences techniques pour répondre à des problématiques techniques. L'OMI s'est en effet essentiellement attachée à produire des normes procédurales pour la délivrance des brevets et des normes techniques pour la formation des équipages.

²⁶² 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.

²⁶³ Art.19 de la Directive 2008/106/CE.

²⁶⁴ Malgré la baisse substantielle de la part du tonnage brut mondial immatriculé sous pavillon européen qui est passé d'environ 32% en 1994 à environ 20% en 2013, 1/5 de la capacité mondiale de transport maritime reste immatriculée sous des pavillons d'Etats membres de l'Union européenne. « The Economic Value of the UE shipping industry: A report for the European Community Shipowners Association (ECSA) », Oxford Economics (April 2014), p.21.

²⁶⁵ 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.

²⁶⁶ « *Over the past one hundred years, training has moved from being localized and unregulated to a global footing and is now subject to close international scrutiny* », Safety and Shipping: "1912-2012: From Titanic to Costa Concordia", An insurer's perspective from Allianz Global Corporate & Specialty.

Pour répondre à la problématique de la navigation, il suffisait de former les capitaines aux techniques de la planification des voyages. Pour répondre à la problématique des incendies à bord des navires, il suffisait de former les officiers à l'utilisation des systèmes de détection et de lutte fixes ou portatifs. A chaque nouvel accident majeur, l'OMI en tirait les conséquences et adaptait les programmes techniques de formation énoncés dans le code. Cette philosophie qui consistait à considérer que la sécurité passait par « *de bons navires associés à de bons techniciens* » et purement réactive²⁶⁷ n'était plus tenable, puisque systématiquement, et malgré un cadre de formation de plus en plus au point techniquement, l'élément humain était mis en avant comme cause contributive à l'accident. En adoptant les amendements de Manille 2010, l'OMI a enfin infléchi cette position et se recentra, plus de 200 ans après la déshumanisation du transport maritime, sur ce qui était absent des débats jusqu'alors mais qui fait la force d'une expédition maritime : l'élément humain.

²⁶⁷ Cette stratégie réactive que nous avons pu détailler pour la planification des voyages suite au naufrage du *Costa Concordia* est soulignée par René Amalberti lorsqu'il énonce que : « *Chaque accident possède le pouvoir à lui-seul de remettre en cause les choix opérés au niveau d'une société* », AMALBERTI (R.), *La conduite des systèmes à risque*, le travail humain, PUF (2013), p.28.

CHAPITRE 2 UNE APPROCHE NOUVELLE RECENTREE SUR L'ELEMENT HUMAIN

114. Il est difficile de quantifier l'influence de la convention STCW dans la baisse du nombre d'accidents maritimes constatés à la fin du siècle dernier et au début de l'actuel²⁶⁸. La combinaison de l'entrée en vigueur d'une réglementation de plus en plus étoffée²⁶⁹ avec les effets de l'uniformisation des standards de formation que nous venons de développer est certainement la stratégie maritime la plus efficace jamais mise en place pour améliorer la sécurité. De plus en plus d'auteurs ont cependant souligné que la part d'accidents ayant pour cause une erreur humaine²⁷⁰ n'avait, elle, pas baissé, et représentait toujours environ 80% de la part des sinistres majeurs²⁷¹. La convention n'avait donc pas atteint tous ses objectifs. Alors que les premiers travaux concrets sur les notions d'erreur humaine en aéronautique datent de la fin des années 1970 suite à l'accident de Ténériffe²⁷² la communauté maritime n'avait toujours pas adopté sa grande convention sur les standards de formation. En effet, dès 1979, à la suite d'une conférence animée par la NASA, il a été décidé d'introduire le *Cockpit Resource Management* à la formation des pilotes pour orienter la conduite des avions, non pas vers une somme d'éléments individuels, mais vers une gestion coordonnée et efficace de l'ensemble de l'équipage de l'appareil²⁷³. L'OMI avait pourtant timidement introduit dès 1995 des éléments sur la formation aux facteurs humains mais seulement dans la partie non contraignante du code STCW. Le caractère consensuel de la convention combiné à ce besoin quasi manichéen de réponses purement techniques, a certainement précipité cet aspect très théorique de la formation dans la seule partie recommandée.

115. Face à ce constat d'inachevé²⁷⁴ et soutenue par les analyses consécutives aux accidents²⁷⁵, l'OMI a décidé d'intégrer l'ensemble des programmes sur le facteur humain dans la partie

²⁶⁸ Le pourcentage de navires de la flotte mondiale déclaré en perte totale a par exemple pratiquement été divisé par trois entre 1985 (0.40%) – date à laquelle la Convention STCW a pris son plein effet - et 2009 (0.15%). Source: Safety and Shipping: "1912-2012: From *Titanic* to *Costa Concordia*", An insurer's perspective from Allianz Global Corporate & Specialty.

²⁶⁹ Avec par exemple les entrées en vigueur de SOLAS (1974), MARPOL (1978), LOAD LINE (1966) etc.

²⁷⁰ L'erreur humaine peut être définie comme étant "a generic term to encompass all those occasions in which a planned sequence of mental or physical activities fails to achieve its intended outcome, and when these failures cannot be attributed to the intervention of some chance agency", REASON (J.), *Human Errors*, New-York, Cambridge University Press (1990), p.9.

²⁷¹ Voir par exemple: ROTHBLUM (A.), "Human Error and Marine Safety", U.S Coast Guard Research & Development Center, (2000); BERG (H.P.), "Human Factors and safety Culture in Maritime Safety", *The international journal on marine navigation and safety of sea transportation*, Vol.7, n°3 (September 2013).

²⁷² En 1977, collision entre deux avions de ligne sur l'île de Ténériffe à la suite d'une mauvaise compréhension des instructions et une mauvaise communication. Le bilan fut de 583 victimes. Les facteurs humains furent pointés comme étant la principale cause de l'accident. Aircraft accident report: "Human Factor report on the Tenerife accident", Airline Pilot Association, Engineering and Air safety, Washington D.C.

²⁷³ Le Cockpit Resource Management s'est développé suite à la résolution A.26(9) de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile (IOAC) de 1986. Il devait permettre de mettre en avant « l'importance des facteurs humains dans l'aviation civile » et de développer des outils visant à travailler sur cet aspect. CAP 720 – *Flight Crew Training, Cockpit Resource Management (CRM) and Line Oriented Flight (LOFT)*, Civil Aviation Authority, 2002, p.7. Consulté sur www.caa.co.uk

²⁷⁴ Dès le début des années deux-milles, l'OMI s'était fixé comme objectif premier d'orienter ses travaux sur les aspects humains, sources de nombreux accidents maritimes : "Human element issues have been assigned high priority in the work programme of the Organization because of the prominent role of the human element in the prevention of maritime casualties", IMO Rés. A.947(23).

²⁷⁵ En élaborant le bilan des accidents analysés par le MAIB en 1999, John Lang, inspecteur en chef du service a ainsi soulevé que ce bilan "also involves trying to identify anything that appears to feature repeatedly as a cause. The most obvious is the human factor and my inspectors are focusing more and more attention on this aspect to try and understand why errors are made", Introduction of MAIB Safety Digest, Lessons from Marine Accident Reports, n°02/1999, p.6.

A du Code STCW lors du grand chantier de modernisation de la convention à la fin des années deux mille et entré en vigueur par les amendements de Manille de 2010²⁷⁶. L'introduction de la formation aux facteurs humains dans les programmes obligatoires fut une avancée importante dans la façon d'appréhender la sécurité maritime. Elle marque un tournant inédit dans la politique sécuritaire de l'OMI et du comité STW en se détournant enfin du dogme du tout technique. Consciente de la complexité de cette science, l'OMI n'impose pas une formation aux facteurs humains *stricto sensu*²⁷⁷ mais plutôt une sensibilisation aux aspects humains intégrée dans de nombreuses disciplines dispensées pour l'obtention d'un brevet particulier.

Elle cherche beaucoup plus humblement à sensibiliser les marins à la compréhension de leur propre fonctionnement cognitif (Section 1). Cette compréhension du cheminement de la réflexion, qui entraîne une compréhension particulière d'une situation et les actions qui en découleront, sera particulièrement utile pour mieux maîtriser la conduite du navire. Les manœuvres de prévention des abordages dont les règles laissent une très grande place à l'interprétation humaine seront un très bon exemple d'application de cette nouvelle approche (Section 2). Mais la véritable force d'un équipage ne se résume pas à une somme d'individualités. Même s'ils ont une compréhension affinée de leur fonctionnement cognitif, leur efficacité sera optimale uniquement s'ils font synergie avec les autres membres de cet équipage, et ce, malgré les difficultés induites par le cosmopolitisme et la communication (Section 3). En élaborant ces amendements, l'OMI a enfin fait preuve d'anticipation en réglementant un aspect de la sécurité qui ne soit pas en réaction à un accident particulier²⁷⁸.

SECTION 1 LES TRAVAUX SUR LA REFLEXION PERSONNELLE DE L'OPERATEUR

116. Une formation efficace aux facteurs humains doit impérativement passer par une compréhension du fonctionnement cognitif des opérateurs pris en tant qu'individualités. Conscients de leurs propres fonctionnements cognitifs et formés avec des outils efficaces, les opérateurs pourront assumer l'existence inéluctable d'erreurs, qu'elles soient indifféremment causées par les systèmes

²⁷⁶ Les amendements à la convention STCW de 1978 ont été adoptés lors de la conférence diplomatique qui s'est tenue à Manille du 21 au 25 juin 2010. Ces dispositions ont été intégrées en droit français par le Décret n° 2016-1526 du 14 novembre 2016, *JORF* n°0266 du 16 novembre 2016. Intégré en droit communautaire par la Directive 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012. Le code STCW-A prévoit une formation aux facteurs humains pour les officiers chargés du quart à la passerelle pour les navires > 500 (Section A-II/1), les capitaines et seconds pour les navires > 500 (Section A-II/2), les officiers chargés du quart à la machine (Section A-III/1), les chefs mécaniciens et seconds mécaniciens (>750kW) (Sections A-III/3 & A-III/2), les officiers électroniciens (Section A-III/6). Une formation complémentaire est également prévue pour les capitaines, officiers, matelots et autres membres du personnel des navires à passagers et qui sont responsables de leur sécurité (Section A-V/2).

²⁷⁷ L'OMI est consciente de la complexité de cette discipline quand en 2003 elle se fixe pour objectif de travailler sur ces aspects pour améliorer la sécurité maritime : "*The human element is a complex multi-dimensional issue that affects maritime safety, security and marine environmental protection*", IMO Rés. A.947(23), Annexe 1, a.

²⁷⁸ Répondant ainsi au vœu de M. Boisson qui énonçait que « *le monde maritime ne peut plus élaborer des stratégies de gestion de la sécurité maritime, uniquement en réaction à des accidents passés* », BOISSON (Ph.), « La problématique des normes », *ADMO*, T. XVI, Nantes (1998), p.184.

technologiques ou par leurs propres comportements²⁷⁹ (I). Pour parvenir à faire prendre conscience aux futurs marins de leur démarche réflexive, afin de mieux l’appréhender, les amendements de Manille ont élargi et encouragé l’utilisation de la simulation. Ce moyen d’apprentissage s’avérera être très efficace pour leur faire prendre conscience des forces et des faiblesses de l’être humain (II).

I. La compréhension du fonctionnement cognitif de l’opérateur

117. Les travaux sur le fonctionnement cognitif de chaque opérateur afin d’en optimiser les capacités s’orientent dans trois directions. Ils visent à maîtriser les effets de la relation complexe entre l’homme et la machine (A), à permettre à l’opérateur d’accepter et de gérer ses erreurs (B) et enfin à fiabiliser la représentation mentale qu’il se fait d’une situation (C).

A. Réinventer la relation homme-machine

118. Pour tirer le meilleur parti des technologies modernes, il faudra, par divers moyens, s’attacher à construire une relation homme-machine efficace (1) et à adapter l’utilisation des ressources cognitives de l’opérateur lors des phases de conduite automatisée (2).

1°) La construction d’une relation efficace

La relation homme-machine, qui est initialement contreproductive (a), peut être optimisée par une formation appropriée (b).

a) Une relation initialement contreproductive

119. **Les réponses technologiques à la problématique humaine.** L’analyse du comportement des équipages permet de mettre en avant une relation très paradoxale entre l’homme, que nous pouvons nommer opérateur puisqu’il opère le système, et la technologie (ou plus généralement la « machine »). Cette relation est directement héritée de la politique sécuritaire de la communauté maritime qui a essentiellement basé son action normative sur l’apport de solutions techniques et technologiques aux problématiques soulevées par les différents accidents²⁸⁰. Ce choix du « tout-

²⁷⁹ René Amalberti souligne que la formation aux facteurs humains permettrait d’éviter une politique visant le « zéro erreur » et aboutirait à une prise de conscience de l’erreur pour mieux la gérer et la minimiser. « *Puisque l’erreur est inéluctable, la sécurité d’un (...) système doit reposer sur la création de défenses en profondeur avec un double objectif : dépister et neutraliser les erreurs latentes qui sont les faiblesses intrinsèques du système, et tolérer les erreurs des opérateurs de première ligne en se donnant les moyens qu’elles ne dégèrent pas en accident* ». AMALBERTI (R.), *La conduite des systèmes à risque, le travail humain*, PUF (2013), p.11.

²⁸⁰ Dès 1985, et contre les idées de cette époque, James Reason orienta ses études sur l’analyse humaine des accidents plus que sur l’analyse technique. Les auteurs de la préface de la seconde édition de son ouvrage sur l’erreur humaine, soulignent ses travaux en ces termes : « *Là où l’héritage industriel était celui de l’évitement des pannes techniques et du suivi des procédures, James Reason a contribué à faire se rejoindre les domaines des facteurs psychologiques et organisationnels afin de comprendre les grands accidents* », REASON (J.), *L’erreur humaine*, Paris, Presses des Mines, Collection Économie et gestion, (2013).

technique » qui fut dans un premier temps porté par la mécanisation a ensuite été conforté par les avancées technologiques de la deuxième moitié du XX^e siècle²⁸¹. Il ne semblait pas exister de problème dans l'exploitation des navires que la technique ne pouvait résoudre. Cette approche s'est également retrouvée dans les amendements de 1995 à la convention STCW lorsque l'OMI a établi des programmes de formation très complets pour former de bons techniciens, aptes à l'utilisation de ces appareils. La formation avait pour objectif assumé de produire des utilisateurs sachant opérer les systèmes modernes de conduite nautique et de propulsion.

Les Etats formateurs et les Etats du pavillon se satisfaisaient de cette situation. Leur principal objectif étant de proposer des opérateurs capables d'utiliser les systèmes modernes pour les rendre employables sur le grand marché international du travail maritime. L'uniformisation de la formation à ces appareils modernes a certainement participé à rendre encore plus légitime, s'il en était besoin, l'emploi de marins formés par des pays sans tradition maritime forte et peu regardants sur la qualité de la formation dispensée. Puisque chacun possédait un brevet identique confirmant le suivi d'une formation déterminée, pourquoi ne pas engager le moins coûteux ? Dans la grande majorité des cas, ces choix opérés par les armateurs ne prenaient pas en considération la démarche formatrice particulière à chaque pays formateur. Certains d'entre eux anticipaient pourtant les nouvelles orientations des amendements de Manille en sensibilisant les futurs marins aux limites technologiques des appareils utilisés et aux dangers de l'interface homme-machine²⁸².

120. Limites de la technologie. Le déséquilibre croissant entre la performance des opérateurs et la complexité toujours plus grande des systèmes souligné par de nombreuses études sur des accidents maritimes devait nécessairement aboutir à imposer aux pays formateurs un apprentissage des facteurs humains. Cette technologie outrancière qui semblait pour un temps n'avoir aucune limite est certainement la raison majeure de l'amélioration de la sécurité dans l'exploitation des systèmes à risque (tel que le maritime ou l'aérien). Mais puisque l'on a trop longtemps considéré qu'elle était la réponse unique et universelle²⁸³ aux défaillances humaines, elle est paradoxalement devenue aujourd'hui l'élément qui en impose les limites²⁸⁴. En modifiant le rapport conséquences / nombres

²⁸¹ Parmi les évolutions majeures nous pouvons citer la mise en place à bord des navires de sondeurs en 1922, du LORAN en 1940 (LONg RANge Navigation : système qui permet par système radio de positionner le navire). De la radio VHF en 1960 (Very High Frequency Radio : radio qui facilite les échanges de courte portée entre les navires ou avec la terre). Du Radar en 1965 et le l'ARPA en 1969 (Automatic Radar Plotting Aid : permet l'acquisition de cibles sur le radar pour qu'un calculateur en fournisse les données nautiques telles que la vitesse, le cap etc. de manière automatique), ou encore le GPS en 1994.

²⁸² Bien avant l'adoption des amendements de Manille, le système français imposait déjà à ses futurs officiers de première classe une formation aux facteurs humains quand bien même ceux-ci n'étaient que recommandés dans la partie B du code STCW.

²⁸³ Chaque erreur humaine consolidait la politique du « tout technologique » car elle n'était appréhendée que par ses aspects négatifs. Puisque l'humain est faillible, il faut le remplacer par des processus automatisés. C'est en substance ce que précise René Amalberti lorsqu'il énonce que : « *Les perspectives de sécurité (...) ne voient dans l'erreur qu'une manifestation négative des comportements humains* », AMALBERTI (R.), *La conduite des systèmes à risque, le travail humain*, PUF (2013), p.13.

²⁸⁴ La relation dichotomique entre la qualification des opérateurs et la technologie est par exemple soulevée par M. Bhardwaj lorsqu'il énonce que : "*While on the one hand it can be argued that merchant ships are now so automated and sufficiently reliable for little skill to be demanded of those who control them, on the other hand it can also be argued that today's merchant ships are so complicated that only those who fully comprehend their complexities should be entrusted with their operation*". BHARDWAJ (S.), *Challenges and potential of technology integration in modern ship management practices*, Thesis, Plymouth University, UK (November 2013), p.48.

d'accidents, l'augmentation exponentielle des risques encourus lors de la phase de transport maritime²⁸⁵ a certainement participé à cette remise en question. Former de simples utilisateurs n'était plus suffisant au vu des risques encourus et de la technicité de plus en plus marquée des navires. La stratégie d'apprentissage devait remettre l'élément humain, avec ses forces et ses faiblesses, au cœur du système.

b) Une formation au double objectif, l'exemple du *Royal Majesty*

121. Rendre l'opérateur actif. Il serait illusoire de penser que le manque de connaissances techniques pourrait être compensé par une formation poussée aux facteurs humains. En effet, les connaissances techniques forment le socle de la compétence d'un opérateur et les facteurs humains ne sont que des outils pour utiliser ces connaissances au mieux, selon le fonctionnement psychologique de chacun. C'est dans cette optique que le code STCW impose une formation doublement orientée. Le premier axe étant constitué d'une formation à la compréhension théorique et à l'utilisation pratique de la technologie et le second par une sensibilisation aux limites de ces appareils en incluant le repérage et l'interprétation des signaux d'erreur qui pourraient dégrader l'information qu'ils fournissent. Les opérateurs devront en permanence garder un esprit critique sur les informations données et impérativement effectuer des vérifications croisées pour les confirmer ou les mitiger. Pour la délivrance du brevet d'officier chargé du quart à la passerelle, le code STCW impose par exemple l'acquisition de compétences dans l'utilisation des cartes électroniques (ECDIS). Les futurs officiers devront avoir, en plus d'autres compétences techniques que nous ne détaillerons pas, une « *connaissance des dangers d'une dépendance excessive par rapport aux ECDIS* ». Ils devront par ailleurs savoir confirmer « *la position du navire par d'autres moyens* »²⁸⁶. Lors de leur examen, les candidats devront montrer que les renseignements obtenus par cet appareil sont « *interprétés et analysés correctement compte tenu de la limitation du matériel (...) et des circonstances et conditions régnantes* »²⁸⁷. En imposant cette démarche réflexive, le code STCW fait passer l'officier d'opérateur « passif » à opérateur « actif ».

122. Exemple d'un opérateur passif, le cas du *Royal Majesty*. Ce paradoxe, qui voit les outils technologiques desservir la sécurité maritime, est largement souligné dans le rapport d'accident élaboré par le NTSB à la suite de l'échouement du navire à passagers *Royal Majesty* le 10 juin 1995 au large de l'île de Nantucket²⁸⁸. L'analyse des causes ayant conduit à l'échouement a montré une relation totalement contre-productive entre l'officier de quart et le pilote automatique alors asservi au GPS (pour que celui-ci suive la route prévue de manière automatique sans aucune intervention extérieure). Bien que ce système soit généralement fiable, il se peut que pour une raison extérieure, le GPS perde le signal des satellites et se mette en mode « estime ». C'est-à-dire qu'il ne se base plus sur les données satellites

²⁸⁵ Les risques financiers, humains ou environnementaux d'un seul accident maritime peuvent être gigantesques : la construction d'un navire de croisière peut coûter jusqu'à 1 milliard de dollars et transporter jusqu'à 8000 passagers et membres d'équipages. Un porte-conteneurs de plus de 20.000 EVP (équivalent vingt pieds) peut coûter plus de 150 millions de dollars et transporter de la marchandise pour plusieurs centaines de millions de dollars ainsi que transporter plus de 10.000 tonnes de carburant. Le coût du naufrage du Costa Concordia en 2012 a été par exemple estimé à environ de 2 milliards d'euros.

²⁸⁶ Code STCW, Tableau A-II/1 – Colonne 2.

²⁸⁷ Code STCW, Tableau A-II/1 – Colonne 4.

²⁸⁸ Marine Accident Report, Grounding of the Panamian Passenger Ship *Royal Majesty* on Rose and Crown Shoal Near Nantucket, Massachusetts, June 10, 1995, National Transportation Safety Board/Mar-97-01.

remises à jour en permanence mais sur les dernières reçues avant la coupure qu'il extrapole de façon automatique. La position n'est plus une position réelle mais une position estimée. Plus la perte de signal est longue, plus la position devient aléatoire du fait de l'augmentation du biais entre la réalité des éléments extérieurs (vent, courant, vitesse) et les données dont le GPS se sert pour annoncer sa position (les données reçues avant la coupure). Le *Royal Majesty* a été conduit avec ces données erronées pendant plus de 34 heures avant que celui-ci ne s'échoue. Plus de huit relèves de quart ont été effectuées sans qu'un seul officier ne s'aperçoive que le GPS indiquait sur son écran « DR » pour *Dead Reckoning* (ou « estime »). Plus grave encore, pas un officier pendant ses 34 heures n'a estimé nécessaire d'effectuer des croisements de données avec un second moyen de positionnement pour vérifier l'exactitude des renseignements fournis par l'appareil.

123. Maintenir une navigation prudente. Les investigations ont mis en avant que la veille se focalisait uniquement sur les données brutes de l'appareil sans aucune autre considération pour les nombreux signaux montrant aux officiers de quart que le navire n'était pas sur sa route initialement prévue. L'utilisation d'appareils technologiques par des opérateurs sous qualifiés peut avoir des effets inverses à ceux visés lorsque la situation est amenée à se dégrader et lorsque l'opérateur entre dans une zone de conduite inconnue qui va au-delà de ses connaissances. Sans remettre en cause l'utilité des nouvelles technologies dans la sécurité de la navigation, une étude conduite la même année que l'accident du *Royal Majesty* a montré que dans 35% des cas d'accidents analysés, un manque de qualifications des opérateurs dans l'utilisation des nouvelles technologies avait contribué à la survenance du sinistre²⁸⁹. La complexité de l'interaction de l'humain avec le GPS, et plus généralement avec l'ensemble des appareils modernes de navigation, ne doit pas être sous-estimée.

Car en présence de ces aides électroniques, les comportements sont modifiés. Les opérateurs se retrouvent plus enclins à la prise de risques, pensant à tort que la précision des appareils leur permettra de les compenser. Les officiers n'hésitaient plus en effet à suivre des routes beaucoup plus proches des dangers nautiques²⁹⁰. Comme nous l'avons précisé pour l'utilisation de l'ECDIS, la formation devrait permettre une sensibilisation accrue des opérateurs à adopter des comportements prudents et à comparer les informations données par les appareils d'aide à la navigation avec des méthodes plus traditionnelles (point radar, point visuel etc.) afin d'avoir un retour critique sur les informations transmises par

²⁸⁹ "(...) *misused by undertrained or untrained personnel, automated equipment can be a contributing cause to accidents. In one study of 100 marine casualties, inadequate knowledge about equipment was found to be a contributing cause in 35 percent of the casualties*", ROTHBLUM (A.), SANQUIST (F.), LEE (J.) & Mc CALLUM (M), "Identifying the Effects of Shipboard Automation on Mariner Qualifications and Training and Equipment Design", Paper prepared for ISHFOB '95: Informational Symposium, *Human Factors on Board*, Bremen, Germany, (November 15-17, 1995).

²⁹⁰ Cette acceptation du risque est soulignée par une étude de 2008: « *some mariners were more willing to follow higher risk routes closer to known hazards because they felt confident in the use of GPS technology to accurately identify the position of those hazards* », JOHNSON (C.W.), SHEA (C.), HOLLOWAY (C.M.), "The Role of Trust and Interaction in GPS Related Accidents: A Human Factors Safety Assessment of the Global Positioning System (GPS)", 26th Annual Conference of the International Systems Safety Society, August 25-29, 2008, Vancouver, Canada (2008).

l'appareil²⁹¹. Même si l'opérateur est trop souvent perçu comme l'élément faillible d'un système, il faut lui redonner la capacité d'être anticipatif et actif dans la conduite des navires très automatisés²⁹².

2°) L'utilisation de ses ressources dans la conduite automatisée

124. Modification de la charge de travail. La relation ambiguë entre les systèmes hautement automatisés et les opérateurs influe également sur la charge de travail et les ressources disponibles de l'opérateur pour conduire le navire en situation normale ou en situation dégradée. L'évolution rapide de la technologie a en effet profondément modifié l'organisation du travail des officiers pont. Astreints auparavant à des savants calculs nautiques pour estimer ou confirmer la position de leur navire, ils peuvent aujourd'hui en quelques minutes, voire quelques secondes reporter les coordonnées données par les appareils de positionnement sur la carte marine pour obtenir leur position. La charge de travail semble donc fortement réduite et les ressources disponibles pour effectuer d'autres tâches s'en retrouvent *de facto* augmentées. Cette baisse apparente de travail peut cependant avoir des effets néfastes sur la conduite du navire et sur la capacité de l'opérateur à se donner une représentation conforme de la situation nautique.

a) L'importance de la priorisation

125. Une charge de travail irrégulière. La conduite d'un système automatisé peut en effet très rapidement créer une distance entre la situation réelle du navire et la représentation que s'en fait l'opérateur si celui-ci ne s'astreint pas à en contrôler les données par le biais d'autres méthodes plus traditionnelles. Cette distance créée par une perte de concentration peut certes donner l'illusion d'un travail moindre tant que l'automate assume pleinement le processus de conduite. L'apparition des premiers signaux d'une situation en cours de dégradation (exemple perte du signal GPS et mise en route automatique du mode « estime »), impliquera une saturation très rapide des ressources de l'opérateur qui ne s'était pas astreint à des contrôles manuels des informations transmises. Il devra en effet se mettre à jour de la situation nautique réelle de son navire qui aura lentement dévié de la représentation qu'il s'en faisait (par exemple si le navire est plus près d'un point tournant qu'estimé) mais également gérer la survenue du mode de conduite dégradé. En participant à l'éloignement de l'opérateur de son objectif de conduite prioritaire, la surcharge ponctuelle de travail et la saturation des ressources sont très souvent avancées comme des causes ou des éléments contributifs aux accidents.

²⁹¹ C'est en substance ce qui était reproché au bord dans le rapport d'enquête diligenté à la suite de l'échouement du paquebot *Royal Majesty* : "Despite failing to recognize the SOL and DR indicators, the officers could have discovered that the GPS had defaulted to DR mode by using an independent source of information", Marine Accident Report, Grounding of the Panamian Passenger Ship *Royal Majesty* on Rose and Crown Shoal Near Nantucket, Massachusetts, June 10, 1995, National Transportation Safety Board/Mar-97-01, p.31

²⁹² En passant par exemple la conduite du système en mode "manuel" ou en s'affranchissant d'appareils qui pourraient fournir des données douteuses. « *The human operator must have the primary responsibility for the navigation; he must oversee the automation and exercise his informed judgment about when to intervene manually* », rapport d'analyse d'accident du *Royal Majesty*, Ibid, p.35.

126. Cas du *Queen of the North*. Alors que l'officier de quart du navire à passagers *Queen of the North* se focalise sur plusieurs éléments inhérents ou extérieurs à la conduite de son navire²⁹³ : la perte d'un écho radar, la présence de bancs de brume et la conversation personnelle qu'il entretenait avec son matelot de veille, il oublie d'effectuer un changement de route²⁹⁴. Plusieurs minutes après avoir passé le point tournant, le navire s'échoue et doit être abandonné, causant le décès de deux passagers. Outre les différents problèmes de management de la passerelle qui ont été soulevés par le TSB dans le rapport d'accident, la cause principale retenue a été la surcharge ponctuelle de travail de l'officier de quart, qui, pris par des activités plus accessoires, en a oublié l'élément de conduite principal lorsque le navire évolue dans des eaux resserrées : le maintien de la route planifiée. La charge de travail et la saturation cognitive sont des éléments primordiaux dans les problèmes rencontrés par les officiers, notamment à la passerelle. La formation dans ce domaine devrait s'orienter suivant deux axes complémentaires. L'apprentissage de la priorisation et l'apprentissage du maintien de la vigilance. Lors des phases de conduite qui imposent à l'opérateur d'utiliser une grande partie de ses ressources, voire leur intégralité, au risque d'une saturation cognitive, celui-ci doit pouvoir prioriser les tâches importantes et mettre en attente les informations secondaires, voire effectuer des actions temporaires pour en retarder le traitement permanent et se focaliser sur d'autres éléments de conduite²⁹⁵. Les tâches vitales à la conduite du navire - le respect de la route prévue dans le cas du navire *Queen of the North* - pourront ainsi être traitées avec suffisamment de ressources.

b) Une implication permanente

127. S'astreindre au *Cross-Checking*. Au-delà de la préparation à la prise de décision lors des périodes qui nécessitent l'utilisation d'importantes ressources cognitives, il apparaît nécessaire de sensibiliser les futurs officiers et matelots de veille à rester vigilants lors des phases de conduite qui ne nécessitent à priori, aucune attention renforcée. Lors de ces phases de sous-charge de travail (une traversée océanique par exemple), l'opérateur a tendance à se rendre passif, laissant les automates gérer la conduite. Il ne s'astreint plus à des contrôles traditionnels des données fournies par les appareils. L'isolement du navire dans certaines zones géographiques favorise cet état d'hypovigilance et une dégradation latente de la situation ne sera pas nécessairement perçue par l'opérateur, ou alors de manière trop tardive²⁹⁶. L'échouement du navire *Sichem Osprey* en 2010 sur l'île de Clipperton au milieu de

²⁹³ Striking and Subsequent sinking passenger and vehicle Ferry *Queen of the North*, 22 March 2006, Marine Investigation Report M06W0052, Transportation Safety Board of Canada.

²⁹⁴ Selon James Reason, une distraction extérieure (gestion de données nautiques secondaires par exemple) peut faire penser à l'opérateur qu'une manœuvre a été effectuée alors qu'elle ne l'a pas été. "When undertaking routine tasks, it is possible for a distraction to cause a sequential step to be missed and for persons in such circumstances to believe that the missed step and those that follow have in fact been accomplished", REASON (J.), Ibid.

²⁹⁵ Même s'il insiste sur le fait que l'opérateur devra suffisamment avoir conscience de ses capacités et de ses limites pour que les actions qu'il a repoussé ou mis en suspens ne s'accumulent pas au point de ne plus pouvoir les traiter, René Amalberti précise que « Les actions qui permettent de repousser l'échéance du traitement sont paradoxalement parfois plus importantes et plus prioritaires pour l'opérateur que celles qui permettent de résoudre le problème », AMALBERTI (R.), Ibid, p.149.

²⁹⁶ "The watchkeeper can then be considered to be in a situation requiring only the maintenance of the present unstressed situation. This role can change dramatically when risk develops requiring more forceful action to prevent a situation arising, not merely responding to factors that may be getting out of control", SWIFT (A.J.), *Bridge Team Management, A Practical Guide*, The Nautical Institute, 2nd Edition, p.3.

l'océan Pacifique en est le parfait exemple²⁹⁷. Alors que la conduite du chimiquier s'effectuait dans une zone très peu fréquentée, un regain d'attention dans les données fournies par les radars et les cartes marines aurait pu permettre aux officiers de quart de se rendre compte que le navire suivait une route dangereuse en direction de l'îlot. En imposant aux officiers chargés du quart à la passerelle de tenir en permanence une veille satisfaisante et de vérifier la position du navire à des intervalles suffisamment fréquents²⁹⁸ les prescriptions du Code STCW sont élaborées pour les préparer à ces conditions de conduite particulières.

B. Etablir un nouveau rapport à l'erreur

128. Caractère inéluctable de l'erreur humaine. L'étude des facteurs humains permet de dresser un premier constat qui va à l'encontre de la philosophie jusque-là prônée en matière de sécurité maritime : l'erreur est inéluctable et il serait vain d'établir des objectifs allant à l'encontre de ce constat. Même si elle cause plus de 80% des accidents maritimes, elle ne devient une fatalité que lorsqu'on considère l'élément humain comme le maillon faible de la conduite d'un système et si rien n'est engagé pour en maîtriser les inévitables défaillances. Nous avons déjà pu constater que la technologie et la formation purement technique ne savaient pas, et ne pouvaient pas, encadrer toutes les actions humaines et engendraient même parfois des résultats inverses à ceux initialement ambitionnés. L'objectif du « zéro erreur » n'est pas une réponse pour améliorer la sécurité maritime. Il faut au contraire que la pédagogie envisage une nouvelle relation de l'opérateur à l'erreur. Plutôt que de combattre sa nature, il faut tenter de comprendre l'être humain qui reste « *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* »²⁹⁹. Pour maîtriser l'erreur, l'opérateur devra tout d'abord assumer ses limites. Cette connaissance de soi sera modulée par l'expérience de l'opérateur. Elle aura par ailleurs des conséquences importantes sur le rapport qu'il entretiendra avec les erreurs qu'il commettra, mais sera un point de passage obligé pour qu'il puisse efficacement les détecter, les accepter et prendre les mesures appropriées pour en limiter les effets.

1°) Une connaissance assumée de ses limites

a) Le droit de ne pas savoir en réponse à l'ambition excessive

129. Accepter son manque d'expérience. L'objectif de la connaissance de soi sera de permettre à l'opérateur de se donner une capacité de fixer ses propres limites dans une situation donnée. A partir de quel instant, ou à partir de quelle situation, je commence à perdre le contrôle de la conduite

²⁹⁷ Voir le Rapport d'enquête technique du Bureau Enquête Analyse Mer, Echouement du cargo chimiquier *Sichem Osprey* le 10 février sur l'île de Clipperton : « (...) des officiers qui n'effectuent aucun « contrôle croisé » des tâches, permettant de détecter des erreurs ou des oublis, constitue un facteur sous-jacent fortement contributif de l'accident ».

²⁹⁸ Code STCW, Chapitre VIII, Section A-VIII/2 : Organisation de la veille et principes à observer.

²⁹⁹ COURCOUX (L.), « Introduction de l'homme au Cœur de la sécurité maritime », *la Revue Maritime*, n°489 (septembre 2010), p.12.

de mon système ? Cet instant est en général une variable proportionnelle à l'expérience. Il n'est pas possible d'exiger le même degré de maîtrise d'un opérateur novice d'un opérateur expérimenté. Même si, entre autres critères, la convention STCW base la délivrance des brevets sur l'expérience du candidat, il peut y avoir de grandes disparités entre un jeune officier chef de quart et un autre officier chef de quart qui a cette fonction mais qui serait déjà détenteur d'un brevet de second capitaine, voire de capitaine, acquis pas l'expérience (voir la représentation schématique à l'annexe 1).

Il est souvent difficile pour un jeune opérateur d'assumer ses limites. Evoluant dans un milieu où celui-ci doit faire ses preuves³⁰⁰, montrer un signe de perte de maîtrise pourrait avoir, dans son esprit, des répercussions sur la vision que ses supérieurs pourraient avoir de ses compétences. En ne voulant pas montrer de défaillance, celui-ci tentera de produire une surperformance, dangereuse à bien des égards puisqu'elle sera placée au-delà de ses limites et de ses capacités à contrôler la conduite de son système. Pour éviter d'être confronté à cette situation, le rôle du capitaine sera prépondérant. En effet, alors que l'officier chargé du quart à la passerelle est en général seul à la passerelle (ou avec un matelot de veille) pour assurer la conduite du navire, il garde toute latitude (et l'obligation³⁰¹) pour appeler le commandant, lorsque la situation lui échappe et devient dangereuse, afin que celui-ci supervise la conduite, voire qu'il en prenne la charge. Or, appeler le capitaine n'est pas une démarche anodine³⁰². Nonobstant d'éventuelles problématiques culturelles que nous développerons plus loin, cela impose à l'officier de quart qu'il montre volontairement ses limites. D'une manière générale, les commandants seront sensibles à cette démarche et seront rassurés quant à l'autocritique que feront les officiers de quart sur eux-mêmes et s'ils l'appellent au moment opportun (et non pas trop tard !³⁰³). Le commandant saura que son officier de quart connaît ses limites et n'a pas peur de les assumer. La confiance s'en trouvera ainsi renforcée. Loin d'être vue comme une faiblesse si elle ne compense pas un manque de compétences, cette démarche devrait être notamment encouragée par les armateurs qui seront, comme nous le verrons, les promoteurs de la philosophie sécuritaire à bord de leurs navires.

130. Rôle du capitaine. La responsabilité dans ce domaine a une double origine. Elle pèse tout d'abord sur les écoles qui doivent cultiver le principe selon lequel montrer ses limites n'est pas un signe d'incompétence. Elle pèse ensuite sur les capitaines, qui doivent clairement mettre en avant leur disposition à être appelé à toute heure et en cas de moindre doute du chef de quart, quand bien même la

³⁰⁰ Il existe pour le personnel embarqué un système de notation sur les performances de chaque membre d'équipage par son supérieur, lors de chaque embarquement. Ce point sera ultérieurement développé dans notre étude. Voir *infra* n°261 & 362.

³⁰¹ « *Le personnel de quart doit informer le capitaine / le chef mécanicien / l'officier chargé du quart sans hésiter s'il a des doutes quant aux mesures à prendre pour assurer la sécurité* », code STCW, Section A-VIII/2, Partie 3 : Principes généraux applicables à la tenue du quart. Ou encore : « *L'officier chargé du quart à la passerelle doit immédiatement informer le capitaine dans toute autre situation d'urgence ou s'il a le moindre doute* », code STCW, Section A-VIII/2, Partie 4 : Tenue du quart en mer.

³⁰² Lors de mes premiers embarquements d'officier chargé du quart sur un navire porte conteneur de 300 mètres, j'ai pu être confronté à cette situation lors d'un passage nautique entre les îles japonaises d'Hokkaido et Honshu. Pensant pouvoir maîtriser une situation qui se dégradait, j'ai hésité avant d'appeler le capitaine à la passerelle lors d'un quart de nuit. Refusant de le faire de peur d'avoir à justifier mes limites, je me suis laissé enfermer dans une situation dangereuse. Le passage fortuit du second capitaine à la passerelle à ce moment m'a clairement permis, grâce à quelques conseils avisés, de me sortir d'un mauvais pas.

³⁰³ Il a par exemple été montré que l'absence d'appel du commandant par le chef de quart à bord du pétrolier *Samco Europe* a été un facteur contributif aggravant de l'abordage avec le porte-conteneurs *MSC Prestige* : « *L'officier de quart, malgré son jeune âge, et alors que la situation s'est considérablement dégradée n'appelle pas le commandant lorsqu'il serait encore temps que celui-ci vienne en aide. Cette hésitation constitue un facteur aggravant, contributif de l'accident* », Rapport d'enquête technique, Abordage entre le supertanker *SAMCO EUROPE* et le porte-conteneurs *MSC PRESTIGE* survenu le 7 décembre 2007 dans le Golfe d'Aden, BEA Mer, p.35.

situation ne le nécessitait pas. Une attitude inverse pourrait avoir de lourdes conséquences sur la capacité des officiers de quart à assumer leurs limites. La convention STCW va dans ce sens lorsqu'elle impose que les capitaines et seconds capitaines fassent la preuve de leur aptitude à l'exercice de la gestion de la passerelle, en prenant en compte notamment les « *expériences des membres de l'équipage* »³⁰⁴. Reste que dans la pratique, la connaissance de l'expérience des marins qui servent sous les ordres d'un capitaine peut être aléatoire si celui-ci n'a jamais été amené à travailler avec eux. L'analyse des réactions de ses officiers nouvellement embarqués et leur façon de tenir leurs premiers quarts pourront cependant lui donner quelques indications sur leurs capacités à conduire le navire. Chaque membre d'équipage doit avoir *le droit de ne pas savoir et a le devoir de le faire savoir*.

131. Dépasser ses limites malgré une grande expérience. Même si les sujets peu expérimentés peuvent montrer des lacunes dans la connaissance de leurs limites, il serait trop rapide de penser que seule l'expérience peut faire prendre conscience de ses capacités. Ce facteur peut en effet parfois agir de façon inverse aux objectifs visés en créant chez le sujet un sentiment d'ambition excessive qui devient source de danger. L'opérateur peut, pour des raisons diverses, être amené à vouloir montrer une performance exceptionnelle qui l'amènera à s'éloigner des principes basiques de sécurité. Fort de la confiance accumulée lors de ses nombreuses années de pratique, l'opérateur expérimenté sera plus disposé à prendre des risques en s'éloignant des routes planifiées, en s'approchant des côtes ou encore en diminuant la distance de sécurité entre son navire et un navire tiers. L'échouement du navire de croisière *Costa Concordia* est le parfait exemple³⁰⁵ des risques démesurés pris par le capitaine, qui, sûr de son expérience, n'hésita pas à s'approcher dangereusement des côtes de l'île du Giglio pour satisfaire ses passagers et, certainement, son ego. L'opérateur doit en fait en permanence faire un compromis entre réponse et risque, en fonction de la confiance en lui qu'il possède, de son expérience et de la connaissance qu'il a de ses limites.

b) Influences de l'expérience sur la confiance en soi

132. Les trois phases de la confiance en soi. La maîtrise de ses limites, qu'elles soient liées à la connaissance ou à la capacité de l'opérateur à conduire un système dans un environnement particulier, aura naturellement des conséquences sur la confiance en soi. L'opérateur conscient de ses capacités saura apporter une réponse adaptée à la situation à laquelle il fait face et saura déterminer à partir de quel moment il risque d'en perdre le contrôle par saturation de ses ressources ou par atteinte des limites de son expérience ou de ses connaissances. La confiance que l'opérateur portera sur ses décisions et sur son jugement des situations sera largement influencée par son expérience. Selon

³⁰⁴ En ce qui concerne la formation, voir code STCW – Tableau A-II/2. Par ailleurs, des dispositions identiques sont prévues par le code STCW dans le chapitre VIII sur les normes de veille : « le capitaine doit tenir compte de l'expérience de chaque officier de quart à la passerelle », code STCW, Section A-VIII/2, Partie 4 : Tenue du quart en mer.

³⁰⁵ Convaincu de sa connaissance des lieux et de sa capacité à maîtriser les manœuvres de son navire, le capitaine du paquebot n'a pas hésité à ne pas suivre la route prévue pour faire plaisir à un de ses passagers en s'approchant dangereusement des côtes de l'île. Report on the Safety Technical Investigation, Cruise Ship *Costa Concordia*, Marine casualty on January 13, 2012, Marine Casualty Investigated Body, MIT, p.162.

Amalberti, cette confiance évolue en trois phases liées aux trois types de compétences techniques avancées par Muir³⁰⁶.

133. L'opérateur novice, une confiance limitée en ses décisions. La première phase consiste à l'utilisation par l'opérateur des appareils en mode automatique en se basant uniquement sur ses connaissances théoriques acquises lors de sa formation. L'expérience de l'opérateur est ici minimale et la confiance qu'il porte dans ses décisions est relativement faible, mais sa technique théorique est importante. Celui-ci estime que l'automate est plus apte à conduire le système que lui-même. Passer le système en mode manuel (s'affranchir par exemple des données fournies par le GPS pour définir sa position par relèvements au compas) induira une confrontation de l'opérateur avec ses propres connaissances et ses propres limites. Cette situation est dangereuse à bien des titres et correspond par exemple à ce que pourraient rencontrer les jeunes officiers chefs de quart nouvellement brevetés. En règle générale ceux-ci n'auront pas le problème de l'hypovigilance que nous avons soulevé. En revanche, ils auront à surmonter les deux autres difficultés majeures. Ils devront savoir prioriser leurs ressources d'une part, et limiter leur dépendance aux appareils technologiques qui ne devront pas se substituer à leur capacité réflexive d'autre part.

134. L'opérateur expert, une confiance en soi optimum. La seconde phase de la confiance en soi s'acquiert avec les premiers automatismes qui se créent en réponse à une situation déjà vécue. Le savoir-faire devient suffisant et l'opérateur entre dans une phase dans laquelle il est le plus performant. Il sait remettre en cause ses décisions lorsque la réponse apportée à une situation de conduite n'a pas de résultat satisfaisant. Il a suffisamment d'expérience pour assumer une saturation de ses ressources en priorisant ses actions. Il sait par ailleurs opérer le système en mode manuel grâce aux automatismes acquis au gré de ses expériences, opérant ainsi une sorte de basculement dans la façon d'appréhender la conduite du navire : les automatismes ne sont plus uniquement technologiques mais ils deviennent humains. Cette situation peut par exemple se rencontrer chez des officiers ayant une expérience significative dans leur fonction et qui gardent une volonté réflexive importante pour par exemple, accéder à un brevet supérieur en améliorant son savoir-faire.

135. La rigidification de l'expertise. La dernière phase fait apparaître une forme de simplification et de rigidification de la conduite de l'opérateur. Il automatise ses actions à l'extrême et elles prennent la forme d'une routine. Plus son expérience augmente, plus ses préférences de conduite s'orienteront vers un noyau dur et limité de pratiques. L'opérateur n'améliore plus son savoir-faire, mais il possède une connaissance profonde du système. Très sûr de lui, il est disposé à prendre plus de risques car il sait, ou pense pouvoir, les maîtriser. Même si la confiance en soi est ici très grande, elle ne garantit pas pourtant pas une sécurité accrue. En effet, l'humain doit être capable de critiquer objectivement sa conduite et remettre en cause ses choix, éléments difficilement compatibles avec des comportements autosuffisants. La conduite du commandant du *Costa Concordia* en est, une fois encore, le plus parfait exemple.

³⁰⁶ AMALBERTI (R.), Ibid.

2°) Détecter, accepter et maîtriser ses erreurs

a) Une politique de formation moins stigmatisante

136. Changer sa perception de l'erreur. Cette confiance en soi et la conscience objective que l'opérateur aura de sa propre maîtrise de la conduite du navire influenceront largement sur le rapport qu'il entretiendra à l'erreur. Dès les premières années de formation, les écoles de maritimes axent leur pédagogie sur une philosophie de sanction de l'erreur lors des contrôles des compétences. De manière insidieuse, cette vision manichéenne de l'apprentissage se retrouve dans de trop nombreuses matières. L'erreur est trop souvent perçue comme un échec, alors que c'est la réaction de l'opérateur à la suite de cette erreur qui devrait être analysée et éventuellement sanctionnée. La compétence de l'opérateur ne devrait pas se mesurer à leur capacité à ne pas commettre d'erreur mais à leur capacité à les identifier³⁰⁷, et ce, qu'elles soient causées directement par l'opérateur lui-même (mauvaise décision de manœuvre en anticollision par exemple) ou par des appareils défaillants (GPS en mode « estime »). Le bilan d'une étude mathématique a ainsi montré que les sujets les plus performants n'étaient pas ceux qui ne commettaient pas d'erreurs mais ceux qui les corrigeaient car « *l'erreur n'était pas en elle-même un handicap définitif, mais (...) la capacité à détecter les erreurs était par contre une composante essentielle d'une résolution efficace* »³⁰⁸. Quels outils pourraient donc être transmis aux futurs membres d'équipages pour que ceux-ci apprennent à détecter leurs erreurs ?

137. Détection des erreurs. Des études³⁰⁹ ont montré que la détection d'une erreur pouvait se faire par différentes méthodes. Elle peut être spontanée, elle peut également résulter de l'attente d'une valeur clé faussée par la présence d'une valeur anormale, ou encore par un contrôle de routine. Des stratégies ont été avancées par Alwood³¹⁰ pour aider à leur détection : l'évaluation en fonction des connaissances, les contrôles de routine, les contrôles orientés et la simple suspicion. La formation maritime devrait intégrer des exercices qui prennent en compte ces éléments notamment grâce à la simulation en fixant comme objectif, la détection d'une erreur volontairement intégrée dans le système (perte du signal GPS exemple et mise en mode « estime »). Les exercices proposés devraient également pousser les opérateurs à commettre des erreurs (navigation en zone très fréquentée avec par exemple en plus de la conduite nautique, le suivi de communications radios et du *reporting* obligatoire³¹¹) et à leur

³⁰⁷ « *Ce n'est pas le nombre d'erreurs commises par la sujet qui altère sa performance (...). Les erreurs commises semblent servir au sujet à prendre conscience de son activité et à régler son compromis(...) pour converger vers la solution* », AMALBERTI (R.), *La conduite des systèmes à risque*, le travail humain, PUF (2013), p.168.

³⁰⁸ AMALBERTI (R.), *Ibid*, p.167.

³⁰⁹ ALLWOOD (C.M.), MONTGOMERY (H.), "Human detection of errors in statistical problem solving", *Scandinavian Journal of Psychology*, Vol.23, 131-139 (sept.1982). Plus récemment: KONTOGIANNIS (T.), MALAKIS (S.), "A proactive approach to human error detection and identification in aviation and air traffic control", *Safety Science*, Vol.47, (May 2009), pp.693-706.

³¹⁰ ALLWOOD (C.M.), "Error Detection Processes in Statistical Problem Solving", *Cognitive Science*, Vol.8 (Oct.1984), pp.413-442.

³¹¹ Les systèmes de reports obligatoires sont établis par les Etats côtiers. Au passage d'un certain point, ils imposent au navire de reporter à l'autorité maritime en charge de la surveillance du trafic, leur route, leur destination, les marchandises transportées etc...

demander d'identifier quelles erreurs ont été commises et quelles actions ont été engagées pour les corriger ou en maîtriser les conséquences.

138. Prioriser les erreurs. Cette approche serait beaucoup plus constructive et permettrait de sortir de ce dogme qui consiste à penser que l'erreur doit être évitée. Tenter de tout maîtriser, de ne pas laisser la moindre erreur dans la conduite d'un navire, serait en effet extrêmement coûteux en ressources. Or, comme nous l'avons vu, la priorisation est une composante essentielle d'une conduite efficace. Prioriser peut conduire à commettre des erreurs ou des omissions volontaires et l'opérateur doit être formé à accepter un compromis entre le « tout-contrôlé », qui est extrêmement lent et rigoriste, et le « laxisme » qui fait perdre la concentration de l'opérateur lorsque celui-ci s'en remet exclusivement aux données offertes par les appareils de navigations (comme lors de l'échouement du *Royal Majesty*). Dans le cas d'un opérateur extrêmement rigoureux, on peut effectivement noter que le nombre d'erreurs brutes diminue, puisque chaque information qu'il perçoit est traitée, mais que « *le risque d'erreurs non détectées et non récupérées augmente* »³¹². Chaque erreur commise dans ces conditions de rigueur extrême le sera quasi-définitivement du fait de la saturation cognitive. Le compromis doit permettre une performance suffisante pour un cout cognitif acceptable tout en gardant à l'esprit que dans la très grande majorité des cas, ce n'est pas une seule erreur qui cause un accident mais une succession d'erreur. C'est la détection de cette chaîne qui devra faire prendre conscience à l'opérateur du risque d'accident.

b) La détection des chaînes d'erreurs

139. La construction de barrières contre la propagation des erreurs. L'analyse des causes des accidents maritimes de grande ampleur montre invariablement qu'ils résultent plus d'une succession d'erreurs que d'une erreur ponctuelle non rattrapée³¹³. Accepter une erreur, ne signifie pas les accepter toutes. L'organisation de l'exploitation d'un navire prévoit de nombreuses barrières pour faciliter la détection d'erreurs et en limiter les effets. Parmi ces barrières nous pouvons mentionner les procédures ISM³¹⁴ qui encadrent différentes tâches que nous développerons plus loin, l'ergonomie de la passerelle (alarme sur le GPS lorsqu'il commence à fonctionner en « mode estime » par exemple) ou encore la compétence de l'opérateur. Ces barrières ont cependant toutes des défauts : la compétence de l'opérateur aura ses limites, l'ergonomie de l'appareil pourra ne pas être optimale, ou la procédure ISM sera inadaptée. Ce sera lorsque le défaut de chaque barrière se rencontreront que l'accident se produira.

Cette chaîne de causalité est souvent représentée sous la forme d'un « fromage suisse »³¹⁵ dans lequel chaque tranche représente une barrière (dont la compétence) et chaque trou représente un de ces défauts. Lorsque les trous qui représentent ces défauts seront alignés, il n'existera plus de barrière pour

³¹² AMALBERTI (R.), Ibid, p.194.

³¹³ « *Maritime incidents or disasters are seldom the result of a single event, they are almost invariably the result of a series of non-serious incidents: the culmination of an error chain* ». SWIFT (A.J.), *Bridge Team Management, A Practical Guide*, The Nautical Institute, 2nd Edition, p.3

³¹⁴ Le Code ISM, ou le Code International pour la Sécurité de l'Exploitation des navires, intégré au chapitre IX de la Convention SOLAS impose notamment à l'armateur d'établir des procédures pour encadrer l'exploitation du navire au quotidien. Cet aspect sera également développé plus loin dans notre étude.

³¹⁵ Le concept du *Swiss Cheese* a été développé par James Reason à la fin du XX^e siècle. REASON (J), *Human Error*, Cambridge University Press, New-York (1990).

prévenir la transformation d'une erreur en accident (*infra* n°638). La formation joue un rôle central dans la création de nouvelles barrières de compétences pour empêcher la propagation de l'erreur et casser la chaîne causative de l'accident. Comme nous avons déjà pu le mentionner, la sensibilisation des opérateurs à effectuer des contrôles manuels des informations données par les appareils de navigation permettrait d'ajouter une barrière supplémentaire pour stopper la propagation d'une erreur latente. L'opérateur doit pouvoir accepter une erreur ponctuelle s'il sait y répondre et s'il sait mettre en œuvre les autres barrières pour éviter qu'elle ne se propage.

C. Travailler sur la représentation mentale de l'opérateur

140. Cette relation à l'erreur sera encore plus pertinente et utile si elle permet à l'opérateur d'adapter sa conduite lorsque sa représentation d'une situation sera remise en question. Elle lui permettra de mettre à jour, voire de modifier intégralement ses décisions lorsque des signaux reçus seront en contradiction avec la représentation mentale initialement considérée. Représentation mentale et relation à l'erreur sont donc étroitement liées. La capacité de l'opérateur à remettre ses décisions en question sera une qualité prépondérante pour permettre une conduite du navire efficace, adaptée et surtout, actualisable. Cette représentation mentale sera influencée par l'expérience de l'opérateur, par sa faculté à la réactualiser mais également par ses capacités physiques.

1°) La construction de modèles mentaux par l'expérience

141. La représentation mentale par la perception des signaux. L'opérateur conduira le navire en fonction de la perception et de l'interprétation des signaux extérieurs qui lui parviennent, qu'ils soient visuels, auditifs ou donnés par des appareils électroniques. Ces éléments perçus par l'opérateur le conduiront naturellement à émettre des schémas mentaux qui correspondent le plus probablement à la situation rencontrée. Progressivement, ce schéma mental sera confirmé, modifié ou infirmé si de nouveaux signaux viennent compléter les premiers. En règle générale, l'opérateur qui perçoit les premiers signaux extérieurs se construira la représentation mentale la plus probable correspondant aux éléments reçus. Cette représentation ne reflètera peut-être pas la réalité mais elle sera la plus plausible.

Par analogie, un médecin qui constate certains symptômes sur un patient évitera dans un premier temps de considérer les maladies extrêmement rares qui produisent pourtant les mêmes effets pour se concentrer sur les plus probables, les plus courantes. Les médecins traitent en effet au départ à « large spectre ». Le diagnostic doit alors être vérifié, par des analyses complémentaires par exemple, alors qu'une première réponse a déjà été donnée. La conduite du navire peut être rapprochée de cette méthode. Par l'apparente cohérence des renseignements extérieurs, la représentation mentale que l'opérateur se fait de la situation peut lui apparaître bonne quand bien même un autre diagnostic serait possible. Plus un opérateur aura vécu des situations identiques plus il pourra affiner son diagnostic par la perception de signaux très fins qui lui permettront d'orienter directement et précisément sa compréhension de la situation extérieure. Cette construction du modèle mental sera donc modélisée par l'expérience de

l'opérateur. Plus cette expérience sera grande, plus les chances qu'il construise rapidement un modèle juste pour des signaux identiques seront grandes.

142. La construction de nouveaux modèles mentaux. En effet, lorsqu'un officier chef de quart fait face pour la première fois à une situation particulière, ce qui est fréquemment le cas pour ceux ayant peu d'expérience, il ne pourra pas fonder un diagnostic rapide et précis de son environnement nautique car il devra construire intégralement son modèle mental. Comme nous l'avons indiqué, cette construction sera coûteuse en ressources et l'opérateur ne comprendra que progressivement l'environnement nautique dans lequel il évolue, à force de recouper des informations. Puisqu'il ne possèdera pas de modèle mental pré établi, il saura apporter une réponse adaptée par l'utilisation de ses connaissances théoriques. Ce processus de réponse est très coûteux en ressource mais il possède un double intérêt. Il permet tout d'abord d'enrichir l'expérience de l'opérateur d'un nouveau modèle qu'il pourra réutiliser lorsqu'il sera à nouveau confronté à cette même situation. Il lui permet par ailleurs d'effectuer une conduite rationnelle car elle sera basée sur une réflexion objective, qui a pris en compte tous les signaux disponibles. La nouveauté d'une situation vécue par un opérateur peu expérimenté n'est donc pas nécessairement un point négatif dans la conduite du navire. Une attention renforcée devra toutefois être apportée lorsqu'il sera simultanément confronté à une situation nouvelle et à une situation nautique demandant de par sa nature une mobilisation importante en ressources (navigation dans un trafic dense par exemple). Dans ce cas très particulier qui risque de faire perdre la maîtrise de la conduite du système, l'appel à la passerelle d'un officier senior ou du capitaine s'avérera nécessaire.

143. Remettre en question ses schémas mentaux. L'expérience progressivement acquise par les opérateurs leur permettra d'associer une situation aux signaux reçus. Ces schémas mentaux préétablis seront ainsi naturellement rappelés par activation de leur mémoire³¹⁶ lorsqu'ils percevront à nouveau ces signaux. L'expérience jouera donc un rôle prépondérant dans la capacité des opérateurs à comprendre et analyser les informations reçues pour qu'ils se fassent une représentation la plus exacte possible de la situation rencontrée. L'opérateur expérimenté pourra appliquer des réponses déjà mises en œuvre avec succès. Mais il devra garder un esprit suffisamment critique pour les adapter et percevoir d'éventuels signaux complémentaires qui pourraient infirmer le schéma de réponse initialement envisagé. Il est en effet primordial que l'opérateur ne s'enferme pas dans un nombre limité de pratiques au risque de se représenter une situation non conforme à la réalité.

Ce type de comportement a été la cause retenue du crash du vol Northwest 255 de Détroit en 1987. Lors de la phase de décollage de l'appareil, le commandant de bord et son copilote oublièrent d'abaisser les volets de l'appareil qui permettent de voler à basse vitesse. Même si de nombreux signaux extérieurs auraient pu leur faire prendre conscience de leur oubli et de la situation réelle dans laquelle ils se trouvaient, les pilotes se sont focalisés sur une représentation erronée en estimant que l'instabilité de l'appareil et ses difficultés à décoller étaient dues au mauvais temps. Confortés dans leur analyse par le fait que ces conditions météorologiques étaient courantes à Détroit, ils ont construit leur représentation mentale sur les expériences passées sans remettre en question leur analyse et se sont enfermés dans une

³¹⁶ « Dans la plupart des cas les situations sont suffisamment répétitives pour qu'une activation en mémoire d'un cas précédent suffise à comprendre le cas présent », AMALBERTI (R.), *Ibid*, p.135.

représentation mentale erronée³¹⁷. Malgré une expérience importante, l'opérateur doit pouvoir réactualiser la représentation qu'il se fait d'une situation. Dans le cas de la conduite de systèmes dynamiques comme les navires ou les aéronefs, les opérateurs doivent en permanence adapter leur analyse par le principe de la « boucle de retour » en fonction de l'évolution de la situation et des nouveaux indices qu'ils perçoivent, ou devraient percevoir, afin de ne pas se laisser enfermer dans un nombre limité de pratiques.

2°) Le concept de *situation awarness*

144. Définition. Le concept de *situation awarness* a été défini par Endsley comme étant « *la perception des éléments d'un environnement dans un volume, dans le temps et dans l'espace, la compréhension de leurs significations et leurs projections dans un futur proche* »³¹⁸. Il vise à donner à l'opérateur une compréhension de l'évolution d'une situation dans un futur proche afin qu'il adapte et prenne des décisions de conduite en conséquence. Il s'inscrit dans une démarche cognitive globale, dont la construction de schémas mentaux que nous venons de mentionner, n'est qu'un maillon. Endsley ordonne ce concept en trois niveaux : la perception, la compréhension et la projection.

145. Les phases de compréhension d'une situation. Lors de la première phase l'opérateur devra acquérir les signaux extérieurs visuels (phare, balise), auditifs (radio, signaux sonores) ou électroniques (radar). Lors de la seconde phase qui consiste à comprendre les signaux perçus, on verra l'opérateur utiliser son expérience pour se construire une représentation de son environnement. Il pourra par exemple faire appel aux schémas mentaux déjà élaborés pour faciliter sa compréhension de l'environnement dans lequel il évolue tout en gardant un esprit suffisamment critique pour s'en éloigner si nécessaire et, comme nous l'avons souligné, ne pas se laisser enfermer dans un nombre limité de pratiques. C'est cette capacité à se défaire d'un schéma préétabli acquis par leur grande expérience des décollages de l'aéroport de Détroit qui a fait cruellement défaut aux pilotes du vol 255.

Cette seconde phase permettra à l'opérateur d'accéder au troisième niveau dit de « projection ». Celui-ci est plus délicat car l'opérateur conduit un système évolutif qui lui imposera d'analyser en permanence le modèle qu'il s'est construit et de le projeter dans un futur proche. Puisqu'il prendra ses décisions de conduite en fonction de cette projection, il est indispensable qu'elle soit en permanence réactualisée et qu'elle prenne en considération toutes les informations acquises lors de la phase de perception. Cette réactualisation de l'environnement, assimilable à une « boucle de retour »³¹⁹ est délicate pour deux raisons concomitantes.

³¹⁷ LAUBER (J.K.), "Northwest 255 at DTW: Anatomy of a Human Error Accident", *Flight safety Foundation - Human Factors & Aviation Medicine*, Vol.36 - No.4, (July / August 1989).

³¹⁸ ENDSLEY (M.), "Toward a Theory of Situation Awarness in Dynamic Systems", *Human Factors*, 1995(b).

³¹⁹ Pour que cette projection dans un futur proche permette l'application du concept de *Situation Awarness* tel que défini par Endsley, la situation doit être en permanence réactualisée afin d'en connaître l'évolution probable : « *La conscience de la situation est une représentation globale et cohérente de la situation, continuellement réactualisée par des évaluations périodiques de la situation* », SARTER (N.B.), WOODS (D.D.), « Situation Awarness : a critical but ill-defined phenomenon », *The International Journal of Aviation Psychology* 1(1), (1991), pp.45-57.

La première résulte de la difficulté pour un opérateur de remettre en question une analyse déjà construite. Les premiers signaux qui infirmeront la représentation originale seront en effet dans la grande majorité des cas rejetés. Il faudra un certain temps à l'opérateur pour que son modèle mental se réconcilie avec la réalité de la situation nautique³²⁰. Cet intervalle de temps entre le rejet des premiers signaux contradictoires et l'acceptation de la nécessité d'une nouvelle représentation est la seconde source de difficulté du troisième niveau. En effet, la conduite des systèmes dynamiques qui évoluent très rapidement ne permettent pas d'avoir un temps de réconciliation important. Cette difficulté a des effets assez limités dans la conduite des navires puisque ceux-ci évoluent plus lentement que d'autres systèmes tels que les avions. Sauf dans un cas d'extrême urgence ou dans le cas de la conduite de navires à grande vitesse, l'opérateur aura un temps de réflexion suffisamment important pour que son modèle mental se réconcilie avec la réalité. Couramment appelé « réversibilité »³²¹. Ce principe de rétroactivité doit pouvoir être engagé à n'importe quel moment de la conduite du navire. Une analyse du déroulement des faits ayant conduits à l'accident du vol Northwest 255 a pu situer très précisément cet instant et la décision qui a fait basculer la situation dans le domaine de l'irréversible³²². Une compréhension soudaine des pilotes de leur erreur d'analyse n'aurait plus suffi à éviter l'accident.

146. Conclusion. Bien que nécessaire pour une conduite de navire efficace, le concept de *situation awareness*, qui s'apparente à un diagnostic, antérieur au traitement, n'est pas une garantie de bonne performance. L'opérateur doit en effet doubler cette analyse par une réponse de conduite appropriée. Or cette réponse ne peut être satisfaisante que lorsqu'il possède l'expertise requise ou les connaissances techniques pour y parvenir³²³. Ces deux compétences doivent être différenciées. La formation technique maritime prévue par le code STCW et que nous avons déjà détaillée fournira les connaissances nécessaires aux opérateurs. Ainsi, le chef de quart confronté à une situation de manœuvre délicate et qui aura parfaitement compris son environnement (diagnostic) devra mettre en œuvre ses connaissances des règles de manœuvre pour effectuer la manœuvre appropriée (traitement).

³²⁰ «When an individual's mental model of a situation differs from the actual, there is a period where contradictory information is rejected, followed by one where it is recognized that the mental model is incorrect and the individual or crew will need to work to reconcile the new information to form a more accurate picture. It is often only when very salient contradictory information is presented that they can realign their mental model», NICKERSON (R.S.), "Confirmation Bias: A Ubiquitous Phenomenon in Many Guises", *Review of General Psychology*, 2, (1998), pp. 175-220. De même, l'analyse de l'accident du vol Northwest de Détroit pointait du doigt cette difficulté pour les opérateurs à accepter des alternatives lorsqu'ils avaient déjà construit leur analyse: "It has long been experimentally demonstrated that people are very conservative decision-makers, especially when the decision involves abandonment of a previously held belief or view", LAUBER (J.K.), *Northwest 255 at DTW: Anatomy of a Human Error Accident*, Flight safety Foundation – Human Factors & Aviation Medicine, Vol.36 - No.4, July / August 1989, p.5.

³²¹ « La réversibilité décrit la possibilité pour l'opérateur d'annuler une action sur le système par une action inverse. La maîtrise de la réversibilité est un gage (...) pour la sécurité », AMALBERTI (R.), *Ibid*, p.49.

³²² "The extension of spoilers panels for roll control further reduced the already marginal climb performance (...) thus making the accident unavoidable from that point", LAUBER (J.K.), *Ibid*, p.6.

³²³ "Good Situation Awareness is generally necessary but not sufficient for good performance. An operator with excellent Situation Awareness of a failing system may not possess the knowledge of procedures to remedy the failure or may not have the motor execution skills to implement that remedy", WICKENS (C.D.), "Situation awareness: Review of Mica Endsley's 1995 Articles on Situation Awareness Theory and Measurement", *Human Factors*, Vol.50, n°3, (June 2008), p.398.

3°) Représentation mentale et condition physique de l'opérateur

147. Incapacité de perception. La représentation mentale d'une situation peut être altérée par des facteurs exogènes à la faculté de l'opérateur à comprendre son environnement, notamment lorsqu'elle provient d'une limite physique de celui-ci. Ces erreurs de représentation sont beaucoup plus difficiles à rattraper puisqu'elles ne dépendent que partiellement de la capacité de l'opérateur à effectuer une boucle de retour efficace. En effet, comment pourrait-il actualiser cette représentation si le signal extérieur perçu est altéré par une limite physique ?

148. Cadre réglementaire. Pour contrôler les capacités physiques des marins, la convention STCW s'est attachée à définir des normes médicales minimales obligatoires applicables aux gens de mer³²⁴. En énonçant par ailleurs qu'« aucun marin ne peut travailler à bord d'un navire s'il ne produit pas un certificat médical attestant qu'il est médicalement apte à exercer ses fonctions » la convention MLC rappelle l'importance de cet aspect de l'armement des navires en équipage puisqu'elle conditionne l'accès à un emploi de marin à la réussite à l'examen de santé tel que défini dans la section A-I/9 du code STCW et à la détention d'un certificat médical valide³²⁵. Les médecins délivrant ces certificats doivent être reconnus par l'Administration de l'Etat partie et un registre des agréments devra être accessible aux autres parties. Le code STCW définit essentiellement des normes d'acuité visuelle en fonction des brevets des marins³²⁶ laissant l'Etat partie définir avec précision les autres prescriptions minimales³²⁷. Le choix de réglementer précisément l'acuité visuelle n'est pas anodin. En effet, c'est par ce canal sensoriel que la grande majorité des signaux seront perçus par les opérateurs. Plusieurs facteurs influent sur cette perception : l'obscurité³²⁸, l'âge de l'opérateur³²⁹, la performance visuelle propre à chacun³³⁰, l'environnement lumineux etc.

³²⁴ Cette nécessité de fournir une main d'œuvre maritime en bonne condition physique n'est pas nouvelle. L'éloignement de tout secours, la longueur de certaines traversées et le travail souvent physique, voire dangereux à bord des navires à voile imposaient aux marins d'avoir une condition physique adaptée. Ainsi la formulation quelque peu surannée de l'Ordonnance de la marine précisait quant à la sélection des futurs jeunes marins : « *Qui auront l'inclination pour la navigation, les plus robustes (...)* ». Ordonnance de la marine, Livre premier, Titre VIII, Art.4.

³²⁵ La convention STCW impose dans sa Règle I/9 que le certificat médical doit être revalidé tous les deux ans au maximum sauf pour les marins de moins de 18 ans pour qui le document ne sera valide qu'un an.

³²⁶ Code STCW, Tableau A-I/9 : Normes minimales d'acuité visuelle en service applicables aux gens de mer.

³²⁷ En France, ces normes sont définies par l'annexe 1 du décret 2015-1575 du 3 décembre 2015 relatif à la santé et l'aptitude médicale à la navigation. Outre les prescriptions énoncées dans les conventions MLC et STCW, le Décret prend également en considération les dispositions de la convention N°188 de l'OIT sur le travail dans la pêche ainsi que les Directives 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999 et 2012/35/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012.

³²⁸ Le rapport élaboré suite au naufrage du voilier *Ouzo* a montré que la détection tardive du voilier par l'équipage du *Pride of Bilbao* a été causée par une adaptation à l'obscurité trop courte du personnel de quart qui venait de relever l'équipe précédente. Suite à une enquête minutieuse, il a également été montré une possible interaction des verres photochromiques du matelot de quart avec les feux du *Ouzo*. MAIB, Report on the investigation of the loss of the sailing yacht *Ouzo*, Report n°07/2007, p.22. La réglementation française prévoit dans le Décret précédemment cité que les marins effectuant du quart de nuit à la passerelle devront passer cette visite médicale annuellement (Art.8.1).

³²⁹ De nombreuses études ont montré que l'acuité visuelle (capacité à discriminer les détails fins d'un objet) et le sens chromatique (capacité de distinction des couleurs), éléments cruciaux dans la conduite du navire, diminuaient avec l'âge, Dr ZANLONGHI (X.), « La vision de la personne âgée », papier disponible sur https://metrovision.fr/pdf/2001_zanlonghi_B.pdf, (2001). La réglementation française prévoit dans le Décret précédemment cité que les marins de plus de 55 ans devront passer cette visite médicale annuellement (Art.8.3).

³³⁰ Un exemple flagrant de différence de performance visuelle entre deux individus présents sur une passerelle est mentionné dans le rapport de l'ATSB consécutif à l'abordage entre les navires *Searoad Mersey* et *AM. Vella*. Alors que le chef de quart a « distingué et le feu rouge et le feu vert de la drague », le commandant n'a lui « perçu que le feu rouge, pas le vert », entraînant ainsi une représentation mentale erronée de la situation. ATSB, Collision between *AM Vella & Searoad Mersey*, Investigation Report 64 (2016).

Il convient de ne pas nous attarder plus longuement sur cet aspect de l'armement en équipage qui a un intérêt assez limité. En effet, en définissant des normes de santé précises et quantifiables, la réglementation a su mettre en place une barrière efficace contre les potentielles limites physiques des opérateurs pouvant altérer leur perception des signaux et par conséquent la conformité de leur représentation mentale avec la réalité. L'efficacité de cette réglementation est soulignée par le peu d'accidents rapportés comme ayant eu pour cause principale la défaillance physique d'un opérateur.

149. Conclusion. L'analyse du fonctionnement cognitif des opérateurs de systèmes à risques pris en tant qu'individus nous a montré comment les dérives inhérentes au fonctionnement de l'être humain influencent la sécurité de l'expédition maritime. Ce sujet très complexe des sciences humaines appliqué à la conduite des navires pourrait faire l'objet d'une étude à part entière mais cela nous éloignerait de notre propos. Les points que nous avons pu développer nous permettent maintenant d'appréhender sous un angle critique les réponses apportées par la formation maritime qui tente, par de nouveaux procédés, d'en maîtriser les effets.

II. La formation de l'opérateur aux facteurs humains par la simulation

150. Le travail pédagogique sur les différents aspects du fonctionnement cognitif des opérateurs que nous venons d'étudier se base essentiellement sur la pratique de la simulation. Après avoir précisé comment la STCW encadre l'utilisation (A), nous verrons comment cette méthode d'apprentissage permet de former les futurs marins à appréhender au mieux leur propre fonctionnement cognitif (B).

A. Cadre normatif

151. Les navires écoles. La formation maritime est depuis très longtemps consciente de l'importance de la mise en pratique réelle de certaines techniques pour que les futurs marins soient parfaitement aptes à remplir leurs fonctions. Utilisée pour mettre en pratique les cours théoriques dispensés dans les écoles et familiariser les futurs marins avec leur environnement, cet aspect de la formation était historiquement effectué sur des navires écoles³³¹. Confrontés à des conditions réelles, ils pouvaient ainsi pratiquer l'art de la navigation et s'entraîner à la conduite du navire. Les difficultés pratiques et économiques d'une telle solution étaient parfaitement assumées par les Etats formateurs

³³¹ Dès le début du XX^e siècle (plusieurs décennies avant la création de simulateurs), se posait déjà la question de l'importance de la mise en pratique réelle des connaissances théoriques sur des navires écoles et des difficultés de financement de cet aspect « pratique » beaucoup plus coûteux et difficile à mettre en œuvre que les simples cours « théoriques ». Ainsi, en 1907 il était déjà expliqué que : « Depuis la fin du XVIII^e siècle, et le développement d'une navigation savante, les écoles d'hydrographie remplissaient plus ou moins bien leur rôle de formation des marins du commerce et de formation de jeunes (...). Plus ou moins bien car l'Etat ne s'est pas toujours donné les moyens de faire fonctionner correctement ses écoles puis ses observatoires navals. La formation dispensée dans les écoles d'hydrographie est souvent, depuis la fin du XVII^e jugée trop théorique, dispensée par des professeurs insuffisamment au fait des besoins réels de la manœuvre et de la conduite des navires. Devant l'évolution technique de la Marine, certaines chambres de commerce entreprennent donc tout au long du XIX^e siècle de donner des cours de pratique gratuits pour compléter la formation des capitaines au long cours et des maîtres au grand cabotage », BOISTEL (G.), Ibid.

traditionnellement maritimes³³². Ce mode de formation restait néanmoins peu compatible avec le manque de volonté de certains autres Etats, qui, au milieu du XX^e siècle, fournissaient une main d'œuvre bon marché et peu formée. L'évolution de l'électronique et des systèmes automatisés a permis de substituer aux navires écoles des simulateurs, plus accessibles et faciles à mettre en œuvre.

152. Différents types de simulateurs. Consciente de l'avancée de la formation aéronautique en matière de simulation et de ses résultats très positifs obtenus sur l'erreur humaine³³³, l'OMI a marqué sa volonté de développer cette technique d'apprentissage dès l'élaboration des amendements de 1995 à la convention STCW. Afin d'en encadrer l'utilisation, elle a intégré au texte une série de dispositions visant à définir des normes de fonctionnement³³⁴. Pour que les exercices soient les plus réalistes possibles, le simulateur utilisé devra entre autres exigences simuler les capacités de fonctionnement du bord et devra permettre de produire diverses situations (urgence, scénarios, situations dangereuses etc.). Cette méthode est préconisée dans de nombreux aspects de la formation détaillés dans le code tels que la formation aux radiocommunications, la conduite du système de propulsion, la pratique du radar ou encore l'utilisation des cartes électroniques. Chaque exercice sera pratiqué sur un simulateur qui lui sera propre qui pourra être un simple ordinateur pour les systèmes les moins sophistiqués ou une reconstitution intégrale d'une passerelle sur 360°, avec simulation des mouvements du navire pour les plus aboutis.

153. Limites du cadre réglementaire. Même si cette pratique est encouragée par l'OMI, les normes qui l'encadrent ont deux inconvénients majeurs dans le domaine du travail sur le fonctionnement cognitif des opérateurs. Le premier, qui est directement hérité de l'utilisation des navires écoles, réside dans le fait que le but premier de la simulation tel qu'il est prévu par la convention STCW reste la mise en pratique des connaissances techniques acquises lors de cours théoriques. Même si les écoles peuvent en étendre le champ d'application, cette formation n'a pas pour vocation première de sensibiliser les opérateurs à comprendre leur fonctionnement réflexif. Il faudra donc une démarche supplémentaire pour intégrer l'analyse de l'élément humain dans la simulation de la conduite d'un système.

Le deuxième inconvénient de la convention STCW résulte du choix laissé aux Etats parties quant aux outils d'apprentissage. Ainsi, un Etat formateur X pourra utiliser un simulateur pour démontrer qu'un candidat a les compétences pour « *déterminer la position (du navire) et vérifier l'exactitude du point en résultant* » alors qu'un Etat formateur Y pourra atteindre les mêmes objectifs en utilisant « *une formation approuvée sur du matériel de laboratoire* »³³⁵. Même si les standards techniques semblent être aujourd'hui bien uniformisés, des disparités importantes peuvent encore subsister sur les outils d'apprentissage utilisés par les pays formateurs. Les coûts de mise en œuvre des simulateurs³³⁶ peuvent

³³² Voir par exemple le navire école français le Richelieu au début du XX^e siècle qui pouvait accueillir une quinzaine d'élèves de la marine marchande.

³³³ “Comparisons were made with the airline industry, considered to have an excellent safety records, regarding training and use of simulators. The potential of maritime simulators in skill acquisition and assessment was understood”, CHISLETT (M.S.), “Marine simulation and ship manoeuvrability”, Danish Maritime Institute, Lyngby, Denmark, (1996), p. 246.

³³⁴ Règle I/12 : Utilisation de simulateurs. Cette règle est précisée par la section A-I/12 du code STCW.

³³⁵ Exemple donné pour l'obtention du brevet de second capitaine de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 tel que défini par le tableau A-II/2 du code STCW.

³³⁶ Par exemple, le coût du simulateur principal de l'école Nationale Supérieure du Havre fut de 3M d'euros.

expliquer ces disparités. Certains de ces pays pouvant être confrontés à des difficultés de financement dans le développement de ces technologies.

B. Une expertise professionnelle naissante.

154. Les concepts pragmatiques. L'objectif premier de la simulation est de fournir à l'opérateur une première expérience. Comme nous le verrons tout au long de notre étude, ce paramètre sera primordial pour garantir la conduite d'un système complexe. Si l'expérience est travaillée et mise à jour régulièrement, elle conduira l'opérateur à un niveau d'expertise élevé. Avant de parvenir à ce niveau, les élèves devront travailler, à l'aide de la simulation, sur ce que certains auteurs appellent les concepts pragmatiques³³⁷ et qui sont définis comme étant des « *représentations schématiques et opératives élaborées par et pour l'action, qui sont les produits d'un historique et collectif, et qui sont transmises essentiellement par expérience et compagnonnage* »³³⁸. Quoique les concepts pragmatiques sont assez proches des schémas mentaux³³⁹, ils visent plus une efficacité pratique qu'une validation théorique³⁴⁰. Cette technique de conceptualisation de l'objet de l'action permet, grâce à l'aide de renseignements extérieurs, de se créer un savoir de conduite d'un système par l'expérience.

155. Confronter les connaissances théoriques à la pratique. Lors d'une étude sur des élèves ingénieurs amenés à conduire des centrales nucléaires, un chercheur a pu montrer que même s'ils connaissaient bien les principes théoriques de conduite, les élèves ingénieurs éprouvaient des difficultés à conduire le système en « dynamique » sur simulateur. En analysant les sources de difficulté des opérateurs, le chercheur a pu conclure que la simulation avait permis de lever progressivement ces difficultés pour qu'ils se construisent un « modèle opératif » qui garantisse une conduite efficace de la centrale. Ce modèle, qui relèvera du registre pragmatique, permettra de répondre à la question : « comment conduire la centrale ? »³⁴¹. Cette étude tout à fait transposable aux problématiques posées par la conduite d'un navire, permet de confirmer l'utilité de la simulation dans l'acquisition de compétences « actives » ou « opérationnelles » qui permettront aux jeunes opérateurs d'acquérir une première expertise professionnelle.

156. Travailler sur les limites des opérateurs. La diversité des exercices proposés sur simulateurs facilite par ailleurs la confrontation de l'opérateur à ses propres limites grâce à des exercices

³³⁷ Voir par exemple : PASTRE (P.), « L'analyse du travail en didactique professionnelle », *Revue Française de Pédagogie*, Recherches sur les pratiques d'enseignement et de formation, Vol.138, n°1, (2002), pp.9-17.

³³⁸ SAMURCAY (R.), ROGALSKI (J.), « Formation aux activités de gestion d'environnements dynamiques : concepts et méthodes », *Éducation permanente*, n°111 (1992), pp.227-242.

³³⁹ Les concepts pragmatiques peuvent s'appliquer à toute forme de compétence professionnelle, même à celles ne nécessitant pas de connaissances théoriques approfondies, ce qui n'est pas le cas pour la conduite d'un navire. La construction de schémas mentaux nécessitera en revanche une validation théorique faisant appel à des connaissances plus « académiques » puisqu'ils seront utilisés pour la conduite de systèmes complexes (manœuvres anticollision par exemple).

³⁴⁰ VIDAL-GOMEL (C.), ROGALSKI (J.), « La conceptualisation et la place des concepts pragmatiques dans l'activité professionnelle et le développement des compétences », *Activités* [En ligne], 4-1 | (avril 2007), consulté le 29 mars 2016 : <http://activites.revues.org/1401>.

³⁴¹ Étude conduite par Pierre Pastré et rapportée dans ses études sur la conceptualisation. PASTRE (P.), « La conceptualisation dans l'action : bilan et nouvelles perspectives », *Éducation permanente*, (1999b), 139, 13-35 et PASTRE (P.), « La conception de situations didactiques à la lumière de la théorie de la conceptualisation dans l'action ». In RABARDEL (P.), PASTRE (P.), (Eds.), « Modèles du sujet pour la conception. Dialectiques activité développement », Toulouse: Octarès. (2005a), pp. 73-107,

dont l'objectif sera de se compliquer graduellement, jusqu'à devenir insolubles. Le point de rupture dans la maîtrise de la conduite du navire constituera la limite de l'opérateur. Elle pourra être une limite de compétence (la situation est suffisamment compliquée pour que l'opérateur ne puisse plus y répondre, soit par manque de compétence théorique, soit par manque de compétence opérationnelle) ou une limite de saturation cognitive (les informations sont trop nombreuses pour être toutes détectées, priorisées et traitées). L'analyse de l'évolution de la situation permettra de mettre en avant la propagation des erreurs ayant conduit à l'accident et les éventuelles barrières qui n'ont pas fonctionné. Pointer les lacunes non détectées du système ainsi que les lacunes éventuelles de l'opérateur, permettra d'identifier les besoins particuliers de formation³⁴².

157. La construction de schémas mentaux. Un autre avantage de la pratique de la simulation lors de la formation initiale est étroitement lié aux concepts pragmatiques. Il consiste à fournir au futur opérateur tout un ensemble de schémas mentaux correspondant aux situations simulées. Comme nous l'avons indiqué, la répétitivité des situations, lui permettra de comprendre le cas qui se présente à nouveau à lui par activation de sa mémoire. Les réponses que celui-ci apportera dans un contexte similaire seront d'autant plus automatiques que l'opérateur y aura été souvent confronté³⁴³. L'opérateur pourra ainsi se créer un portefeuille de réponses complet pour chaque situation qui lui aura été soumise au cours des exercices sur simulateurs³⁴⁴.

Par la pratique de la simulation, la formation maritime ambitionne de travailler sur l'expérience de l'opérateur pour lui faire acquérir les premiers traits de ce qui constituera son « expertise professionnelle »³⁴⁵. Cet outil peut être utilisé pour pratiquement toutes les normes de compétences définies par le code STCW mais dans le domaine de la formation à la prévention des abordages, celui-ci s'avère être un outil d'apprentissage indispensable.

³⁴² Christine Vidal-Gomel souligne cette utilité de la simulation dans l'identification des besoins de formation par la pratique d'exercices volontairement difficiles lorsqu'elle énonce que « *Les outils cognitifs opératifs peuvent aussi être utilisés pour identifier des besoins de formation en jouant sur la complexité des tâches à réaliser, puisque certaines tâches nécessitant une plus grande et plus complète maîtrise de la sémantique de l'outil constituent de bons révélateurs des limites de la conceptualisation des opérateurs* ». VIDAL-GOMEL (C.), ROGALSKI (J.), « La conceptualisation et la place des concepts pragmatiques dans l'activité professionnelle et le développement des compétences », Ibid, p.28.

³⁴³ L'expérience permet de créer des « primitives de guidage » des activités automatisées. Ces primitives sont basées sur la similarité et sur la fréquence des situations rencontrées. REASON (J.), *L'erreur humaine*, Le travail humain, PUF Paris (1993). TVERSKY (A.), KAHNEMAN (D.), *Judgment under Uncertainty: Heuristics and Biases*, Science, New Series, Vol. 185, No. 4157. (Sep. 27, 1974), pp. 1124-1131.

³⁴⁴ Le directeur de l'ENSM du Havre, M. Larrieux, énonçait ainsi à propos du nouveau simulateur : « *Ces simulateurs de conduite doivent permettre d'appréhender le futur métier de capitaine au long cours : entrer et sortir de tous les ports de commerce du monde, par tous les temps et sur n'importe quel type de navire. On peut paramétrer les caractéristiques de propulsion propres à chaque navire et tous les facteurs de navigation : marées, courants, vent, houle, brume... Même l'approche dans les grands ports comme Singapour est représentée sur la vue à 360° de la passerelle. Nos élèves marins acquièrent un savoir-faire qui va de la salle des machines jusqu'à la passerelle. Savoir tout ce qui peut se produire à bord d'un navire et gérer une situation de crise en autonomie est une qualité très recherchée par les armateurs* », In paris-normandie.fr du 28 décembre 2016 : « *Au Havre, une arrivée à bon port... virtuelle* ».

³⁴⁵ Cette expertise professionnelle sera, grâce à la mise en pratique des connaissances théoriques, progressivement acquise par la formation académique, elle prendra un aspect pragmatique. « *Les concepts théoriques vont acquérir un nouveau sens, ils sont « pragmatiques », en s'inscrivant dans une sémantique de l'action, les connaissances théoriques deviennent aussi directement opératives* », VIDAL-GOMEL (C.), ROGALSKI (J.), *ibid*.

SECTION 2 LES FACTEURS HUMAINS ET LA SIMULATION DANS LA PREVENTION DES ABORDAGES

158. Une fois les bases du travail sur l'individu posées, il est intéressant d'en appliquer les principes à la formation à la prévention des abordages, qui, par la convention qui en encadre les Règles, laisse une large place à l'interprétation de la situation par le chef de quart (I). Cette liberté laissée à l'opérateur dans la conduite du navire constitue un terrain favorable à l'émergence d'erreurs d'interprétation et de conduite qui entrainera *de facto* des situations complexes. Elles pourront cependant être gérées grâce une bonne connaissance des démarches cognitives de l'opérateur (II).

I. La convention COLREG 72, placer l'humain au cœur du système

159. La convention COLREG 72³⁴⁶ établit des principes nautiques et des règles de manœuvres à respecter, en fonction des positions respectives des navires³⁴⁷ ou de leur type³⁴⁸ dans le but de prévenir les abordages³⁴⁹. Le texte de la convention se caractérise par la large liberté d'action qu'il laisse au chef de quart qui devra en appliquer les dispositions³⁵⁰. Les notions de facteurs humains que nous venons d'étudier influenceront largement les opérateurs dans les choix qu'ils feront pour prévenir un abordage. Il nous semble donc intéressant de préciser comment la convention COLREG place l'élément humain au cœur de la conduite du navire, quels en sont les risques et comment la formation maritime tente d'y répondre³⁵¹ par son cadre normatif.

A. Pour couvrir toutes les situations de navigation

160. Diversité des situations nautiques. Cette nécessité d'intégrer l'opérateur à l'analyse des situations nautiques qui le mèneront à engager des manœuvres pour éviter des abordages, est motivée par une contrainte technique. La première difficulté rencontrée lors de l'élaboration du texte consistait

³⁴⁶ L'unique texte encadrant la prévention de l'abordage est celui de la convention COLREG *Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea* adopté le 20 octobre 1972 et entré en application le 15 juillet 1977 en remplacement des règles de route initialement insérées à la Convention SOLAS de 1960. Il a été amendé par les 12e, 15e, 16e, 18e et 22e assemblées de l'OMI. 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 composé de trente-huit règles et divisé en cinq sections et a été amendé pour la dernière fois en 1995 et intégré en droit interne par le Décret n°97-748 du 2 juillet 1997.

³⁴⁷ 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.

³⁴⁸ Par exemple, la Règle 7 énonce qu'un navire à voile sera privilégié sur un navire à propulsion mécanique.

³⁴⁹ L'abordage au sens commun peut-être défini comme étant la collision entre deux navires. Dans sa Règle 3-a, la convention COLREG précise la notion de "navires" pour lesquels les règles de route s'appliquent comme étant : "tout engin ou tout appareil de quelque nature que ce soit, y compris les engins sans tirant d'eau et les hydravions, utilisé ou susceptible d'être utilisé comme moyen de transport sur l'eau", leur donnant une application large. Nous nous bornerons à en étudier l'apprentissage prévu par la convention STCW.

³⁵⁰ C'est cette idée que Philippe 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 nautique, BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, (1998).

³⁵¹ 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 année. Il s'agit du Détroit du Pas de Calais, deuxième détroit le plus fréquenté au monde derrière celui de Malacca.

en effet à prévoir un ensemble de règles suffisamment large pour couvrir toutes les situations que les chefs de quart (mais également les skippers de voiliers, les patrons de pêche etc., qui ne sont pas soumis à la convention STCW) pouvaient potentiellement rencontrer. Le texte devait par ailleurs prendre en compte l'intégralité des paramètres influant sur la situation nautique, comme les positions relatives des navires entre eux, les capacités manœuvrières de chacun ou encore les conditions météorologiques. Pour parvenir à une réglementation universelle, et suffisamment courte pour être facilement retenu par les opérateurs, l'OMI a choisi d'établir une convention qui couvre des situations génériques qui devront être appliquées et modelées au cas par cas par l'officier de quart, en fonction des conditions existantes et de l'expertise que celui-ci se fera de la situation rencontrée³⁵².

161. Rôle de l'expérience de l'opérateur dans l'interprétation des règles. En énonçant dans son deuxième article sur la responsabilité que les règles ne sont pas d'application stricte et qu'elles sont commandées par l'« *expérience ordinaire du marin* », le texte fait directement référence à l'expérience de l'opérateur. Si cette expérience est suffisamment forte, le chef de quart saura théoriquement répondre de manière appropriée à la situation nautique rencontrée. Mais le manque d'expérience de certains jeunes lieutenants comme, celui du navire *Samco Europe* lorsqu'il a abordé le navire *MSC Prestige*, rend l'application des règles beaucoup plus délicate³⁵³. En utilisant une syntaxe très particulière, la grande majorité des principes édictés fait en effet appel à cette « *expérience ordinaire du marin* ». Ainsi, les règles précisent par exemple qu'une vitesse de sécurité doit être adoptée et que la veille doit être assurée, mais que celles-ci devront être « *adaptées aux circonstances et conditions existantes* »³⁵⁴. Or cette adaptation du principe général appliqué au cas particulier résulte de la seule analyse de l'opérateur³⁵⁵, de sa connaissance des capacités manœuvrières de son navire et des dangers nautiques environnants. De nombreuses règles précisent également que la manœuvre correspondant à la situation rencontrée pourra être engagée si les « *circonstances le permettent* »³⁵⁶. Le problème posé par l'universalité des règles est évident. L'application des principes de manœuvre sera d'autant plus délicate que l'expérience du chef de quart sera faible. Nous pouvons regretter que le placement de l'opérateur en conducteur actif résulte essentiellement d'une nécessité pratique mais l'intégration de l'interprétation humaine dans la boucle de décision est une opportunité qui nous permettra de montrer que l'homme reste un vecteur essentiel de la conduite du navire.

³⁵² « COLREG est un petit chef d'œuvre de concision (...). Pour pouvoir 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 », CLOSTERMANN (J.P.), *La Conduite du Navire Marchand, Facteurs humains dans une activité à risques*, Ibid, p.194.

³⁵³ Le lieutenant du *Samco Europe* n'avait que 24 ans et avait obtenu son brevet de chef de quart moins d'un an avant l'accident. Rapport d'enquête technique, Abordage entre le supertanker *SAMCO EUROPE* et le porte-conteneurs *MSC PRESTIGE* survenu le 7 décembre 2007 dans le Golfe d'Aden, BEA Mer, p.15.

³⁵⁴ Convention COLREG, Règle 5 « veille » et Règle 6 « vitesse de sécurité ».

³⁵⁵ La Règle 16 de la convention COLREG sur la manœuvre du navire non privilégié utilise par exemple volontairement des termes très vagues sur la manœuvre à adopter tels que : « *autant que possible* », « *de bonne heure* » et « *franchement à temps* ». La Règle 17 sur la manœuvre du navire privilégié précise également que celui-ci devra manœuvrer "dès qu'il lui paraît évident que...".

³⁵⁶ Nous pouvons par exemple prendre le cas de la Règle 15 de la convention COLREG sur les navires dont les routes se croisent qui précise que « (...) le navire qui voit l'autre navire sur tribord doit s'écarter de la route de celui-ci, et si les circonstances le permettent, éviter de croiser sa route sur l'avant ».

La raison pour laquelle la convention COLREG fait appel à l'expérience du marin est donc directement issue de cette nécessité d'établir une réglementation qui couvre des situations génériques qui seront interprétées par l'opérateur au cas par cas.

B. Pour interpréter des règles relatives

162. La relativité des règles édictées par la convention COLREG est particulièrement flagrante lorsqu'un navire est dans la position du navire privilégié et qu'il n'a, en théorie, pas besoin d'effectuer de manœuvre pour prévenir un abordage. Cette relativité rendra l'application des règles délicates.

1°) La portée limitée de la notion de privilège

a) Privilège n'est pas priorité

163. Manœuvre du navire privilégié. La formulation choisie dans le texte de la convention soulève en effet de nombreuses incompréhensions quant à la relativité des règles édictées. Comme nous l'avons remarqué, certains navires, que ce soit par leur position ou par leur fonction, auront un privilège sur le passage lorsqu'il existera un risque d'abordage. Le navire non privilégié devant naturellement manœuvrer. Mais en énonçant qu' « 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 », la deuxième règle nuance la portée du privilège et responsabilise le capitaine du navire privilégié. En énonçant que le navire privilégié « peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route n'effectue pas la manœuvre appropriée » la règle 17 marque encore plus cette relativité. Même si l'un des chefs de quart impliqué dans un abordage a respecté les règles qui lui étaient applicables, sa responsabilité pourra être engagée³⁵⁷.

164. Notion de priorité (non). Il est donc possible d'écarter dès à présent 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 Rodière lorsque le Maître énonce que « la règle de tribord correspond à la priorité à droite de la circulation

³⁵⁷ 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 v. M/V Clary*, US District Court Southern District of NY, January 2006.

automobile »³⁵⁸. Ce n'est pas par souci d'originalité que le texte de la convention COLREG substitue le terme privilège au terme priorité³⁵⁹ et la formation doit particulièrement insister sur le fait qu'il n'existe pas de notion de priorité en matière nautique et que le privilège peut être remis en question si les circonstances l'exigent. Assimiler ces nuances constitue un premier pas essentiel vers une bonne interprétation de la philosophie du texte et vers une bonne application des règles.

b) Le paradoxe du navire privilégié

165. Difficultés de la position du navire privilégié. La relativité des règles a un effet inattendu sur le comportement du chef de quart du navire privilégié. Alors que celui-ci devrait simplement suivre sa route en gardant « *son cap et sa vitesse* »³⁶⁰, il devra manœuvrer s'il estime que le navire non privilégié n'effectuera pas de manœuvre, ou trop tardivement³⁶¹. Or, lorsque le navire privilégié engagera cette manœuvre, les deux navires se seront rapprochés et les erreurs commises seront 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 M. Clostermann³⁶² lorsqu'il énonce que « *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* ». D'une manière plus générale, la liberté d'action laissée aux opérateurs dans l'application du règlement COLREG crée des difficultés dans l'interprétation des intentions de l'autre navire. Des études³⁶³ ont pu montrer qu'environ un quart des collisions avaient pour facteur principal ou contributif, une mauvaise interprétation des intentions des navires tiers impliqués dans les manœuvres³⁶⁴.

³⁵⁸ Cité dans : BOURBONNAIS-JACQUARD (I.), *L'abordage maritime*, Thèse de droit, Université Aix-Marseille, PUAM (2013), p.116.

³⁵⁹ De nombreuses décisions et observations suite à ces décisions parlent à tort de « *règles de priorité* » dans le jugement d'abordages. Voir par exemple CA Montpellier (2^{ème} Ch. Sec. A), 18 novembre 2003, navires *L'Inglais* et *François Delphine*, DMF 2005-662, obs. CORBIER (I.). Voir également CA Paris (5^e Ch.), 27 octobre 2005, navire *Wadai*, DMF 2006-672, obs. CACHARD (O.).

³⁶⁰ Convention COLREG, Règle 17.a.i sur la manœuvre du navire privilégié.

³⁶¹ Convention COLREG, Règle 17 sur la manœuvre du navire privilégié.

³⁶² CLOSTERMANN (J.P.), *La Conduite du Navire Marchand, Facteurs humains dans une activité à risques*, Ibid, p.198

³⁶³ Pourzanjani, 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. POURZANJANI (M.), « *Analysis of human error in co-ordinating ship's collision avoidance action* », In : Proceedings of ICCGS 2001 : 2nd International Conference on collision and Grounding of Ships (2001), pp. 85-91. Voir également le 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 ayant pour conséquence une manœuvre erronée.

³⁶⁴ Comme le remarque Morel, « *beaucoup de collisions proviennent d'un échec à identifier les intentions de l'autre* », cité dans : CHAUVIN (Ch.), « *Le Facteur Humain et la Sécurité Maritime* », dossier IFM, (septembre 2010).

2°) Une relativité délicate à appliquer

166. Exemple du navire privilégié *Samco Europe*. L'abordage entre les navires *Samco Europe* et *MSC Prestige* est révélateur de ces difficultés à appliquer le règlement (voir la représentation en annexe 2). Alors que ces navires naviguent par bonne visibilité dans le Golfe d'Aden, le porte-conteneur *MSC Prestige*, non privilégié, entre en collision avec le pétrolier privilégié *Samco Europe*. Le rapport d'enquête du Bureau Enquête Analyse mer met en avant plusieurs facteurs contributifs à l'accident, dont la mauvaise interprétation des intentions de l'autre combinée à une mauvaise application des règles de manœuvre pour prévenir les abordages³⁶⁵. A l'instar du chef de quart du pétrolier *Samco Europe*, tout lieutenant d'un navire privilégié a un jour été confronté à la tentation de manœuvrer sur bâbord pour éviter d'être dépendant de la manœuvre de l'autre navire.

M. Clostermann évoque très bien un cas similaire qu'il a pu rencontrer, lorsqu'il était jeune lieutenant³⁶⁶. Il a effectué la même 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 une fois de plus comme un outil indispensable pour une bonne formation des élèves officiers pour qu'ils puissent naturellement répondre aux questions auxquelles ils seront confrontés : Quand dois-je manœuvrer ? Quand suis-je dans une situation dangereuse ? Comment dois-je manœuvrer ?

II. Simulateur et formation en matière de prévention des abordages

Imposer une formation à la prévention des abordages sur simulateur (A) procure de nombreux avantages pour les opérateurs (B) même si cette approche n'est pas parfaite (C).

A. Cadre réglementaire

167. Standards STCW 2010. La pratique du simulateur pour la formation à la prévention des abordages combinée à une étude plus théorique des règles de la convention COLREG, forment un socle solide et complet pour préparer les futurs officiers à leurs responsabilités de chef de quart. La

³⁶⁵ L'officier du navire privilégié *Samco Europe* a entamé une abattée sur bâbord, malvenue car non respectueuse de cette fameuse règle 17.c qui énonce que le navire privilégié "*qui manœuvre (...), ne doit pas abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui*". 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. Rapport d'enquête technique, Abordage entre le supertanker *SAMCO Europe* et le porte-conteneurs *MSC Prestige* survenu le 7 décembre 2007 dans le Golfe d'Aden, BEA Mer. Pour une lecture facilitée de la situation nautique, V. annexe 2.

³⁶⁶ CLOSTERMANN (J.P.), *La Conduite du Navire Marchand, Facteurs humains dans une activité à risques*, Ibid, p.198.

convention STCW impose à tout le personnel chargé du quart à la passerelle³⁶⁷ d'avoir des connaissances approfondies sur "*le contenu, (...) l'application, et (...) l'objet du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages*". La démonstration des compétences devra être réalisée sous la forme d'une "*expérience approuvée en service, à bord d'un navire, sur simulateur ou en laboratoire*". Le second élément d'apprentissage des manœuvres pour éviter les collisions est une combinaison de connaissances de l'utilisation et du fonctionnement des radars et de la pratique de l'ARPA³⁶⁸. Ces deux outils seront indispensables et devront être parfaitement maîtrisés pour garantir la construction d'un schéma mental conforme à l'environnement effectivement rencontré. La convention STCW impose que la méthode devant prouver la compétence soit effectuée « *sur simulateur de radar et simulateur d'APRA* » et que celle-ci soit doublée d'une « *expérience en service* »³⁶⁹.

168. Formation française. Le système de formation français a opté pour une formation en trois temps avec tout d'abord une formation académique sur les règles de route qui consistera à apprendre et comprendre les dispositions du texte, puis par une mise en pratique sur simulateur avant que l'élève ne puisse pratiquer à bord d'un navire lors de ses temps d'élève avant qu'il ne prenne la charge du quart à la passerelle³⁷⁰. Cette méthode aboutie permet de fournir au futur officier un bagage de connaissances très complet. Il nous semble néanmoins indispensable de souligner l'importance de la pratique sur simulateur, seule méthode qui se rapproche des conditions de conduite réelles et qui permette en outre de confronter l'élève à une multitude de scénarios, de navires et de situations. C'est par la simulation que les opérateurs pourront être formés aux facteurs humains lorsque ceux-ci sont appliqués à la conduite du navire pour prévenir les abordages.

B. Avantages de la solution

La pratique de la simulation dans l'apprentissage des règles anticollisions permet de pratiquer dans des situations modulables et très variées (1), d'apprivoiser les difficultés liées à la tolérance de l'erreur de la convention COLREG (2), mais également de s'adapter au paradoxe du navire privilégié (3).

1°) Des mises en situations modulables

169. Mise en situation sur différents navires. Les avantages de la pratique de la simulation dans la pédagogie de la prévention des abordages sont multiples. Par bien des aspects, elle facilitera une bonne appréhension des grandes libertés laissées par la convention COLREG dans le choix des

³⁶⁷ Seront donc concernés les officiers chargés du quart à la passerelle, les capitaines et les seconds capitaines nonobstant la taille du navire ou le type de navigation (Tableaux A-II/1, A-II/2 & A-II/3).

³⁶⁸ L'ARPA ou *Automatic Radar Plotting Aid* est un calculateur associé au radar qui permet d'obtenir des informations précieuses sur les vitesses des échos rencontrés, les routes suivies etc... Pour obtenir un brevet permettant d'être chargé du quart à la passerelle, le code STCW prévoit comme norme compétence d'« *Utiliser le radar et les APRA pour garantir la sécurité de la navigation* » et définit tout un ensemble de connaissances liés à ces outils.

³⁶⁹ Cette exigence est par exemple spécifiée dans le Tableau A-II/1 du code STCW pour les officiers chargés du quart à la passerelle à bord de navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 500.

³⁷⁰ Voir les programmes des écoles maritimes françaises, par exemple pour le brevet de chef de quart illimité dans les référentiels de formation : <http://www.ucem-nantes.fr/referentiels/cer-o1mm>

manœuvres. En permettant à l'élève de s'habituer à la conduite des différents types de navires sur lesquels ils pourront être amenés à exercer, la simulation le préparera à mieux gérer la variable "temps" (ou comme défini ci-dessus : Quand dois-je manœuvrer ?). L'entraînement pourra en effet indifféremment avoir lieu sur un pétrolier au temps de réaction de manœuvre important ou sur un navire roulier à passagers qui possèdera un temps de réponse très court. L'initiation aux variations des capacités manœuvrières propres à chaque navire permet aux élèves de maîtriser un minimum de connaissances pour assumer les libertés laissées par la convention COLREG. Et plus particulièrement lorsque les officiers doivent prendre en considération «*la capacité de manœuvre du navire et plus particulièrement sa distance d'arrêt et ses qualités de giration dans les conditions existantes* »³⁷¹ pour déterminer une vitesse de sécurité ou choisir la manœuvre à effectuer³⁷². La spécificité des capacités manœuvrières des navires actuels devrait guider l'OMI à établir des normes de formation spécifiques par type de navire en matière de prévention des abordages.

170. Compenser le caractère général de STCW. La philosophie générale de la convention STCW est aujourd'hui d'établir un socle commun de formation et de prévoir parallèlement l'attribution de compétences supplémentaires pour les marins exerçant sur les pétroliers ou les navires citernes pour produits chimiques (Section A-V/1-1), sur les navires citernes pour gaz liquéfié (Section A-V/1-2) et enfin sur les navires à passagers (Section A-V/2). Mais ces compétences supplémentaires ne traitent pas de la formation à la prévention des abordages et se restreignent à énoncer des qualifications pour les opérations liées à la cargaison transportée. Pourtant, la réponse dans les manœuvres d'un pétrolier de 200,000tjb sera complètement différente de celle d'un navire roulier à passager aussi bien dans l'espace que dans le temps³⁷³.

Chaque type de navire possèdera une fenêtre d'action optimale définie en fonction de ce temps de réponse. Pratiquer sur un type de navire spécifique familiarisera les opérateurs à la pression temporelle³⁷⁴ en les habituant à agir de manière sûre, efficace et rapide et en adéquation avec le système qu'ils conduisent. Les écoles maritimes devraient, à notre sens, orienter la formation en fonction des souhaits de carrière des candidats en créant par exemple, lors de la dernière année d'études, des sections qui approfondiraient la formation à l'exploitation d'une certaine catégorie de navires. L'approche généraliste semble aujourd'hui tombée en désuétude du fait de l'état de la flotte mondiale qui s'est lentement spécialisée en modes de transports ou de services, extrêmement différents. Le temps de *Liberty Ship* fonctionnant tous sur le même modèle étant révolu, les centres de formation pourraient, par le biais de la simulation, organiser des groupes de travail qui permettraient une mise en pratique de la formation à la prévention des abordages spécifiques à chaque type de navire. Comme nous le verrons

³⁷¹ Convention COLREG, Règle 6, Vitesse de sécurité.

³⁷² En précisant que « *Toute manœuvre entreprise pour éviter un abordage doit (...) être exécutée (...) largement à temps (...)* », la Règle 8 alinéa a, fait aussi référence à la rapidité de réaction du navire manœuvrant. Si le navire à un temps de réponse long, le chef de quart devra prendre en compte cet élément pour déterminer à quel moment il engagera son changement de route.

³⁷³ Dans l'espace : distance d'arrêt et cercle de giration. Dans le temps : temps pour passer de « en avant toute » à arrêt du navire.

³⁷⁴ La pression temporelle résulte « *d'un rapport défavorable entre la quantité de temps disponible et la quantité de temps nécessaire pour effectuer une tâche* », RASTEGARY (H.), LANDY (F.J.), « The interactions among time urgency, uncertainty, and time pressure », In SVENSON (O.) & MAULE (A.J.), (Eds.), "Time pressure and stress in human judgement and decision making", New York : Plenum Press (1993), pp. 217-240.

plus loin, cette responsabilité sera en fait assumée par l'armateur qui cherchera à spécialiser ses marins aux navires qu'il exploite en leur proposant des formations complémentaires sur simulateurs.

2°) Apprivoiser la tolérance à l'erreur de COLREG

171. Limiter les effets des erreurs d'interprétation. La pratique du simulateur montre par ailleurs aux opérateurs que les règles de la convention sont dans leur application, très tolérantes à l'erreur. Cette tolérance à l'erreur possède deux avantages qui pourraient compenser deux faiblesses du fonctionnement humain que nous avons déjà mentionnées. Elle confortera dans un premier temps la théorie selon laquelle l'acceptation de l'erreur ne constitue pas une faille de l'opérateur à partir du moment où elle est détectée, priorisée et gérée en conséquence. Le second avantage d'avoir un texte tolérant à l'erreur permet aux opérateurs de s'affranchir, du moins partiellement, des problèmes engendrés par la construction d'une représentation mentale erronée. Cette force de la convention COLREG est soulignée par Jean-Pierre Clostermann lorsqu'il énonce que le navigant « *peut dans une certaine mesure se tromper sur la situation et appliquer les règles conformes à cette vision erronée sans pour autant dégrader la situation* »³⁷⁵.

Le contexte nautique des navires *Samco Europe* et *MSC Prestige* montre parfaitement qu'une représentation mentale incorrecte, construite par un chef de quart, pourra être compensée par une bonne application des règles de route, quand bien même celles-ci auraient été engagées sur des éléments faussement perçus. La représentation mentale du chef de quart du pétrolier aurait pu par exemple lui faire considérer à tort que le *MSC Prestige* se trouvait en route opposée et non plus dans le cas de deux navires dont les routes se croisent. Conformément à sa représentation mentale, il appliquera alors la règle 14³⁷⁶ en lieu et place de la règle 15³⁷⁷ pourtant adaptée. Nonobstant la manœuvre du *MSC Prestige* qui, conformément à la réalité de la situation, continuait de se considérer comme étant un navire non privilégié, le chef de quart du navire *Samco Europe* aurait manœuvré sur tribord « *pour passer par bâbord* »³⁷⁸ du porte conteneur. Ainsi et quand bien même un des deux officiers aurait commis une erreur de représentation et appliqué la mauvaise règle, l'abordage aurait été évité car les deux navires seraient venus sur tribord, selon la règle du navire non privilégié pour le *MSC Prestige* et selon la règle des navires en routes opposées pour le *Samco Europe*³⁷⁹. La simulation de situations d'abordages complexes fait prendre conscience aux futurs officiers de cet aspect très particulier des règles.

3°) S'adapter au paradoxe du navire privilégié

172. Etude du comportement des opérateurs sur un navire privilégié. Enfin, l'apprentissage sur simulateur sensibilise de manière pratique les opérateurs à la portée de certaines

³⁷⁵ CLOSTERMANN (J.P.), *La Conduite du Navire Marchand, Facteurs humains dans une activité à risques*, Ibid, p.196.

³⁷⁶ Convention COLREG, Règle 14 : Navires qui font des routes directement opposées.

³⁷⁷ Convention COLREG, Règle 15 : Navires dont les routes se croisent.

³⁷⁸ Convention COLREG, Règle 14 : Navires qui font des routes directement opposées, alinéa a) : « *Lorsque deux navires à propulsion mécanique font des routes directement opposées ou à peu près opposées, (...) chacun d'eux doit venir sur tribord pour passer par bâbord l'un de l'autre* ».

³⁷⁹ Pour une représentation schématique de ce scénario, voir l'annexe 2.

règles, notamment à la règle 17, source de nombreuses difficultés. Pour faire comprendre aux jeunes officiers comment leurs décisions peuvent conduire à des situations à risques, une expérience originale a été menée à l'Ecole Nationale Supérieure Maritime française sur simulateur en 2006³⁸⁰. Un groupe de 90 élèves de 5^e année a été constitué en fonction de l'expérience de chacun³⁸¹. Le but de l'expérience était de simuler une navigation sur navire roulier à passagers, entre Calais et Douvres, et de fournir aux étudiants au milieu de l'exercice, un questionnaire (la simulation fut figée pour 10 minutes) qui permette de retranscrire quelle était leur compréhension de la situation dans laquelle ils évoluaient. La situation consistait à mettre les élèves dans la position du navire privilégié, en application de la règle 17. Les premières questions les interrogeaient sur leurs choix de manœuvre. Malgré la simplicité des questions, de nombreuses erreurs sont apparues alors que toutes les informations étaient disponibles sur les appareils de navigation pour une prise de décision efficace. En effet, 75% des élèves ont estimé que le cargo non privilégié qu'ils croisaient et pour lequel ils devaient modifier leur route, n'allait changer ni de cap ni de vitesse et ont agi en conséquence.

173. Conclusions de l'expérience. Ce genre d'expérience permet de déterminer sur quels éléments tangibles les étudiants fondent leurs décisions de manœuvre. En l'espèce ils se sont basés presque exclusivement sur la probabilité des intentions de l'autre navire pourtant non privilégié sans prendre en considération les données fournies par les appareils de navigation qui auraient pourtant pu leur montrer que cette manœuvre n'était pas appropriée. Les formateurs ont pu tirer de cette expérience un recentrage des exercices de simulation lors des trois premières années d'études, sur les situations incertaines qui laissent une grande place à l'anticipation des potentielles manœuvres d'un navire qui « devrait » manœuvrer. La même situation mise en œuvre par des officiers expérimentés a montré une grande différence d'action et des réponses beaucoup plus sûres. Celles données par ces experts montrent qu'ils avaient assimilés beaucoup plus d'informations grâce à leur habitude de ce type de situation. Leur expérience étant plus grande, leur fonctionnement cognitif était déjà préparé pour savoir où récupérer ces informations et lesquelles étaient prépondérantes.

C. Une solution incomplète

174. Etendre la solution. L'expérience est indiscutablement le rempart le plus efficace contre les comportements à risque dans les manœuvres de prévention des abordages. Cette expérimentation a clairement mis en avant que les jeunes officiers ont beaucoup de difficultés à gérer les situations nautiques ou à faire appel à leurs connaissances. Leur analyse est superficielle³⁸² même si leur connaissance des règles n'est pas remise en question. C'est leur capacité à les mettre en application qui pose des difficultés³⁸³. Ce type d'étude est certes coûteuse en ressources mais hautement bénéfique

³⁸⁰ CHAUVIN (Ch.), CLOSTERMANN (J.P.), HOC (J.M.), "Situation Awareness and the Decision-Making Process in a Dynamic Situation: Avoiding Collisions at Sea", *Journal of Cognitive Engineering and Decision Making*, Vol.2, n°1, (Spring 2008), pp.1-23.

³⁸¹ En 5^e année, les élèves ont déjà leur brevet de chef de quart et ont déjà cumulé un minimum d'expérience en qualité d'officier. Cette dernière année d'études leur permettra d'accéder aux fonctions de commandement.

³⁸² CHAUVIN (Ch.) et al., *Safety Science*, 47, (2009), pp.1222-1231.

³⁸³ Un rapport paru dans la revue *Safety Science* précise ainsi que « a large number of trainees who haven't experienced a complex situation are unable to react properly, even though they know the regulations », CHAUVIN (Ch.) et al., *Ibid.*

pour comprendre comment les exercices sur simulateur doivent être menés. Les Etats formateurs devraient avoir la volonté de les effectuer. Etant donné que « *pour faciliter l'acquisition de compétences expertes, il est nécessaire de développer des exercices d'entraînement qui permettent la construction de réflexion et de schémas de réponses rappelés automatiquement en fonction de la situation rencontrée* »³⁸⁴ la formation maritime devrait s'orienter suivant deux directions pour compenser les problématiques issues de l'inexpérience des jeunes opérateurs. La première devant s'orienter vers une pratique du simulateur mieux ciblée et plus soutenue lors des années de formation dans les écoles maritimes et la seconde qui viendrait compléter cette première pourrait consister à la pratique régulière d'exercices pendant les années d'élèves officier avant l'obtention du brevet de chef de quart³⁸⁵.

175. Limite à la pratique de la simulation. L'expérience menée dans cette école a permis de répondre partiellement à la première problématique en mettant notamment en place un retour critique des choix de manœuvre de l'élève. Ce retour pourra être collectif (par sa classe) ou personnel (sa propre analyse). Un des exercices les plus efficaces consistera à mettre l'opérateur dans une situation de conduite complexe³⁸⁶. Une analyse ultérieure de sa conduite permettra de mettre en avant les erreurs commises et les solutions pour y remédier. Même si la formation française prévoit des exercices sur simulateurs, ils ne sont pas, selon certains auteurs, assez nombreux et suffisamment répétitifs pour permettre l'intégration de ces fameux schémas de réponses automatiques³⁸⁷. Le problème posé par une pratique plus soutenue de la simulation est donc plus complexe à résoudre car cela imposerait de prévoir des heures de travail supplémentaires. Sauf à réduire le volume horaire d'autres matières prévues par le code STCW, il semble difficile d'intégrer des heures de formation additionnelles dans les programmes des écoles maritimes actuels³⁸⁸. Les périodes d'embarquement des élèves officiers pourraient palier ce déficit de volume horaire disponible.

176. Optimiser les temps d'embarquement de l'élève. La seconde orientation pour pallier le manque d'expérience des jeunes officiers consiste en effet à tirer avantage de leurs périodes d'embarquements avant l'obtention du brevet de chef de quart. Cette disposition prévue par la convention STCW impose en effet aux élèves de réunir un certain nombre de mois d'embarquements comme « stagiaire » avant qu'ils ne puissent prétendre à l'obtention du précieux certificat (voir annexe 1, « niveau 1 »). La convention ne prévoit cependant aucune disposition de contrôle sur le contenu de

³⁸⁴ CANNON-BOWERS (J.A.), BELL (H.H.), "Training decisions makers for complex environments: implications of the Naturalistic decision making perspective", *Naturalistic Decision Making*, In ZSAMBOK (C.E.), KLEIN (G.), (Eds.), Mahwah NJ: Lawrence Erlbaum Associates (1997), pp.99-110.

³⁸⁵ Pour pouvoir prétendre au brevet de chef de quart illimité, le candidat devra par exemple justifier d'une expérience embarqué en qualité d'élève passerelle de 12 mois « *dans le cadre d'un programme de formation approuvé* ». Convention STCW, Règle II/1, Art.2.2.

³⁸⁶ "Simulators may be used as an effective means in developing and renewing the navigator's skill in collision avoidance. It can be operated to train human beings in a stressful situation as well as in a complicated, sensitive or rare situation. Trainers may design collision situations they are going to use during the simulation training, if the causes and collisions of fault actions are known", ZHENGJIANG (L.), "Identifying and reducing the involvement of human element in collisions at sea", *World Maritime University Dissertations* (2001), paper 109.

³⁸⁷ CHAUVIN (Ch.) et al., *Ibid.*

³⁸⁸ Le volume horaire des cours pour la formation au diplôme d'élève officier français est d'environ 800 heures réparties sur une année scolaire avec des périodes d'embarquement au cours de l'année. Les référentiels de formation sont consultables sur le site : <https://extranet.supmaritime.fr/faces/ChoixDonnee.xhtml>

ces périodes d'embarquement³⁸⁹. L'élève est malheureusement parfois mal considéré au sein d'un équipage, et des tâches secondaires lui sont attribuées, sans lien avec son futur poste qu'il doit cependant préparer. La pratique d'exercices réels sous contrôle d'un officier dûment breveté³⁹⁰ lors de quarts à la passerelle pourrait pourtant lui faire acquérir ou confirmer les premiers automatismes et les premières expertises qu'il a pu se forger lors de la pratique du simulateur. Cette méthode d'acquisition de l'expertise professionnelle par les concepts pragmatiques pourrait envisager des mini-scénarios élaborés en fonction de la situation nautique rencontrée et des probables ou potentielles évolutions de celle-ci. Ces exercices qui peuvent être par ailleurs pratiqués tout au long de la carrière d'un officier devraient être systématiquement intégrés aux périodes d'embarquement des élèves officiers. Ceux-ci permettraient de construire les fameux « *schémas qui reflètent un large éventail de problèmes qui peuvent être rencontrés en environnement professionnel* »³⁹¹ dont nous avons déjà largement parlé. Dans ce domaine, la politique du capitaine et de l'armateur sont prépondérantes. Comme nous le verrons ultérieurement, la prédisposition à la pédagogie de ce dernier aura des conséquences importantes sur la qualité des équipages.

177. De l'individu à l'équipage. La réflexion de l'opérateur sur ses capacités et sur ses limites resterait cependant inefficace si celle-ci n'était pas considérée dans un ensemble plus large qui ne prendrait pas en compte l'individu en tant qu'acteur isolé de la conduite du navire, mais en tant qu'opérateur évoluant au sein d'un équipage. De l'intégration de chacun de ces opérateurs dans un ensemble humain plus important, résultera une utilisation optimale des ressources humaines et matérielles de la passerelle. Bien que les solutions proposées soient imparfaites, la convention STCW prévoit certaines dispositions pour préparer les futurs officiers à rendre efficace le travail d'une somme d'individualités d'origine, de langue, de formation et de culture pourtant extrêmement différentes.

SECTION 3 L'INTEGRATION DE L'OPERATEUR DANS UN EQUIPAGE

178. Un opérateur compétent, intégré à un équipage performant, est la combinaison la plus efficace pour une conduite optimale du navire. Afin de comprendre comment la formation maritime permet d'atteindre cet objectif, il convient de préciser quels sont les aspects qui influent ou pourraient influencer sur un travail d'équipe performant. Les principales difficultés sont posées par

³⁸⁹ La convention n'impose qu'un « *service approuvé en mer* » et n'en définit pas les contours. La France a choisi d'encadrer ces « stages » embarqués pour l'obtention d'un brevet par le contrat de professionnalisation que nous développerons plus loin dans la formation continue. Il impose par exemple le suivi des compétences des élèves par la tenue à jour d'un registre de formation à bord qui répertoriera toutes les compétences requises et leur acquisition.

³⁹⁰ L'importance de l'encadrement des élèves ou des jeunes officiers sans expérience a été soulignée de façon dramatique lors de l'accident de l'*OOCL Europe* qui a vu un élève décéder suite à des opérations de remorquage du navire. La ligne de remorque s'est brisée fauchant le jeune marin. Le rapport élaboré suite à cet accident a ainsi souligné: "*As a junior officer, the deck cadet should be closely supervised and monitored while he was participating in critical operations on board ship such as the unmooring operations in this incident*". Report of investigation into the fatal accident of a deck cadet on board the Hong Kong registered container vessel "*OOCL Europe*" at Dammam, Saudi Arabia on 12 February 2015, The Hong Kong Special Administrative Region, Marine Department, Marine Accident Investigation Section - 1 February 2016.

³⁹¹ CHAUVIN (Ch.), Ibid.

l'internationalisation des équipages. Un équipage homogène, tant au niveau de la formation que de la culture et de la langue, travaillera plus naturellement en groupe qu'une équipe hétérogène. Les efforts fournis pour comprendre l'autre et son comportement³⁹² seront moindres et mieux interprétés.

La standardisation de la formation maritime par la convention STCW est une première réponse aux différences de niveaux et de qualité des programmes dispensés par les Etats formateurs. Cette uniformisation n'est cependant pas une réponse unique aux problèmes soulevés par l'exploitation des navires par des équipages multinationaux. Les difficultés de communication induites par le caractère international des équipages (I), les incompatibilités culturelles (II), ainsi que les difficultés inhérentes au mode de fonctionnement hyper hiérarchisé d'un navire, sont autant de contraintes supplémentaires pouvant entraver ce que certains auteurs appellent, la création d'une passerelle synergique (III).

I. Un obstacle à une intégration réussie : la communication

Nonobstant ses compétences professionnelles, l'intégration d'un opérateur à un équipage peut être parfois délicate. Ces difficultés peuvent être causées par une mauvaise communication (A) ou induites par l'organisation fortement hiérarchisée du navire (B).

A. La problématique du multilinguisme

179. Difficultés pour transmettre l'information. L'internationalisation du marché de la main d'œuvre maritime a entraîné le développement d'équipages multiculturels et multilinguistiques. La première difficulté à l'intégration d'un opérateur dans un équipage résulte des difficultés de communication créées par cet environnement. Or, le fonctionnement optimal de la passerelle passera nécessairement par l'utilisation d'une langue de travail commune qui permettra de diffuser les informations par une communication efficace, aussi bien pour une communication interne (relation pilote – capitaine) ou bien externe (navire tiers par exemple). De nombreux rapports d'accidents pointent des problèmes de communication entre les différents acteurs comme cause contributive au sinistre³⁹³. Cela pouvant être dû à une langue qui n'est pas commune, et donc aux difficultés rencontrées pour passer une information dans une langue qui n'est pas la sienne, ou bien à une communication inadaptée aux circonstances. L'analyse de l'échouement du navire *Wealthy River* en 1996 à Charleston a mis en avant que le commandant qui parlait peu anglais avait mal compris les informations données par le

³⁹² On parle de communication non verbale. Cette communication non verbale est parfaitement comprise par des interlocuteurs de même culture. Une étude de 1996 précise par exemple que la gestuelle fait partie du langage de communication mais que celle-ci est propre à chaque culture. « *Il faut évidemment mentionner les gestes quasi-linguistiques qui sont des équivalents de paroles et sont parfaitement conventionnalisés selon les cultures* » et de conclure en énonçant que « *dans les relations interculturelles, car chaque culture ayant dans ce domaine ses propres prescriptions et proscriptions, des sous-malentendus – mal vus y trouvent un terrain des plus propices à leur éclosion* », COSNIER (J.), « Les Gestes du Dialogue, la Communication Verbale », *Revue Psychologie de la motivation*, 21 (1996), pp.129-138.

³⁹³ Voir en ce sens les explications données sur la communication tout à fait saisissante à bord du navire *Costa Concordia* lors du naufrage. Aucun des intervenants ne comprenait l'autre. Certains officiers parlaient un mélange d'italien et d'anglais ! Report on the Safety Technical Investigation, Cruise Ship Costa Concordia, Marine casualty on January 13, 2012, Marine Casualty Investigated Body, MIT, p.75.

pilote. Au lieu de comprendre « *la pilotine se présentera sur bâbord* », celui-ci a compris « *allez sur bâbord* » et a donné ses ordres en conséquence. Le navire s'est échoué quelques secondes plus tard³⁹⁴.

180. Nécessité d'une communication courte et efficace. L'apprentissage d'une langue étrangère, tel qu'il est pratiqué par de très nombreuses écoles au travers le monde, ne semble pas adapté à un milieu de conduite très technique dans lequel la nécessité d'une syntaxe lourde et complexe n'est pas primordiale, mais au contraire, source de potentielles incompréhensions. La communication sur un navire doit être directe, claire et courte. Ce qui doit être dit doit l'être sans artifices³⁹⁵. Le BST a pu par exemple soulever que l'utilisation de termes approximatifs avait participé à l'abordage entre le navire *Queen of Alberni* et le vraquier *Shinwa Maru* en 1992 en Colombie Britannique. Le rapport émis suite à cet accident³⁹⁶ a souligné que « *ni l'un ni l'autre des navires n'a utilisé une terminologie conforme au vocabulaire normalisé de la navigation maritime* »³⁹⁷.

181. Les *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP). Afin de pallier aux nombreuses difficultés posées par l'apprentissage et la pratique au quotidien d'une langue étrangère dans un contexte sécuritaire sensible, l'OMI a mis en place un ensemble de phrases préconçues³⁹⁸ qui doivent pouvoir répondre à la quasi intégralité des événements auxquels les opérateurs seront confrontés. Du fait de leur importance et de leur caractère universel, la convention STCW a imposé aux Etats formateurs d'inclure l'apprentissage de ces phrases dans leurs programmes de formation³⁹⁹. Outre l'intérêt d'être universellement comprises, les *Standard Marine Communication Phrases* (SMCP) permettent, par leur répétitivité, d'être extrêmement économes en ressources, notamment lors des situations de crise. Les opérateurs pouvant les énoncer de façon très automatique, sans avoir à consommer des ressources particulières pour préparer et énoncer ce qui doit être dit. Lors des situations de stress intense, les opérateurs ont naturellement tendance à réagir de façon instinctive plus que rationnelle. Or, en matière de communication, l'instinct conduira parfois l'opérateur à parler dans sa langue maternelle⁴⁰⁰, sauf si une autre langue est suffisamment intégrée à son fonctionnement cognitif

³⁹⁴ Report on "The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on Maritime Communication", A transport RTD program DGVII, Report issued by The Seafarers International Research Center of Cardiff (1999).

³⁹⁵ Ce besoin de concision a été parfaitement résumé par l'Assemblée de l'OMI dans sa présentation des *Standard Marine Communication Phrases*, en énonçant que: « *As navigational and safety communications from ship to shore and vice versa, from ship to ship, and onboard ship, must be precise, simple and unambiguous so as to avoid confusion and error, there is a need to standardize the language used* ». IMO Res. A.918(22).

³⁹⁶ Rapport d'enquête maritime sur l'abordage entre le traversier *Queen of Alberni* et le vraquier *Shinwa Maru* dans le Déroit de Georgia (Colombie-Britannique), le 12 mars 1992, BST Canada, Rap.n° M92W1022.

³⁹⁷ Le rapport fait ici référence à la résolution A.474(XII) de l'OMI adoptée le 19 novembre 1981 et intitulée « *Utilisation correcte en mer des voies de transmission en ondes métriques* » qui prévoyait l'emploi d'un vocabulaire maritime particulier lors d'échanges radio. Vocabulaire lui-même précisé par la résolution A.380(X) sous le titre de *Standard Marine Navigational Vocabulary* ou *SMNV*. La résolution A.474(XII) a été révoquée par la résolution A.954(23) de l'OMI adoptée le 5 décembre 2003.

³⁹⁸ L'utilisation des *SMNV* prévue dans la résolution A.380(X) a été remplacée par l'introduction des phrases normalisées de l'OMI dénommées *Standard Maritime Communication Phrases* ou *SMCP* par la résolution A.488(XII) remplacée par la résolution A.918(22) adoptée le 29 novembre 2001.

³⁹⁹ L'apprentissage des SMCP est prévu par la convention STCW pour les officiers chargés du quart à la passerelle. Code STCW Tableau A-II/1.

⁴⁰⁰ Lors de l'attentat du pétrolier *Limburg* en 2002 au large du Yémen, il a été rapporté que sous l'effet du stress le commandant a effectué une partie des communications de gestion de crise en langue française, même lorsqu'il parlait avec son équipage international. Les réactions devenaient instinctives et la langue maternelle est devenue inconsciemment la langue parlée par le commandant. Cela n'a en rien entamé son professionnalisme en prenant les bonnes décisions au moment opportun pour ne pas aggraver la situation de son navire et de son équipage. Propos recueillis auprès de M. Antin, directeur général de l'enseignement

et si les phrases à énoncer ont été suffisamment répétées pour constituer une empreinte permanente dans l'esprit de l'opérateur. Le langage devient commun et inné. Une communication adaptée est donc une première condition pour une intégration réussie d'un opérateur au sein d'un équipage. Mais cette communication très factuelle, que nous venons de préciser, peut être difficile si l'environnement organisationnel et culturel du bord n'est pas propice à son application.

B. Communication et hiérarchie – une difficile cohabitation

182. Nécessité de transmettre l'information malgré la hiérarchie. La création d'une communication efficace au sein d'un équipage n'est pas facilitée par les différences linguistiques entre les opérateurs. Cette difficulté, qui peut être surmontée par l'emploi des SMCP, peut s'avérer être plus délicate à gérer lorsqu'elle est combinée à une mixité culturelle marquée et à l'organisation hiérarchisée du navire. Cet élément de la gestion humaine ne doit pas être minimisé car il peut créer certains dysfonctionnements au sein de l'équipage en tant que groupe. Lors de certaines phases de conduite du navire, les décisions prises par un supérieur doivent pouvoir s'inscrire dans un échange constructif et suffisamment ouvert pour que ces décisions puissent être remises en question si elles sont jugées inappropriées à la situation, quand bien même la critique serait émise à l'égard du commandant par un matelot ou un élève⁴⁰¹.

183. Difficultés de certaines cultures à communiquer. Certaines cultures ayant un respect très marqué de la hiérarchie⁴⁰², ne forment pas un terrain favorable à cette remise en question. Tout comme les opérateurs ont « le droit de ne pas savoir » et surtout « de le faire savoir » dans le domaine des connaissances techniques, la même volonté de transparence devrait s'appliquer lorsque ceux-ci identifient une situation à risque ou une erreur d'interprétation de leur supérieur hiérarchique. Une grande étude menée en 2012 a par exemple démontré que les membres d'équipages issus de cultures ayant un fort respect pour les organisations hiérarchisées ne favorisaient pas une conduite optimale du navire⁴⁰³. Toujours selon cette étude, les marins devraient « *rapporter au capitaine tout facteur influençant les opérations nautiques pour prévenir les accidents. Les marins issus d'une culture hiérarchisée moins marquée seront plus enclins à participer d'avantage aux prises de décisions et à reporter tout risque potentiel afin qu'il soit évité* ». Les décisions prises par ceux-ci ne doivent pas être considérées comme étant systématiquement appropriées et exemptes de toute critique. Cette approche constructive doit tout d'abord être inculquée aux commandants pour qu'ils promeuvent cette volonté à leur équipage, mais également aux marins subalternes qui devraient d'eux-mêmes prendre l'initiative

maritime, BUTAEYE (E.), *La formation des marins pour la sécurité maritime, de solutions préventives, en solutions coercitives*, Mémoire Master 2 droit maritime, Université Aix-Marseille (2012).

⁴⁰¹ “*Junior team and watchstanders must never hesitate to question a decision if they consider that such decision is not in the best interests of the ship. Careful briefing and explanation of the responsibilities required of each member will help to accomplish this*”, SWIFT (A.J.), *Bridge Team Management, A Practical Guide*, The Nautical Institute, 2nd Edition.

⁴⁰² Un fonctionnement hiérarchique marqué peut être vu comme « *l'acceptation dans les relations interpersonnelles, d'une iniquité en matière de responsabilité ou de prise de décisions* », HOFSTEDE (G.), *Cultures and Organizations, software of the Mind*, (1991).

⁴⁰³ CHIN-SHAN (L.), KEE-HUNG (L.), Y.H. VENUS (L.), “Effects of national culture on human failures in container shipping: The moderating role of Confucian dynamism”, *Accident Analysis and Prevention*, 49 (2012), pp.457-469.

de soulever les incompréhensions latentes. Savoir dire non ou partager son analyse d'une situation est un « *gage indiscutable de professionnalisme* »⁴⁰⁴.

184. Communication à bord du *Costa Concordia*. L'analyse des causes ayant conduit au naufrage du paquebot *Costa Concordia* a mis en avant d'importants dysfonctionnements dans le domaine de la communication et de l'échange entre le commandant et les autres membres d'équipage présents à la passerelle. Alors qu'il prend la décision irrationnelle de passer extrêmement près des côtes de l'île du Giglio, aucun membre d'équipage n'a interpellé le commandant sur les risques que pouvait entraîner sa manœuvre⁴⁰⁵. Une meilleure approche des ressources humaines aurait probablement permis à l'officier de quart ou au matelot de veille de partager leurs doutes quant aux choix du capitaine. Encore eut-il fallu qu'il comprenne les ordres du capitaine⁴⁰⁶ et que cette démarche soit encouragée et inscrite dans les principes de conduite de la passerelle. *A fortiori* lorsque les cultures impliquées ne sont pas naturellement prédisposées à cet échange interhiérarchique.

C. Les effets du multiculturalisme sur la communication

185. Les actes de communication. Au-delà du multilinguisme, la communication peut être mise à mal lorsque des cultures totalement différentes œuvrent ensemble à la conduite du navire. Le lien entre ses cultures, et donc le rapport que ses membres entretiendront entre eux, ne s'effectuera pas exclusivement verbalement mais par des « actes de communication ». Ces actes de communication vont au-delà de la communication orale. L'intonation de la voix, la proxémie, ou la gestion des émotions seront perçus différemment selon la culture de l'interlocuteur. Ils peuvent être sources d'incompréhensions et de situations à risques. Une étude conduite en 2002 a par exemple mis en avant que 34% des marins philippins interrogés avaient déjà rencontré des problèmes de communication liés aux différences linguistiques, aux attitudes ou aux différences de cultures (Philippine National Maritime Polytechnique, 2002).

186. Le concept du *Cross Cultural Awarness*. Comme pour le concept de « *situation awarness* » qui a été développé pour définir la conscience de la situation, certains auteurs ont défini le concept de « *cross cultural awarness* » pour caractériser la conscience interculturelle (Hanvey, 1979). Ce concept précise 4 niveaux de compréhension des cultures qui auront tous une influence, négative ou positive, sur la conduite du navire. Le premier niveau correspond à une compréhension superficielle de l'autre culture, celle-ci est considérée comme « bizarre » ou « exotique ». Le second niveau correspond à une compréhension significative de certains de ses traits la caractérisant. La confrontation avec sa propre culture la rendra irrationnelle et irritante. Le troisième niveau permettra de commencer à en appréhender des traits plus fins, elle commencera à être acceptable. Enfin, le quatrième niveau du «

⁴⁰⁴ CLOSTERMANN (J.P.), Ibid, p.56.

⁴⁰⁵ « *While all the Bridge Team carried out both lapse and mistake/failure of attention, respectively not making the look out and the adequate support/warning to the Master during the most dangerous phase of approaching (not anticipating the maneuvers to correct the wrong course)* ». Rapport d'analyse du naufrage du paquebot *Costa Concordia*, Ibid, p.162.

⁴⁰⁶ Le timonier a attesté n'avoir pas compris les ordres de navigation donnés par le capitaine. Rapport d'analyse du naufrage du paquebot *Costa Concordia*, Ibid, p.75.

cross cultural awarness » sera acquis par une immersion totale dans la culture de l'autre. Elle sera acceptée car comprise. On imagine aisément les difficultés rencontrées pour un travail d'équipe efficace si chacun des membres d'équipage est issu d'une culture différente et qu'ils se situent tous au niveau 1 ou 2 du « *cross cultural awarness* ».

187. Convention STCW et échanges culturels. Comme nous le verrons, ce sera essentiellement la stratégie de l'armateur dans le choix des nationalités des membres qui composeront un équipage qui influenceront sur les problèmes posés par la mixité culturelle (voir *infra* n°235 et s.). Mais les écoles maritimes pourraient avoir un rôle pédagogique plus grand dans ce domaine. Puisque le métier de marin est un métier international, au caractère hiérarchisé très marqué, il serait tout à fait opportun que chaque Etat qui propose une formation maritime selon les standards STCW, impose à ses élèves de suivre une partie de leur formation dans une école étrangère pour favoriser les échanges et sensibiliser les élèves. Etonnamment, ni la convention STCW ni les écoles françaises ne proposaient aux élèves ce type d'échange qui pourrait pourtant être extrêmement profitables pour partager les expériences et être sensibilisés aux différences culturelles auxquelles les futurs officiers seront invariablement confrontés. Une étude sur l'impact des échanges universitaires sur le développement interculturel des étudiants a ainsi souligné que « *les programmes d'échanges universitaires internationaux (...) semblent jouer pleinement leur rôle d'ouverture à l'altérité, de sensibilisation à la différence culturelle, en plus de fournir aux candidats à l'échange un puissant levier de développement de leurs ressources personnelles* »⁴⁰⁷.

II. Un outil pour un équipage synergique : le *Bridge Ressource Management*

Par l'introduction du *Bridge Team Management* dans la partie obligatoire du code (A), la convention STCW lève partiellement cet obstacle de la communication pour parvenir à une cohésion d'équipage optimale (B).

A. Cadre réglementaire

188. Domaine aéronautique. Le transport aérien a été le précurseur dans l'étude de l'incidence des facteurs humains sur les accidents aéronautiques. Les enquêtes diligentées à la suite de l'accident de Ténériffe en 1977 qui a fait plus de 500 morts pointaient déjà les défaillances humaines comme causes principales du sinistre. De nombreuses enquêtes mirent ensuite en avant que la grande majorité des défaillances humaines résultaient plus de défaillances collectives que de défaillances individuelles. Ces études ont souligné que les accidents ayant une cause humaine résultaient essentiellement d'un manque de concertation lors de la prise de décision, d'une mauvaise

⁴⁰⁷ POURHADI (T.), *Impacts des échanges universitaires internationaux sur les étudiants de l'Université Lumière Lyon 2 : cap sur le Brésil*, Institut des Sciences et des Pratiques d'Education et de formation, Mémoire de Master 2 recherche (2011-2012).

communication, d'un management inadapté ou d'un mauvais leadership⁴⁰⁸. Afin d'améliorer la sécurité de ce mode de transport, la communauté aéronautique internationale a développé un outil pédagogique ayant pour but d'améliorer la cohésion des équipages : le *Cockpit Resource Management* (CRM). Cette approche devait permettre d'utiliser efficacement toutes les ressources disponibles : l'équipement, les procédures et les opérateurs, pour assurer une conduite aéronautique optimale. Ce n'est que lors de l'adoption des amendements de 1995 à la convention STCW que l'OMI a intégré à la formation maritime dans la partie recommandée, un outil largement inspiré du CRM : le *Bridge Resource Management* (BRM) pour les équipes « pont » et l'*Engine Resource Management* (ERM) pour les équipes « machine ». Soucieuse de confirmer ses nouvelles orientations, l'OMI l'a finalement intégré dans la partie obligatoire du code STCW en 2010 lors de l'adoption des amendements de Manille.

189. But du BRM. Le BRM est en fait l'outil qui permet de répondre à la norme de compétence définie par le code STCW comme étant « *l'aptitude à l'exercice de l'autorité et au travail en équipe* ». Cette compétence sera obligatoire pour accéder à certains brevets qui concernent le personnel d'encadrement exerçant au service pont et au service machine⁴⁰⁹. Souvent dispensé sous forme de stage, le BRM a des objectifs similaires au CRM. Il consiste à sensibiliser les opérateurs à la conduite nautique prise dans son intégralité par l'analyse de cas et la pratique d'exercices simulés selon divers scénarios. L'objectif de ces exercices étant d'optimiser l'intégralité des ressources humaines, matérielles et procédurales et d'intégrer chaque opérateur dans le « groupe passerelle » afin de préparer et conduire une navigation donnée.

B. Les axes de travail du BRM

Le travail du BRM s'articule autour de plusieurs axes qui feront appel aux notions sur les facteurs humains que nous avons déjà développés. C'est un outil polyvalent visant à travailler sur la cohésion de l'équipage dans le but de créer une passerelle synergique.

1°) Sensibiliser les opérateurs au travail en équipe

190. Notion de travail en équipe. Le travail en équipe est un « *ensemble de personnes travaillant à une même tâche* »⁴¹⁰. Le BRM travaille au rapprochement des notions « *ensemble de personnes* » et « *même tâche* » et tente de l'appliquer à l'expédition nautique. « *Ensemble de personnes* » étant l'équipe passerelle et « *même tâche* » étant un objectif commun : la conduite du navire en toute sécurité. Chacun des membres d'équipage aura un rôle à jouer dans cet objectif. Pris en tant qu'individu isolé, chaque opérateur devra apporter ses compétences propres et les mettre au service du

⁴⁰⁸ CAP 720 – *Flight Crew Training, Cockpit Resource Management (CRM) and Line Oriented Flight (LOFT)*, Civil Aviation Authority (2002): www.caa.co.uk

⁴⁰⁹ Cette compétence est demandée pour accéder aux brevets de Capitaine et de Second pour les navires d'une jauge brute > 500 (Section A-II/2), d'officier chargé du quart à la passerelle pour les navires d'une jauge brute > 500 (Section A-II/1), d'officier chargé du quart à la machine sur des navires ayant une puissance propulsive > 3000kW, de Chef et de Second mécanicien sur des navires ayant une puissance propulsive > 3000kW (Section A-III/2) ainsi que pour le brevet d'officier électronicien (Section A-II/6).

⁴¹⁰ www.larousse.fr

groupe. En effet, tout travail d'équipe nécessite que chaque opérateur possède au préalable un savoir technique personnel approprié à son domaine d'intervention⁴¹¹. Le BRM a pour vocation à décloisonner ces individualités douées de compétences, pour mutualiser et optimiser les ressources humaines et matérielles dans la conduite nautique⁴¹².

191. Méthodes de travail. La solution la plus efficace proposée par le BRM pour travailler sur cette notion d'équipe consiste à préparer et suivre des scénarios de conduite joués sur simulateurs par plusieurs stagiaires qui reconstituent une équipe passerelle⁴¹³. Les stagiaires seront ainsi tout à tour, pilote, commandant, lieutenant ou matelot. Le stage se déroule en trois parties. La première sera théorique et consistera à l'analyse de cas d'accidents et de discussions sur les causes qui ont conduit au sinistre. Une large place sera consacrée à l'analyse de l'influence des facteurs humains contributifs à l'accident étudié et la propagation des chaînes d'erreur. La seconde partie consistera à préparer le voyage déterminé par le scénario choisi. Enfin, le troisième volet du stage qui nous intéresse particulièrement sera la conduite du navire en dynamique et en équipe pour effectuer la traversée préparée lors de la seconde phase. Lors de cette phase, certaines problématiques inhérentes au travail en équipe sur un navire apparaîtront.

192. Un travail d'équipe dans un environnement hiérarchisé. Pour qu'il soit efficace, le travail en équipe devra en effet évoluer dans un environnement parfaitement organisé. Le rôle de chacun devra être connu pour ne pas laisser de place à l'incertitude dans la prise de décision. De prime abord, le fonctionnement hiérarchisé d'un navire semble constituer un terreau favorable à la création de cette organisation. La présence d'un chef (le capitaine), d'un opérateur (le chef de quart) et de fonctions support (le matelot de veille) ne sera cependant pas la garantie d'une gestion optimale des ressources. Car en créant des *leaders* non-naturels, identifiés par leurs rangs (en haut duquel nous retrouvons le capitaine), plutôt que par leurs capacités naturelles de management, la hiérarchie pourra favoriser le développement de comportements contre-productifs.

2°) Travailler sur la problématique du *leadership*

193. Les différents types de *leadership*. En permettant aux stagiaires de devenir tour à tour *leaders* de l'équipe passerelle ou subalternes, le BRM dévoilera aux opérateurs leurs capacités managériales lorsqu'ils endosseront le rôle de capitaine et les confrontera à différents managements lorsqu'ils auront des fonctions plus secondaires. Ainsi, les opérateurs pourront faire face à une organisation de passerelle autocratique dans laquelle le *leader* ne délègue pas, à une organisation laxiste, dans laquelle il n'existe pas de *leadership* et enfin à une organisation égocentrée qui favorisera l'isolement des opérateurs. Ces trois types de fonctionnement qui s'opposent à un fonctionnement

⁴¹¹ Selon Jean-Pierre Clostermann, le travail en équipe ne peut être efficace qu'à condition que « *Chacun apporte des compétences spécifiques et une expertise dans son rôle* », CLOSTERMANN (J.P.), Ibid, p.133.

⁴¹² « *To achieve the successful completion of the voyage it is the concern of all ships's officers to make the best possible use of available resources, both human and material. Each member of the team has a part to play in this* », SWIFT (A.J.), *Bridge Team Management, A Practical Guide*, The Nautical Institute, 2nd Edition, p.2.

⁴¹³ « *In many cases, the best method of learning such skills is to attend a simulator course with a whole ship's crew or at least the watchkeeping officers, including the Master* », SWIFT (A.J.), Ibid, p.49.

optimisé devront être identifiés par les opérateurs et, si possible, compensés par une démarche constructive d'échanges et de communication.

194. Apprentissage de la méthode RISC. Cette démarche pourrait être pratiquée lors des stages de BRM par la simulation de situations pendant lesquelles des erreurs de conduite seront volontairement commises par l'opérateur jouant le leader. L'opérateur subalterne devant tout d'abord informer son supérieur de l'interprétation qu'il se fait d'une situation, de manière formelle ou informelle⁴¹⁴, puis suggérer des pistes de solutions et enfin critiquer de manière constructive la décision prise par le supérieur si le subalterne la trouve inappropriée⁴¹⁵. Cette méthode appelée RISC pour Renoncer, Informer, Suggérer, Critiquer, donne un gradient d'efficacité du travail en équipe en fonction de l'attitude de chacun. Renoncer étant bien évidemment une attitude à proscrire car l'information ne passe pas, ce qui se retrouve typiquement dans un fonctionnement de passerelle égocentrée. Le capitaine doit pouvoir au minimum attendre que ses membres d'équipages l'Informent de leur perception de la situation rencontrée et dans le meilleur des cas, qu'ils Critiquent ses décisions. Les interactions et les échanges qu'auront eus les acteurs durant la conduite du navire seront analysés à la fin de l'exercice. Il sera possible de constater si chacun a joué son rôle conformément à ce qui était attendu. Le supérieur devant faire preuve d'autorité dans ses décisions, tout en restant à l'écoute des remarques de ses subalternes qui devront aussi assumer de critiquer les décisions prises.

3°) La passerelle synergique

195. L'équipage, rempart aux erreurs individuelles. Qu'elles soient propres à chaque individu ou à un fonctionnement de groupe, les notions sur les facteurs humains que nous venons de développer ont un seul but : fiabiliser les actions des opérateurs dans la conduite du navire. Cette fiabilisation passera par une approche pédagogique soucieuse des forces et des faiblesses de l'élément humain. Lorsqu'il sera considéré au niveau individuel, l'opérateur devra adapter sa dépendance à l'assistance technologie et comprendre son fonctionnement cognitif afin d'en maîtriser les limites. Mais un opérateur seul ne saurait suffire à assurer la sécurité d'une expédition maritime.

L'équipage d'un navire dans lequel chacun à un rôle à jouer est constitué d'éléments devant interagir entre eux. La cohésion entre ces membres doit être optimale pour que toutes les ressources disponibles soient utilisées judicieusement. Lorsqu'elles le sont, ces ressources matérielles et humaines constitueront un terrain favorable à la création d'une synergie d'équipage⁴¹⁶. En s'opposant aux trois autres types de passerelle que nous venons de décrire, la passerelle synergique aura pour ingrédients : une communication efficace et un exercice du leadership adapté qui acceptera la remise en question et qui saura appréhender les différences culturelles. Le groupe ainsi formé se constituera en rempart contre

⁴¹⁴ Faire passer une information de manière informelle permet d'amener le destinataire de la réflexion à remettre en question sa propre vision de la situation tout en gardant une certaine distance dans la hiérarchie. Ainsi un matelot pourra dire « *n'est-ce pas un feu rouge sur bâbord* » au lieu de « *il y a un feu rouge sur bâbord* » pour informer son supérieur qu'il y a bien un navire qui croisera leur route sans pour autant sous-entendre que celui-ci ne l'a pas vu.

⁴¹⁵ Par exemple, « *aurions-nous pu passer sur l'arrière de ce navire ?* » au lieu de « *La bonne manœuvre aurait été de passer sur l'arrière de ce navire* ».

⁴¹⁶ CLOSTERMANN (J.P.), *Les facteurs humains au cœur de la sécurité maritime : la gestion des ressources en passerelle du navire*, Psychologie, Université de Bretagne Sud (2014).

les erreurs individuelles. Si elles surviennent malgré tout, la cohésion du groupe permettra d'en rattraper les effets. Dans cette configuration idéale, le fonctionnement de la passerelle atteint un niveau supérieur à ce que qu'aurait pu donner la somme des individualités⁴¹⁷. Suite à un incendie dans la salle des machines d'un navire, le MAIB a par exemple soulevé que les actions inappropriées du commandant dans la lutte contre l'incendie auraient dû être mises en avant par le chef mécanicien si celui-ci pensait qu'elles allaient à l'encontre de la sécurité. Une équipe synergique aurait certainement soulevé les incohérences de ses décisions⁴¹⁸.

196. Accidents liés à l'absence de formation au BRM. Exemples. Une analyse parue en 2013⁴¹⁹ sur des cas d'abordage met en avant que la plupart des accidents sont d'origine humaine et qu'un manque de formation au BRM peut être une cause aggravante, voire principale, dans la survenance des accidents. En travaillant sur les différents types de passerelle et en sensibilisant les opérateurs au travail en équipe pour parvenir à ce travail synergique, le BRM se pose en pilier incontestable de la sécurité maritime. Le rapport d'accident du navire *Costa Concordia* a par exemple souligné qu'aucun des officiers présents à la passerelle lors du naufrage du navire n'avait suivi de cours de BRM. En précisant également qu'une meilleure communication et une plus grande cohésion d'équipage, mise à mal par le *leadership* inapproprié du capitaine, aurait certainement permis d'éviter la catastrophe, le rapport souligne le retard de la formation maritime dans ce domaine. En intégrant, en 2010, le BRM à la formation obligatoire, la convention STCW introduisait enfin ces notions élémentaires pourtant depuis longtemps intégrées à la formation aéronautique. En effet, les experts qui ont analysé l'accident de Détroit incriminaient déjà, en 1987, le manque de cohésion de l'équipage⁴²⁰. Le CRM fut ainsi intégré à la formation des pilotes de ligne.

197. Ouvrir le BRM a la mixité culturelle. Le BRM tel qu'il est appréhendé par la formation maritime reste cependant perfectible. Il ne prend par exemple pas en compte les problèmes liés à la mixité culturelle au sein d'un même équipage. Pour rejoindre nos commentaires sur la mise en place d'échanges inter écoles en cours de formation, il serait judicieux et bénéfique de considérer des périodes de pratique du BRM avec des élèves issus d'écoles de différents pays⁴²¹. La conduite des scénarios pourrait ainsi être plus réaliste en faisant interagir des opérateurs aux cultures extrêmement différentes. Les exercices pratiqués seraient ainsi complets et la formation au travail en équipe prendrait

⁴¹⁷ La synergie peut être définie comme étant « le phénomène par lequel plusieurs individus agissant ensemble créent un effet plus grand que la somme des effets attendus s'ils avaient opéré indépendamment ou créé un effet que chacun d'entre eux n'aurait pas créé isolément », GRAU (J.Y.), « Notions de psychologie aéronautique », In : MAROTTE (H.) et GRAU (J.Y.), *Facteurs humains ATPL – CPL – IR*, Partie 2, Institut Jean Mermod (2008), p.91.

⁴¹⁸ En l'espèce, un feu s'est déclaré à la machine et le commandant a décidé d'utiliser le système d'extinction fixe par CO2 mais en gardant le moteur de propulsion allumé pour continuer à naviguer. Ce faisant, le CO2 a perdu de son efficacité et le feu n'a pas été éteint complètement. MAIB Safety Digest, Lessons from Marine Accident Reports, n° 2/2017, Case 5, pp. 12-13.

⁴¹⁹ CHAUVIN (Ch.), LARDJANE (S.), MOREL (G.), CLOSTERMANN (J.P.), LANGARD (B.), "Human and organizational factors in maritime accidents: Analysis of collisions at sea using the HFACS", *Accident analysis and prevention*, Vol.59 (2013), pp.26-37. L'analyse étant faite sur 27 cas de collisions répertoriés et analyses par le BST Canada et le MAIB Britannique entre 1998 et 2012.

⁴²⁰ "Analysis of the CVR transcript shows little evidence of team performance and, instead, reveals a relationship most definitively not conducive to effective monitoring, crosscheckings and communications", LAUBER (J.K.), "Northwest 255 at DTW: Anatomy of a Human Error Accident", *Flight safety Foundation – Human Factors & Aviation Medicine*, Vol.36 - No.4, July / August 1989.

⁴²¹ Ce peut être le cas lorsque les marins suivent ces cours en formation continue et que par conséquent de multiples nationalités peuvent avoir accès à un même cours.

toute son importance dans le cursus scolaire. Par ailleurs, intégrer le BRM à la formation initiale constitue une première approche de la notion de travail d'équipe pour les futurs officiers mais elle ne saurait être suffisante lorsque la qualification d'un opérateur sera considérée à l'échelle d'une carrière.

TITRE 2 LA DIVERSITÉ DES POLITIQUES D'ARMEMENT

198. Avec ses forces et ses défauts, la standardisation de la formation maritime, matérialisée par la convention STCW, est un élément important de la sécurité maritime et de la prévention du dommage. Elle ne saurait cependant constituer à elle seule une garantie de la compétence des équipages. Le laxisme d'Etats formateurs sans expérience, ou qui n'ont tout simplement pas la volonté de faire appliquer en droit interne un instrument normatif, au caractère pourtant impératif, ne permet pas de s'assurer que chaque marin détenteur d'un brevet STCW aura les compétences telles que définies dans le Code. Les nouvelles orientations de l'OMI sur l'élément humain constituent assurément un tournant dans la façon de percevoir les capacités réelles des opérateurs. Mais le caractère complexe et récent de cette approche, qui repositionne le marin au centre de la conduite du navire, incite à la plus grande prudence quant aux potentiels résultats qui pourraient en découler. Son efficacité dépendant également de la façon dont elle sera appliquée par les Etats formateurs.

Ces incertitudes sur la capacité des opérateurs à conduire le navire seront aggravées par d'autres facteurs, liés cette fois à l'exploitation du navire.

Il serait pratique d'affirmer que celui qui assure le recrutement et emploie les équipages sera, par la mise en place de stratégies adaptées, un rempart contre l'utilisation d'opérateurs aux compétences douteuses. Cette approche permettrait en effet de compenser les lacunes de ces Etats peu exigeants. Mais elle reste purement théorique. La réalité pourra être bien différente. Les stratégies d'exploitation adoptées par l'armateur pourront avoir un effet inverse. Les grandes libertés qui lui seront laissées dans ce domaine influenceront directement sur sa capacité à maîtriser la compétence de ses marins. Elles pourront être le résultat de choix totalement délibérés, et qui correspondent à sa philosophie de gestion des navires (Chapitre 1) ou bien encadrées par des réglementations spécifiques, mais qui le laisseront, une fois encore, très libre dans leur mise en œuvre pratique (Chapitre 2). Les effets négatifs qui pourraient découler de ces politiques d'armement n'ont cependant rien de définitifs. Les armateurs pourront les compenser en s'investissant davantage dans la gestion humaine de leurs navires. Mais rien ne présage de leur volonté d'agir ainsi.

CHAPITRE 1 DES STRATEGIES D'ARMEMENT CHOISIES

199. Les orientations stratégiques librement déterminées par l'armateur dans la gestion de ses navires pourront avoir des répercussions importantes sur sa capacité à maîtriser les compétences de ses équipages. De manière schématisée, on peut considérer que plus l'armateur s'éloignera d'une gestion traditionnelle basée sur le principe de l'intérêt commun (*supra* n°58), plus il s'éloignera d'un contrôle effectif de son équipage, prérogative pourtant essentielle pour la sécurité maritime. Cet éloignement sera tout d'abord favorisé par le choix du pavillon. En optant pour des pavillons ouverts, les armateurs feront le choix d'inscrire la gestion de leur navire dans un environnement réglementaire incertain, voire laxiste. Cette incertitude dans les capacités du pays choisi à exercer effectivement sa juridiction sur les navires qu'il immatricule se traduira tout d'abord par une perte du contrôle des compétences de l'équipage par l'Etat du pavillon (Section 1). Le choix d'un tel pavillon, permissif en matière de nationalité des équipages, pourra par ailleurs conduire l'armateur à s'éloigner encore plus de la gestion humaine de ses navires en déléguant tout ou partie de cet aspect de la gestion de son outil de travail à une société tierce, le *crewmanager* (Section 2). Les effets indésirables de la complexification de la gestion humaine causée par l'utilisation d'un environnement dérégulé et la délégation pourront cependant être contrés par une implication accrue de l'armateur dans la gestion de ses équipages

SECTION 1 LE CHOIX DU PAVILLON, UNE PERTE DE CONTRÔLE DES COMPETENCES DES EQUIPAGES ?

200. Choisir le pavillon d'un navire et lui attribuer une nationalité est extrêmement aisé. Historiquement, les Etats à forte tradition maritime imposaient une communauté d'intérêts pour accepter d'immatriculer un navire, notamment en matière de nationalité des équipages et de nationalité de l'armateur. L'effondrement du tonnage immatriculé dans ces Etats⁴²² au profit de pavillons ouverts a fait disparaître cette communauté d'intérêts pour des intérêts particuliers (I). L'armateur pourra ainsi rattacher son navire à un pavillon qui le laissera totalement libre dans le choix de l'origine de ses marins. Il pourra à ce titre recruter des professionnels formés par n'importe quel Etat formateur et dont la qualité du système de formation et de délivrance des brevets lui sera totalement inconnu (II). Cette perte de maîtrise dans la compétence des équipages sera par ailleurs doublée d'un risque supplémentaire par l'utilisation d'équipages cosmopolites, qui pourront parfois s'avérer être incompatibles (III).

⁴²² A titre d'exemple, la flotte commerciale française, Etat maritime traditionnel, est ainsi passée du 4^e au 29^e rang mondial entre 1960 et 2007. REVET (C.), Rapport fait au nom de la commission des affaires économiques sur le projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires, Sénat, n°439, 12 septembre 2007.

I. Le renversement du cadre de l'attribution d'un pavillon

Historiquement, il devait exister un lien fort entre l'Etat du pavillon et l'armateur pour que le premier accepte d'immatriculer les navires du second. L'effacement de l'intérêt commun au profit de l'intérêt particulier favorisé par la consécration du principe de souveraineté des Etats à définir les conditions d'immatriculation des navires (A) a progressivement entraîné la disparition de ce lien réel pour un lien superficiel, créé *ad hoc* (B).

A. Le maintien de la souveraineté des Etats du pavillon dans les conditions d'immatriculation des navires

201. Historique. La question des conditions d'attribution du pavillon d'un Etat désirant immatriculer un navire et lui donner sa nationalité s'est posée au milieu du XX^e siècle avec le développement des pavillons de libre immatriculation, autrement appelés de manière péjorative « *pavillons de complaisance* ». Immatriculer sous le pavillon d'un Etat autre que celui dans lequel l'armateur a ses intérêts est une ancienne pratique qui remonte au XVII^e siècle lorsque les marchands anglais utilisaient le pavillon espagnol pour éviter le monopole du Royaume d'Espagne dans le commerce avec les Amériques. Ces immatriculations sous pavillons tiers ont perduré dans le temps, le plus souvent pour contourner des restrictions nationales ou un contexte géopolitique défavorable. Ainsi, lors de la seconde guerre d'indépendance de 1812 les navires marchands américains ont été immatriculés sous pavillon Portugais pour contourner les blocus anglais. Les exemples sont ainsi nombreux⁴²³. Mais la forme moderne des pavillons de libre immatriculation date seulement des années vingt lorsque certains Etats ont décidé de faciliter l'immatriculation de navires moyennant un régime fiscal très favorable, peu de contraintes sociales, peu de contrôles réglementaires, pas de lien de nationalité entre l'armateur et cet Etat et surtout, pas de contraintes ni de préférence nationale dans la composition des équipages⁴²⁴. Le pavillon panaméen a ainsi été le premier pavillon de libre immatriculation créé sous sa forme moderne. L'immatriculation de navires américains, notamment de paquebots de croisière⁴²⁵, sous ce pavillon pour contourner les restrictions, imposées par la prohibition, a permis à ce petit pays d'Amérique centrale de voir son tonnage augmenter de manière considérable quand bien même il n'avait pas une tradition maritime forte⁴²⁶. L'instabilité politique du Panama après la seconde guerre mondiale a conduit le Liberia à ouvrir également son pavillon aux intérêts étrangers en promulguant en 1948 le *Liberian Maritime Law* et le *Liberian Corporation Law*. Cette même année, le premier navire nommé

⁴²³ On pense également à l'immatriculation de navires négriers sous pavillon tiers par les Etats-Unis et de nombreux Etats d'Amérique latine dès le 19^e pour contourner les accords internationaux abolissant l'esclavage, BOCZEK (B.A.), *Flags of Convenience : An International Legal Study*, Cambridge, Harvard University Press, (January 1967).

⁴²⁴ MORRIS (J.), "Lost at sea: 'Flags of Convenience' Give Owners a Paper Refuge", *Houston Chronicle*, August 22, 1996, p.15 (Lexis Nexis).

⁴²⁵ Notamment les paquebots *Reliance* et *Resolute* qui ont été transféré sous pavillon Panama en 1922.

⁴²⁶ Le pavillon du Panama a pu se développer pendant l'entre-deux guerres avec notamment le transfert de la flotte des 5 navires Esso en 1935 pour s'affranchir de l'instabilité européenne, mais également par le transfert d'une partie de la flotte Grecque sous ce jeune pavillon à la fin des années 30 pour compenser les coûts élevés de la main d'œuvre maritime nationale

World Peace a été immatriculé sous pavillon libérien. En 1967, quelques années seulement après sa création, ce pavillon est devenu le premier pavillon mondial.

202. Convention de Genève 1958. Le développement fulgurant de ces nouveaux acteurs maritimes a bousculé l'ordre bien établi des pays maritimes historiques qui consistait à considérer que l'attribution d'un pavillon devait être conditionné à l'existence d'un lien fort et réciproque entre le navire et l'Etat du pavillon. Soucieuse de limiter les excès dans ce domaine et de préserver un contrôle réel des Etats sur les navires qu'ils immatriculent, notamment en haute mer, la communauté internationale a élaboré en 1958 un premier texte qui imposait aux Etats du pavillon plusieurs obligations. La convention de Genève sur la haute mer⁴²⁷ imposa aux Etats qu'ils exercent leur juridiction sur les navires qu'ils immatriculent et qu'ils mettent en place des contrôles dans les domaines techniques, administratifs et sociaux pour qu'ils s'assurent que le navire respecte la réglementation internationale et nationale. Mais en précisant, dans son article 5, que « *chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon* », la convention de 1958 laissait aux pays leur pleine souveraineté pour choisir sous quelles conditions un navire pourra battre leur pavillon et sous quelle forme l'exercice de leur juridiction et la mise en place de contrôles devaient être instaurés.

203. Convention des Nations Unies de 1982. La convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 n'a pas modifié ce principe de souveraineté⁴²⁸ mais a permis de préciser un peu plus le cadre dans lequel il devait se développer. Alors que la convention de 1958 précisait simplement que « *l'Etat doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle, dans les domaines technique, administratif et social* » sur les navires battant son pavillon, la convention de 1982 donnait plus de précisions sur le contenu de ses prérogatives et plus particulièrement sur la compétence des équipages. En effet, en énonçant dans l'article 94 que les Etats du pavillon devaient prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer notamment en ce qui concerne la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, conformément aux instruments internationaux applicables, le texte de 1982 précise ces obligations. L'alinéa 4 du même article va encore plus en loin lorsqu'il énonce que tout navire devra être « *confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues* » et de préciser lesdites qualifications. Ainsi, la convention énonce clairement que les officiers et le capitaine devront avoir des compétences suffisantes en ce qui concerne la navigation, les communications et la conduite des machines. Au niveau de l'équipage, celui-ci devra connaître et respecter la réglementation internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages ainsi que sur la prévention et la maîtrise de la pollution.

204. Principe de souveraineté. Sans les nommer explicitement, la convention impose donc aux Etats du pavillon de s'assurer que les navires qu'ils immatriculent respectent les grands instruments

⁴²⁷ Convention de Genève de 1958 intitulée Convention sur la Haute Mer, élaborée le 29 avril 1958 et entrée en vigueur le 10 juin 1964.

⁴²⁸ L'article 91 de la Convention sur le droit de la mer concernant la nationalité des navires stipule en des termes identiques que : « *Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon* ».

tels que les conventions SOLAS, MARPOL et COLREG d'une part et que les équipages qui arment ces navires possèdent les qualifications prévues par la convention STCW dès lors que ceux-ci ont été ratifiés par l'Etat concerné et adoptés en droit interne⁴²⁹. L'Etat du pavillon ne peut donc pas totalement se désintéresser d'un navire à qui il a donné sa nationalité. Mais une fois ce principe posé, la réalité de la relation entre ce pays et le navire est tout autre. En effet, puisque l'Etat est souverain dans les conditions d'immatriculation des navires, il le sera également dans les moyens de contrôle de l'application à bord des instruments internationaux par lui ratifiés ainsi que sa réglementation interne les intégrant. Ce principe ne saurait être remis en cause par un autre Etat qui aurait souffert d'un dommage causé par un « navire-poubelle » immatriculé par un Etat laxiste qui n'exercerait que très sommairement les prérogatives auparavant énoncées. Même l'absence de conditions rigoureuses à l'immatriculation d'un navire laisse l'attribution du pavillon opposable aux tiers.

205. Jurisprudence. Arrêt *Saïga*. Ce principe de souveraineté a ainsi été confirmé par les juridictions judiciaires françaises par la chambre de l'instruction de la Cour de Paris en prononçant la nullité de la mise en examen de l'Administration Maritime Maltaise par le juge d'instruction du Tribunal de Grande Instance de Paris dans la procédure pénale ouverte après le naufrage du pétrolier *Erika*. Cette décision fut approuvée par la Cour de cassation qui justifia sa décision en précisant que « *La coutume internationale (...) s'oppose à la poursuite des Etats devant les juridictions pénales d'un Etat étranger (...) en raison d'actes qui, comme en l'espèce, relèvent de la souveraineté de l'Etat concerné* »⁴³⁰. L'arrêt *Saïga* rendu le 1^{er} juillet 1999 par le Tribunal International de la Mer va dans le même sens lorsqu'il précise que « *la détermination des critères et des formalités concernant l'attribution et le retrait de la nationalité aux navires constituent des matières qui relèvent de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon* »⁴³¹. Ce principe de souveraineté dans les modalités d'attribution d'un pavillon est sur le principe justifié⁴³². Il laisse donc une grande liberté d'action aux Etats pour organiser en droit interne une réglementation qui garantisse une exploitation sûre des navires qu'ils immatriculent et conforme aux instruments normatifs impératifs.

B. Le lien substantiel : de la condition à la conséquence de l'immatriculation

206. Du lien « réel » au lien « substantiel ». Le principe de souveraineté laisse donc une grande liberté aux Etats pour définir quels navires seront autorisés à battre leur pavillon. Derrière cette liberté se cache une autre liberté encore plus fondamentale : celle laissée à l'armateur de choisir son pavillon. En effet, les Etats du pavillon dits « *de complaisance* » profitent de ce blanc-seing pour fixer

⁴²⁹ Art. 94 : Obligations de l'Etat du pavillon : « *En particulier tout Etat ; (...) b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon* ».

⁴³⁰ La Cour a confirmé que l'attribution d'un pavillon par l'Etat Maltais était un acte d'une telle importance qu'il ne pouvait qu'être considéré comme un acte de souveraineté et non comme un simple acte de gestion comme il a été avancé lors du pourvoi. Cass. Crim, 23 novembre 2004, n°04-84265, *Bull. Crim. 2004, DMF 2005-302*, obs. RENARD (J.L.).

⁴³¹ Le litige opposait l'Etat du pavillon de Saint Vincent les Grenadines à l'Etat de Guinée qui a arraisonné le petit pétrolier *Saïga* au large de ses côtes au motif de fraude pour l'importation, l'achat et la vente de carburant en république de Guinée. L'Etat de Guinée soulevait l'incompétence de l'Etat de Saint Vincent les Grenadines dans cette affaire au motif que le navire « *n'était pas valablement immatriculé* ». Affaire du navire « *Saïga* » (n°2), Saint Vincent et les Grenadines c. Guinée, Tribunal International de la Mer, 1^{er} Juillet 1999.

⁴³² BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), *Traité de droit maritime*, LGDJ, p.125.

des conditions minimales d'immatriculation afin de convaincre les armateurs d'immatriculer ses navires dans leur pays. L'attribution d'un pavillon était historiquement naturelle. L'armateur choisissait l'Etat avec qui il possédait le plus de relation. Dans la grande majorité des cas, ils optaient, sur le principe d'intérêt commun que nous avons déjà développé précédemment, celui depuis lequel ils exploitaient leurs navires. Le lien entre le navire et l'Etat du pavillon était réel et était le plus souvent représenté par la nationalité de l'armateur ou de sa société d'armement. Il était la cause du choix du pavillon. C'est en ce sens que la première version de la convention de 1958 sur la haute mer formulait son article 5 en stipulant qu'il devait « *exister un lien réel entre l'Etat et le navire* ». Le terme plus faible et plus consensuel de « *lien substantiel* » lui fut finalement préféré lors de la rédaction finale du texte⁴³³.

207. Convention de 1986 sur l'immatriculation des navires. En conditionnant dans son article 91 la possibilité pour un Etat d'attribuer sa nationalité à un navire à « *l'existence d'un lien substantiel entre l'Etat et le navire* » la convention des Nations Unies sur le droit de la mer souhaitait préserver cette relation étroite qui devait exister entre le navire (et indirectement l'armateur) et l'Etat du pavillon. Trop timoré, le terme ne permettait plus de considérer que le lien ainsi mentionné devait être la cause du choix du pavillon par l'armateur. A la demande des pays en voie de développement qui voyaient leurs marins s'engager sur des navires immatriculés dans des registres libres, la CNUCED a réuni en juillet 1984 un conférence internationale visant à faire peser des obligations réelles sur les Etats du pavillon mais surtout à définir la notion de lien substantiel en lui donnant un contenu précis⁴³⁴ dans le but de préserver l'existence d' « *un lien authentique entre le navire et l'Etat du pavillon* »⁴³⁵. Elle le définit notamment par le principe de nationalité, que ce soit celle du propriétaire⁴³⁶ ou de l'équipage servant à bord en imposant aux Etats d'immatriculation qu'une « *partie satisfaisante de l'effectif des officiers et des équipages des navires marchands qui battent son pavillon est constituée par des nationaux ou des personnes domiciliées ou ayant légalement leur résidence permanente dans l'Etat d'immatriculation* »⁴³⁷. La convention va encore plus loin en matière de compétence des équipages en recommandant aux armateurs de s'impliquer dans la formation de marins ressortissants de l'Etat du pavillon ou y résidant⁴³⁸. En ne quantifiant pas la part de nationaux devant composer l'équipage et en renvoyant aux Etats du pavillon la définition des dispositions devant régir les conditions de nationalité des propriétaires, la convention de 1986, si elle devait entrer en vigueur, ne bouleversera pas l'ordre établi. L'Etat du pavillon reste une fois encore libre dans la définition du contenu du lien substantiel

⁴³³ Convention de Genève sur la Haute mer. Une première version du texte s'inspirait de l'arrêt *Nottebohm* sur la nationalité des personnes civiles. En l'espèce, la Cour Internationale de Justice a déclaré que la nationalité Liechtensteinoise nouvellement acquise par le sieur Nottebohm ne pouvait être opposée à l'Etat du Guatemala faute d'effectivité. Principauté du Liechtenstein c. Guatemala, Affaire *Nottebohm* (deuxième phase), Arrêt du 6 avril 1955, Recueil, 1955, p.4.

⁴³⁴ Le texte définitif intitulé Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires fut adopté le 20 janvier 1986. Faute de ratifications, le texte n'est toujours pas entré en vigueur.

⁴³⁵ Second rappelant du préambule de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires de 1986.

⁴³⁶ Art.8 alinéa 2 : Propriété des navires. « *Sous réserve des dispositions de l'article 7, l'Etat du pavillon fait figurer dans ses lois et règlements, des dispositions appropriées sur la participation de ses nationaux en tant que propriétaires des navires qui battent son pavillon et sur le niveau de cette participation ; ces lois et règlements devraient être suffisants pour permettre à l'Etat du pavillon d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires qui battent son pavillon* »

⁴³⁷ Art.9, alinéa 1 : Recrutement des équipages.

⁴³⁸ Art.9, alinéa 5 : Recrutement des équipages. « *Suivant l'objectif fixé au paragraphe 1 du présent article, l'Etat d'immatriculation devrait, en coopération avec les propriétaires de navires, favoriser l'éducation et la formation de ses nationaux ou des personnes domiciliées ou ayant légalement leur résidence permanente sur son territoire* ».

même si l'on comprend bien par ce texte que le lien substantiel devrait au moins pour partie être déterminé par la nationalité de l'équipage comme ce fut le cas avant l'émergence des pavillons de libre immatriculation. Il devrait donc en théorie exister des points communs entre les marins, l'armateur (ou le propriétaire) et l'Etat du pavillon qui a enregistré le navire.

208. Inversement du droit international du pavillon. Puisqu'aucun texte n'a précisé la notion de lien substantiel, il ne peut être ni une cause, ni une condition à l'attribution d'un pavillon à un navire. Il n'y a plus de lien naturel entre le navire et l'Etat du pavillon conduisant à une immatriculation, mais un lien artificiel créé *ad hoc* par cet acte. Comme le soulignent certains auteurs, le droit international du pavillon s'est inversé⁴³⁹. Le lien qui était la cause du rattachement du navire à un Etat en devient la conséquence. C'est en ce sens que le Tribunal International de la Mer s'est prononcé dans l'affaire du navire *Saiga* déjà évoquée. En confirmant l'argument de Saint-Vincent-et-les-Grenadines qui affirmait « *que rien dans la Convention ne vient à l'appui de l'affirmation selon laquelle l'existence d'un lien substantiel entre un navire et un Etat constitue une condition préalable nécessaire à l'attribution de la nationalité au navire* », le Tribunal rejette l'argument de l'Etat de Guinée qui estimait irrecevable l'action de l'Etat du pavillon au motif qu'il n'existait pas de lien substantiel entre celui-ci et le navire.

Une appréciation large de ce concept par les pavillons de libre immatriculation permettra donc aux armateurs de choisir entre un pavillon que l'on pourrait qualifier de « naturel », celui avec lequel ils ont des relations déjà établies, ou un pavillon « artificiel », avec lequel ils devront créer ces liens⁴⁴⁰. L'échec de la communauté internationale à imposer un lien réel entre l'armateur et l'Etat du pavillon⁴⁴¹ a favorisé le transfert des flottes entières sous les pavillons libres grâce à une fiscalité avantageuse et une réglementation sociale et sécuritaire peu contraignante. La nationalité qui était le dénominateur commun d'un groupe d'intérêts ayant les mêmes objectifs ne sert plus de lien entre l'armateur, le navire et l'Etat⁴⁴². Cette vision des pays traditionnellement maritimes, qui permettait à l'ensemble des acteurs d'évoluer dans un environnement connu, s'est progressivement effacée au profit de liens artificiels avec un Etat souvent inconnu, fondés sur l'exploitation du navire plutôt que sur la propriété⁴⁴³.

⁴³⁹ COMBACAU (J.), rapport de synthèse au Colloque de 1992 de la Société française du droit international, Travaux du colloque, p.237.

⁴⁴⁰ La réglementation européenne ne va plus loin sur les conditions d'immatriculation des navires par un Etat membre. Elle se borne au travers de sa directive 2009/21/CE du Parlement Européen et du Conseil du 23 avril 2009 de définir succinctement les obligations des Etats membres s'ils veulent agir en tant qu'Etat du pavillon.

⁴⁴¹ BEURIER (J.P.), « La sécurité maritime et la protection de l'environnement : évolutions et limites », *DMF* 2004-645, pp. 99-112.

⁴⁴² CORBIER (I.), « Le « lien substantiel » : une expression en quête de reconnaissance », *ADMO*, T. XXVI, Nantes (2008), pp.269-285.

⁴⁴³ Comme le souligne Mme Corbier, le rattachement du navire à l'Etat du pavillon fondé sur l'exploitation plutôt que sur la propriété constituait la singularité des Etats de libre immatriculation. Devant le développement fulgurant de ce principe, les Etats maritimes traditionnels ont progressivement acceptés cette nouvelle donne qui s'est finalement imposée reléguant le rattachement fondé sur la nationalité et la propriété au second plan : « *Contrairement aux puissances maritimes traditionnelles, les Etats dits de complaisance refusèrent de prendre en compte le critère fondé sur la nationalité du propriétaire. Le rattachement fondé sur l'exploitation allait constituer le critère de l'attribution de la nationalité dans les pays de libre immatriculation, avant que les pays maritimes traditionnels l'adoptent à leur tour* », CORBIER (I.), *La notion juridique d'armateur*, Thèse de droit, PUF, pp. 172-173.

II. Une maîtrise des compétences des équipages proportionnelle à la réalité du lien entre l'Etat du pavillon et l'armateur

209. Fonder l'immatriculation d'un navire sur son exploitation plutôt que sur la propriété ouvre donc la possibilité à l'armateur de choisir de l'enregistrer dans un Etat avec lequel il n'a aucune relation et qu'il ne connaît pas. Cette méconnaissance du pays qui donnera sa nationalité au navire, et sur lequel il devra appliquer sa réglementation, provoquera un éloignement des relations entre l'Etat du pavillon et l'armateur. Cet éloignement sera d'autant plus marqué lorsque l'armateur n'enregistrera qu'une société fantôme créée à ce seul effet dans le territoire de l'Etat du pavillon⁴⁴⁴ et lorsque les seules motivations de l'armateur dans ce choix seront de bénéficier d'avantages financiers importants et de libertés pour composer ses équipages⁴⁴⁵. Ainsi, de la décision de l'armateur et du degré d'éloignement de ses intérêts avec ceux de l'Etat du pavillon choisi, découlera une perte plus ou moins importante de la maîtrise de la compétence des équipages⁴⁴⁶. Celle-ci résultera tout d'abord de la défaillance du pays choisi à assurer ses prérogatives dans l'application d'instruments internationaux sur les navires qu'il immatricule (A). Elle résultera par ailleurs des difficultés inhérentes à l'emploi d'une main d'œuvre cosmopolite permis par certains Etats du pavillon non contraignants en matière de nationalité des équipages (B).

A. Les risques induits par le choix d'un pavillon sans « lien réel » avec le navire

210. Application de la réglementation internationale. Pour garder la maîtrise de la compétence de ses équipages, l'armateur qui choisit d'immatriculer son navire dans un registre totalement étranger à ses intérêts réels sera confronté à une question de tout premier ordre. Comment l'Etat qu'il a choisi pour donner une nationalité à son navire met en œuvre et applique la réglementation internationale ? Et plus particulièrement, comment celui-ci s'assure que les marins qui seront employés à bord ont été formés conformément aux principes édictés par la convention STCW ? La question, si elle est posée, n'amène pas une réponse aisée.

Si l'Etat du pavillon est signataire d'une convention au caractère impératif, elle devra être intégrée dans sa réglementation interne et être, du moins en théorie, appliquée en conséquence. Mais comme nous l'avons déjà noté pour l'application des dispositions de la convention STCW par les Etats formateurs et signataires du texte, la ratification d'un texte n'emporte pas la garantie que chacune des

⁴⁴⁴ L'Etat du pavillon du Liberia, conditionne par exemple l'attribution de son pavillon à la seule présence d'une entité juridique sur son sol, la FME (*Foreign Maritime Entity*), une sorte d'émanation d'une entité déjà existante dans un pays étranger mais créée *ad hoc* pour permettre la gestion ou la propriété « apparente » d'un navire immatriculé sous ce pavillon. <http://www.liscr.com/vessel-forms-and-procedures/flag-transfer>

⁴⁴⁵ « *The Tax advantages and the freedom of manning have been the greatest stimuli for ship owners to register under a flag of convenience* », MANDARAKA-SHEPPARD (A.), *Managing risks in the Twenty first century: an overview*, Modern Maritime Law, Vol.2 Managing Risks and Liabilities, 3rd édition (2013).

. « *Obviously, the reasons for registering a ship in a FOC country vary from one owner to another [...] it is not possible for a shipowner to choose a flag without considering the financial advantage* », OYA ÖZCAYIR (Z.), « *Flags of Convenience and the Need for International Co-operation* », *International Maritime Law*, Vol.7, Issue 4, (May 2009), pp.111-117.

⁴⁴⁶ GARRET (A.L.), *Le statut des marins sous pavillon français*, Thèse de droit, Université de Nantes, PUAM, (2011), p.298 et s.

parties assumera ses prérogatives. En précisant que « *l'industrie maritime n'échoue pas dans la ratification de nouvelles Conventions (...) mais le shipping échoue à les faire appliquer et les faire entrer en vigueur, spécialement celles qui concernent la sécurité, la pollution et l'équipage* »⁴⁴⁷ Dr. Özcayir souligne cette difficulté de la communauté internationale à faire appliquer effectivement la réglementation qu'elle établit. Dès lors, l'armateur qui immatricule un navire dans un pays avec lequel les liens sont superficiels et dictés par des intérêts financiers⁴⁴⁸, n'a aucune garantie que ledit pays exercera effectivement sa juridiction dans tous les domaines de l'exploitation des navires. En aucun cas celui-ci ne devra considérer que, puisque l'Etat choisi est partie à une convention, celle-ci sera appliquée en droit interne conformément à ce qui est préconisé dans le texte⁴⁴⁹.

- 1°) Le principe de reconnaissance des systèmes de formation et de délivrance des brevets d'Etats tiers par l'Etat du pavillon

211. Différencier Etat formateur et Etat du pavillon. Afin de bien comprendre l'étendue des obligations qui pèsent sur l'Etat du pavillon dans le domaine de la compétence des équipages, il faut au préalable différencier les prérogatives des pays formateurs des prérogatives des Etats du pavillon. Celles-ci peuvent se confondre lorsque que l'Etat concerné endosse les deux caractères. Comme nous avons pu le développer au préalable, la convention STCW énonce pour l'essentiel des obligations pour les Etats qui forment de la main d'œuvre maritime. C'est le contenu de la formation initiale. Ce contenu ne s'applique pas directement aux Etats du pavillon qui n'ont pas de centres de formation maritime qui tombent dans le champ d'application du texte. Cependant, les Etats du pavillon qui acceptent que des marins formés par des pays tiers fassent partie de l'équipage du navire qu'ils ont immatriculé ont le devoir de s'assurer que celui-ci a bien assumé son rôle de formation avant d'en reconnaître les brevets.

212. Délivrance d'un visa de reconnaissance. Le principe général établi par la convention STCW consiste à considérer d'une part les pays formateurs et d'autre part les Etats du pavillon. En précisant dans la Règle I/2 que « *Les brevets d'aptitude doivent être délivrés uniquement par l'Administration* »⁴⁵⁰ et en définissant l'Administration comme étant « *Le Gouvernement de la Partie dont le navire est autorisé à battre son pavillon* » le texte impose une première obligation sur le pays qui enregistre un navire. Son administration maritime devra délivrer les brevets des marins qui naviguent

⁴⁴⁷ OYA ÖZCAYIR (Z.), "Flags of Convenience and the Need for International Co-operation", *International Maritime Law*, Vol.7, Issue 4, May 2009, pp.111-117.

⁴⁴⁸ "Si la rentabilité financière des navires battant son pavillon se révèle incompatible avec le respect des normes internationales, l'Etat du pavillon apparaît peu enclin à obliger les propriétaires à respecter les normes établies", CORBIER (I.), *Ibid*, p.203.

⁴⁴⁹ Ce manque d'implication se manifeste notamment par la délégation de missions statutaires censées être effectuées par l'Etat du pavillon à des sociétés privées du type société de classification. Pour compenser ce défaut d'implication de certains Etats européens à exercer des contrôles effectifs sur l'application de la réglementation sur les navires qu'ils immatriculent, le Parlement européen et le Conseil ont élaboré la Directive 2009/15/CE du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Si l'Etat du pavillon ne peut pas faire matériellement les contrôles exigés lui-même, celui-ci doit au moins contrôler les actions des sociétés privées qu'il mandate. A ce titre, le Portugal a par exemple été notifié par la Commission Européenne en avril 2017 pour le non-respect de ses obligations notamment dans le contrôle des organismes habilités à effectuer les inspections incombant normalement à l'Administration maritime de cet Etat. En matière de formation maritime, ces organismes ne sont que très peu utilisés puisque la convention STCW précise bien que seule l'Administration peut délivrer un brevet ou un certificat et reconnaître une formation dispensée par un Etat tiers.

⁴⁵⁰ Convention STCW 1978, Article II : Définitions.

à bord de ses navires et qui permettent d'accéder à une fonction. Cette reconnaissance prendra en règle générale la forme d'un visa qui devra être conforme aux prescriptions du code STCW⁴⁵¹ (voir annexe 4).

213. Conditions pour l'attribution d'un visa de reconnaissance. L'émission de ce brevet d'aptitude par l'Etat du pavillon, alors que le marin concerné a été formé dans un pays différent, est cependant soumise à deux conditions de fond. En effet, le texte précise que l'Etat du pavillon devait, avant de reconnaître un brevet émis par une partie tierce⁴⁵², conduire une évaluation du système de formation mis en place par ce dernier afin de s'assurer qu'il satisfait aux dispositions énoncées par la convention. Il pourra par exemple inspecter les centres de formations, les simulateurs, ou encore vérifier que les normes de compétence de formation sont conformes aux prescriptions du code STCW⁴⁵³. Par ailleurs, lorsqu'il vise le brevet d'un marin amené à servir au niveau direction et émis par un Etat tiers, l'Administration de l'Etat du pavillon devra s'assurer que « *les gens de mer qui présentent des brevets au niveau de direction, tel que défini dans le Code STCW, pour les faire reconnaître ont des connaissances appropriées de la législation maritime de l'Administration en rapport avec les fonctions qu'ils sont autorisés à exercer* »⁴⁵⁴. Enfin, avant de reconnaître un brevet, l'Etat du pavillon devra s'assurer auprès du pays formateur que le document est réel et valide⁴⁵⁵.

Ainsi, l'Etat du pavillon qui veut reconnaître les brevets et certificats émis par un autre pays partie à la convention STCW, pour que les marins formés par cette autre partie puissent naviguer sur les navires qui battent son pavillon, devra s'assurer que la formation réellement dispensée respecte les dispositions minimales du texte⁴⁵⁶.

2°) Un principe discutable

214. Mais ce principe de reconnaissance des systèmes de formation par le contrôle de la formation dispensée est discutable. Tout d'abord parce que la liste blanche tenue par l'OMI n'est suffisamment fiable (a), mais également parce que certains Etats du pavillon sont incapables d'assurer

⁴⁵¹ Le code STCW impose certaines conditions de formes minimales. Le brevet ainsi visé par l'Administration de l'Etat du pavillon devra comporter certaines mentions telles que le nom du détenteur, la validité, le numéro du brevet, le poste auquel il permet d'accéder etc. Code STCW, Section A-I/2.

⁴⁵² Ces dispositions ne s'appliquent que pour la reconnaissance des brevets d'officier, de capitaine et d'officier chargé des radiocommunications.

⁴⁵³ « *Chaque Administration doit s'assurer que les dispositions de la présente règle sont observées avant de reconnaître, en le visant conformément au paragraphe 7 de la règle I/2, un brevet délivré par une autre Partie ou sous son autorité à un capitaine, un officier ou un opérateur des radiocommunications et que l'Administration a confirmé, par le biais d'une évaluation de cette Partie, qui peut comprendre une inspection des installations et un contrôle des procédures, que les prescriptions de la Convention relatives aux normes de compétence, de formation et de délivrance des brevets et aux normes de qualité sont pleinement observées* ». Règle I/10 alinéa 1-1 : Reconnaissance des Brevets.

⁴⁵⁴ Règle I/10 alinéa 2 : Reconnaissance des Brevets.

⁴⁵⁵ Le contrôle de l'existence réelle et de la validité d'un brevet est relativement aisé. Une Administration tierce voulant vérifier la validité d'un brevet émis par l'Etat français avant de le viser aura juste à se connecter sur le site : <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/authentification-des-titres-stcw> et entrer le numéro de brevet fourni par son détenteur.

⁴⁵⁶ Pour la France, le Décret n°2017-941 portant diverses dispositions relatives aux titres de formation professionnelle encadre de manière uniforme la délivrance de visas et d'attestations de reconnaissance pour les ressortissants d'un Etat autre qu'un Etat membre de l'UE. Il modifie le Décret n° 2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime pour prendre en compte les dispositions de l'article 33 de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue.

ces vérifications (b) et enfin parce que les systèmes à contrôler sont trop complexes pour qu'ils puissent être convenablement vérifiés (c).

a) La fiabilité limitée de la liste blanche de l'OMI

215. Communication des renseignements par l'Etat du pavillon. L'Etat du pavillon signataire de la convention STCW et qui ne fournit pas de main d'œuvre maritime est malgré tout soumis aux mêmes contraintes que le pays formateur et doit se conformer aux exigences de l'OMI en matière de communication de renseignements. Ainsi, pour être inscrit sur sa liste blanche, son administration doit déclarer au secrétaire général de l'Organisation les moyens par lui mis en œuvre dans la reconnaissance de brevets délivrés par des administrations tierces et le suivi des visas émis⁴⁵⁷. Nous pouvons donc en déduire que si l'Etat du pavillon, partie à la convention STCW, est inscrit sur la liste blanche et choisit de reconnaître des brevets de marins formés par un Etat également partie à cette même convention, et également inscrit sur cette même liste, les marins qui composeront l'équipage d'un navire qui bat ce pavillon seront, de fait, considérés comme suffisamment formés.

216. Limites des déclarations. La réalité est plus nuancée. Tout comme l'inscription sur liste blanche d'un Etat formateur n'est pas un gage de qualité de la formation par elle dispensée, l'inscription sur liste blanche du système de reconnaissance des brevets d'un Etat du pavillon ne l'est pas plus. En effet, comme nous avons pu le préciser précédemment (*supra* n°106 et s.), l'inscription sur la liste blanche étant basée sur les déclarations des Etats « audités », les manquements peuvent être importants et non repérables par l'Organisation. Dès lors, comment l'armateur qui choisit un Etat du pavillon peut-il avoir la garantie que celui-ci exerce bien ses obligations sur le navire qu'il enregistre, notamment lorsqu'il reconnaît un brevet émis par un autre pays formateur ? Deux options s'offrent à lui. Soit il optera pour un pavillon de libre immatriculation, avec qui il n'a aucun lien naturel et qui ne lui offrira aucune garantie dans ce domaine, soit il optera pour un registre plus connu avec lequel il a des relations étroites et dont il connaît le fonctionnement de son Administration maritime.

b) Des Etats du pavillon incapables d'assumer personnellement les contrôles des navires qu'ils immatriculent

217. Défaillances organisationnelles des Etats du pavillon. Exemple de Malte. Une définition du pavillon de libre immatriculation qui énonce que celui-ci est « *le pavillon de tout pays qui permet l'immatriculation de navires contrôlés et de propriété étrangère pour lesquels il existe une raison pratique et opportune pour celui qui fait ce choix. Il n'y a donc pas nécessité de relation particulière entre celui qui choisit d'immatriculer son navire dans un Etat et ce dit Etat* »⁴⁵⁸, montre parfaitement l'éloignement qui peut exister entre l'Etat choisi et l'armateur. C'est l'essence même d'un

⁴⁵⁷ Règle I/7 : Communication de renseignements.

⁴⁵⁸ CARLISLE (R.P.), *Sovereignty for sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*, Annapolis, Naval Institute Press (1981).

lien substantiel qui devient par ce choix la conséquence d'une immatriculation plutôt qu'une cause. L'armateur pourra donc confier son navire à une Administration qu'il ne connaît pas, mais qui est pourtant chargée d'intégrer dans son droit interne les instruments internationaux et de les faire appliquer sur les navires qui battent son pavillon. Les Etats de libre immatriculation qui basent leur politique sur leur attractivité financière et sur une réglementation sécuritaire souple, voire laxiste⁴⁵⁹, n'ont pas toujours la volonté ni les moyens financiers, humains et matériels pour faire appliquer les grandes conventions maritimes. Ce manque de moyens est une caractéristique régulièrement avancée dans la qualification du pavillon de libre immatriculation⁴⁶⁰. On peut par exemple aisément imaginer les difficultés de Malte, qui a immatriculé le pétrolier *Erika*, à vérifier lui-même que chaque pays qui a formé les marins qui servent sur les navires qui battent son pavillon, met en place une pédagogie conforme aux prescriptions de la convention STCW. En effet, en acceptant les marins de toutes les nationalités⁴⁶¹ et nonobstant l'Etat dans lequel ils ont suivi leur formation, l'Administration Maltaise devrait, conformément à l'article I/10 de la convention STCW sur la reconnaissance des brevets, conduire une évaluation des systèmes de formation, voire même les inspecter. Plus simplement, elle devrait s'assurer de manière effective que les écoles maritimes du monde entier dispensent des formations conformes à STCW. L'exercice semble difficile.

218. Délégation a des sociétés privées. En effet, faute de moyens matériels et humains, de nombreux Etats délèguent certaines de leurs obligations étatiques en matière de sécurité et de prévention de la pollution à des sociétés privées qu'ils mandatent à cet effet : les sociétés de classification. Cette délégation, dont le principe peut être contesté⁴⁶², pose un problème fondamental sur la capacité de contrôle qu'ont ces Etats à établir les visas de reconnaissance de brevets émis par des Etats tiers. Conformément à la convention STCW, cet aspect du contrôle des navires ne pourra pas être délégué et devra être assuré uniquement par l'Administration de l'Etat du pavillon⁴⁶³. Si ce dit Etat n'a pas les moyens appropriés pour réaliser les contrôles de sécurité ou de prévention de la pollution qui entrent normalement dans ses obligations d'Etat du pavillon⁴⁶⁴, et qui seront par conséquent assurés par une

⁴⁵⁹ M. Febin citait comme exemples de cette attractivité : une exonération des contraintes de nationalité des équipages, une absence d'échelle salariale, ou encore l'absence de contrôles réglementaires trop poussés. FEBIN (A.K.), *Evolution of flags of convenience*, National University of Advanced Legal Studies, Cochin, India (December 2007).

⁴⁶⁰ Dans un rapport de l'OCDE émit en 1972, cet élément faisait partie de 6 caractéristiques qui qualifiaient un Etat du pavillon comme étant de libre immatriculation. Le rapport énonçait par ailleurs : la possession ou le contrôle des navires par des non-résidents, un accès facile au registre d'immatriculation, des impôts peu élevés, l'absence de lien de nationalité entre l'équipage et l'Etat du pavillon et un pays d'immatriculation de faible puissance. Lord Rochdale, (1972), OCDE.

⁴⁶¹ L'Administration maltaise donne comme avantage pour son pavillon qu'il n'y a "Pas de restrictions de nationalité pour les capitaines, les officiers et l'équipage". Malta: A Guide to Ship Registration. Consulté sur le site : <http://www.transport.gov.mt/ship-registration>

⁴⁶² L'utilisation des sociétés de classification pour effectuer des missions statutaires constitue pour certains auteurs une « parade de certains Etats pour se décharger de leur obligation de contrôle », KHODJET EL KHIL (L.), *La pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime*, Thèse de droit, Université Aix-Marseille, PUAM (2003), p.237.

⁴⁶³ Convention STCW, Règle I/2 : Titres et visas, Art. 8.2 : « Les visas mentionnés (...) doivent être délivrés uniquement par l'Administration ».

⁴⁶⁴ On rappelle ici que les Etats du pavillon doivent veiller, conformément à l'article 217 de la Convention de 1982, « à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux respectent les règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ».

société privée avec plus ou moins d'efficacité⁴⁶⁵, on ne voit pas comment il pourrait assumer un contrôle effectif et personnel des brevets émis par des pays tiers.

219. Des brevets peu contrôlés. L'Administration maltaise délivre pourtant des visas de reconnaissance de ces brevets⁴⁶⁶. Il devient donc légitime de douter de l'effectivité des inspections « sur site » des installations de formation. Le visa étant simplement délivré dès lors que l'OMI reconnaît la formation de l'Etat qui la dispense comme étant conforme aux dispositions de la convention STCW car inscrite sur la liste blanche. Le sérieux des systèmes de formation n'est plus garanti. L'armateur peut engager un marin formé au Kiribati et le faire embarquer sur son navire qui bat le pavillon de Malte sans que l'Administration de cet Etat ne s'assure réellement que la formation suivie par ce marin soit conforme au texte. Les obligations de contrôles prévues par la convention STCW, ainsi que par la convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, qui pèsent sur l'Etat du pavillon sont suivies à *minima*. En 2013, l'OMI a tenté de responsabiliser les pays signataires des grandes conventions internationales en rendant obligatoires les audits visant à s'assurer que les amendements majeurs, tels que ceux de Manille pour la convention STCW, sont bien appliqués par les Etats et ce, afin de « *promouvoir l'application uniforme et effective des instruments de l'OMI* »⁴⁶⁷. Mes ces audits ont seulement pour but de guider les Etats partis à intégrer efficacement en droit interne un instrument international obligatoire élaboré par l'OMI⁴⁶⁸.

- c) La reconnaissance de systèmes complexes de délivrance de brevets et de formation maritime

220. Une organisation complexe du système de formation des Etats formateurs. Les difficultés pour contrôler un Etat tiers ne se limitent pas au seul contenu de la formation qu'il dispense. La complexité du système de délivrance de brevets qu'ont adopté certains pays formateurs rend par ailleurs pratiquement impossible un contrôle approfondi de la crédibilité de ces titres. Chaque Etat formateur peut en effet en droit interne légiférer sur le nombre de brevets qu'il veut émettre sans tenir

⁴⁶⁵ Le Parlement européen et le Conseil ont élaboré la Directive 2009/15/CE du 23 avril 2009 afin de compenser ce manque d'implication de certains Etats européens à exercer des contrôles effectifs sur l'application de la réglementation sur les navires qu'ils immatriculent. La Directive en établit des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Si l'Etat du pavillon ne peut pas faire matériellement les contrôles exigés lui-même, celui-ci doit au moins contrôler les actions des sociétés privées qu'il mandate. A ce titre, le Portugal a par exemple été notifié par la Commission Européenne en avril 2017 pour le non-respect de ses obligations notamment dans le contrôle des organismes habilités à effectuer les inspections incombant normalement à l'Administration maritime de cet Etat.

⁴⁶⁶ « *Foreign certificates issued in terms of the STCW 78 Convention, require an endorsement issued by the Maltese Administration attesting their recognition* », Malta: A Guide to Ship Registration. Consulté sur le site : <http://www.transport.gov.mt/ship-registration>

⁴⁶⁷ Voir Résolution A.1067(28). Ces audits étaient auparavant effectués sur la base du volontariat des Etats partis à une Convention. « Sécurité Maritime : l'OMI rend obligatoire les audits des pays membres », *Le Marin*, 15 janvier 2016.

⁴⁶⁸ Cette approche pédagogique qui vise à préserver la susceptibilité des Etats membres est par exemple parfaitement retranscrite par l'article XX de la résolution lorsqu'il énonce que : « *Audits should be positive and constructive in approach and carried out in accordance with the established procedures. Audits should be organized and conducted in a way which recognizes the sovereignty of a Member State to enact laws and to establish implementation and enforcement mechanisms for such laws, consistent with its obligations and responsibilities contained in the IMO instruments to which it is a Party* »,

compte des préconisations de la convention STCW, conformément à la Règle VII/1⁴⁶⁹. L'Administration française émet par exemple 21 brevets différents pour les marins du commerce en fonction de la taille du navire et de sa propulsion pour les seules fonctions d'officiers pont et machine⁴⁷⁰, alors que la convention STCW n'en prévoyait que 11⁴⁷¹. Cette situation ne fait que rendre encore plus opaque pour les Etats du pavillon le système de délivrance des titres maritimes des autres pays. Systèmes qu'ils sont pourtant amenés à reconnaître. L'armateur qui choisira le pavillon d'un pays européen pour immatriculer son navire sera moins confronté à cette problématique puisque la Commission européenne est largement impliquée par le biais de l'AESM dans la vérification de l'application des directives, notamment celles qui concernent la reconnaissance au sein de l'Union des brevets maritimes émis par les Etats membres⁴⁷². Mais cette initiative régionale ne s'applique qu'à une infime partie des immatriculations de navires.

221. Délégation de la formation. Cette difficulté de l'Administration d'un Etat du pavillon à réellement comprendre le système de formation et de délivrance des brevets d'un pays tiers est aggravée par un élément supplémentaire : la délégation d'une partie de la formation. Comme nous avons pu le voir précédemment, les Etats formateurs peuvent déléguer une partie de leur formation à des sociétés agréées par l'Administration maritime. Cette délégation intègre un intervenant supplémentaire, souvent une société privée, dans la chaîne de formation et pose un problème évident de fiabilité. Cet aspect ayant déjà été développé, nous ne le détaillerons pas plus en avant. Mais il ajoute clairement une difficulté à l'Etat du pavillon qui devra faire entièrement confiance à l'Etat formateur dans les conditions d'attribution des agréments et des moyens de contrôle de la pédagogie lorsqu'il voudra reconnaître un brevet. Malgré tout, à l'instar de la France, certains Etats du pavillon vont au bout de leur démarche de reconnaissance lorsqu'ils s'assurent « *de la qualité des formations et de délivrance des titres (...),* », en imposant que les organismes de formation situés dans des pays tiers fassent « *l'objet d'une évaluation par les autorités nationales pour s'assurer que les dispositions requises sont bien respectées, ce qui implique une capacité d'agrément et de contrôle in situ* »⁴⁷³.

222. Difficultés pratiques. Résumé. Malgré certaines tentatives régionales (Europe) ou mondiales (OMI) pour fiabiliser l'application des instruments internationaux, une vérification effective des systèmes de formation et de délivrance des brevets d'un Etat tiers par un Etat du pavillon est en pratique très complexe. La délégation d'une partie de la formation, la multiplication des titres, le manque

⁴⁶⁹ Règle VII/1 : Délivrance d'autres brevets : « *Nonobstant les prescriptions relatives à la délivrance des brevets qui sont énoncées aux chapitres II et III de la présente Annexe, les Parties peuvent choisir de délivrer ou d'autoriser que soient délivrés des brevets autres que ceux mentionnés dans les règles de ces chapitres* ».

⁴⁷⁰ La liste de ces brevets est disponible à l'annexe II du Décret n°2015-723 du 24 juin 2015 relatif à la délivrance des titres de formation professionnelle maritime et aux conditions d'exercice de fonctions à bord des navires armés au commerce, à la plaisance, à la pêche et aux cultures marines.

⁴⁷¹ Les brevets prévus par STCW sont pour le service pont ceux : des officiers chargés du quart à la passerelle pour les navires d'une jauge brute supérieure à 500 ; des capitaines pour les navires d'une jauge brute supérieure à 3000 ; comprise entre 500 et 3000 et inférieure à 500 ; des seconds capitaines pour les navires d'une jauge brute supérieure à 3000 ; comprise entre 500 et 3000 et inférieure à 500. En ce qui concerne le service machine, la Convention prévoit des brevets pour les officiers chargés du quart à la machine pour les navires d'une puissance propulsive supérieure à 750kW ; des brevets pour les seconds mécaniciens et chefs mécaniciens pour les navires d'une puissance supérieure à 3000kW ; inférieure à 750kW et enfin pour une puissance comprise entre ces deux valeurs.

⁴⁷² Directive 2005/45/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 concernant la reconnaissance mutuelle des brevets des gens de mer délivrés par les Etats membres.

⁴⁷³ « La revalidation des certificats de sécurité sur la sellette », propos tenus Hervé Brule, adjoint au directeur des affaires maritimes et parus dans le journal *Le Marin* du 4 mai 2017.

de volonté et de moyens de faire appliquer la convention et les contrôles basés sur les seules déclarations des administrations sont autant d'éléments qui rendent déficiente la reconnaissance du brevet d'un marin par l'Etat du pavillon. L'armateur ne pourra donc pas considérer que celui-ci constitue un rempart contre le risque de voir des navires armés avec des équipages sous-qualifiés. Cette situation se retrouve pour l'essentiel lorsque l'armateur choisit d'immatriculer son navire dans un pays avec qui il n'a aucun lien naturel. Elle doit donc être nuancée lorsque le choix du lieu d'immatriculation résulte de la conséquence d'un lien fort et naturel entre ces deux parties.

B. Les avantages d'une relation étroite entre l'Etat du pavillon et l'armateur

223. Une relation tripartite. Les difficultés induites par le choix d'un pavillon avec lequel l'armateur n'a pas de liens étroits pourront être naturellement levées lorsque celui-ci donnera à ses navires la nationalité du pays avec lequel il a des intérêts réels. Cette conception du lien substantiel des pays traditionnellement maritimes se traduit notamment par l'implication de l'armateur dans la politique maritime de l'Etat concerné. La relation bipartite, si tant est qu'elle existe, entre le navire et l'Etat de libre immatriculation se transforme en relation triangulaire lorsque l'armateur choisit un pavillon « naturel ». En se regroupant en organisations professionnelles⁴⁷⁴, il pourra peser et influencer sur la politique maritime du pays avec lequel il a des relations étroites. Cette implication lui permettra de veiller à ce que la politique mise en œuvre par l'Administration soit conforme aux attentes des acteurs maritimes ainsi qu'à la réglementation internationale. Il sera par exemple directement impliqué dans la politique de formation, de délivrance et de reconnaissance des brevets de l'Etat choisi et pourra influencer sur les orientations réglementaires nationales. A l'instar du système français, les centres de formation, les armateurs et l'Administration, qui prend en l'espèce le double rôle d'Etat du pavillon et d'Etat formateur, travailleront de concert pour mettre en place et améliorer les conventions internationales, dont la convention STCW. A titre d'exemple, Armateurs de France et l'Ecole Nationale Supérieure Maritime ont signé en mai 2016 un partenariat qui permet l'implication des armateurs dans « *le référentiel pédagogique, le soutien documentaire, la veille technologique, le recrutement des élèves, les embarquements d'élèves, la préparation de mémoires et le montage de projets et la formation à bord* »⁴⁷⁵.

224. Importance de l'attractivité du pavillon. En s'impliquant de la sorte, les armateurs pourront puiser dans un vivier de jeunes marins qu'ils sauront parfaitement formés. Ils s'affranchiront ainsi des difficultés que nous avons pu soulever lorsque le choix de la nationalité du navire se portera sur un Etat qui ne proposera pas une telle transparence. Malheureusement cette relation est une caractéristique héritée de l'histoire des pays à forte tradition maritime qui ne correspond plus aux

⁴⁷⁴ Armateurs de France est par exemple l'organisation professionnelle des entreprises françaises de transport et de services maritimes. Elle a pour but de défendre et promouvoir les intérêts des entreprises maritimes françaises, représenter les entreprises auprès des instances françaises, communautaires et internationales, assurer la communication et la promotion de l'image du transport maritime et négocier les conventions collectives et les accords de branches.

⁴⁷⁵ « Partenariat entre Armateurs de France et l'Ecole Nationale Supérieure Maritime », *Le Journal de la Marine Marchande*, 17 juin 2016.

exigences de compétitivité actuelles et tend à disparaître⁴⁷⁶. Connaître la qualité de la formation des marins qui armeront ses navires, connaître la qualité des brevets émis et éviter de passer par la reconnaissance d'un titre émis par un Etat tiers, ne sont plus des éléments suffisamment importants pour emporter le choix d'un pavillon. De nombreux armateurs attirent en effet l'attention du législateur sur l'importance que revêt la compétitivité du pavillon « naturel » qu'ils choisissent pour immatriculer leurs navires. En mettant en garde l'Administration française « *contre un déclin possible des navires battant pavillon français* » et en plaidant « *pour la concrétisation de mesures fiscales incitatives, un enjeu qui revêt selon elle un caractère "stratégique" pour la nation* »⁴⁷⁷, l'organisation Armateurs de France a pu montrer que ses membres restaient soucieux de préserver des liens étroits avec le pavillon français mais qu'en l'absence de mesures adéquates, l'exploitation des navires serait par nécessité transférée sous pavillon tiers. Un tel choix entrainera *ipso facto* une perte de maîtrise de la compétence des équipages puisque l'armateur devra opter pour un pavillon ouvert qui le confrontera aux problèmes que nous venons de soulever. Outre les mesures fiscales attractives de certains de ces registres, la liberté laissée aux armateurs dans le choix de la nationalité des équipages est un autre paramètre qui lui permet de faire de substantielles économies d'exploitation, mais qui complexifie, une fois encore, la maîtrise de la compétence des équipages.

III. Le choix d'un pavillon favorisant les équipages cosmopolites

225. Un des paramètres retenus par l'armateur lorsqu'il choisit un pavillon pour son navire, si ce n'est le plus important, sera la liberté que celui-ci lui laissera dans le choix des nationalités des marins qui seront employés sur ses navires (sur la répartition de la flotte mondiale par pavillon et intérêts, voir annexe 9). Le choix de l'armateur pourra s'effectuer selon deux directions qui correspondent à deux philosophies d'armement totalement différentes. Soit il choisira un pavillon dit « traditionnel » avec qui il a des liens réels et étroits, mais qui lui imposera des contraintes de nationalité et une perte de compétitivité, tel le pavillon français (A), soit il choisira un pavillon de libre immatriculation, qui le laissera totalement libre dans la composition des équipages, ce qui pourra lui faire faire de substantielles économies, mais qui fragilisera encore un peu plus le contrôle effectif de la compétence des équipages⁴⁷⁸ (B).

A. La conception traditionnelle : une philosophie dépassée

226. Pour certains armateurs, immatriculer leurs navires sous un pavillon naturel est un choix évident. De fait, il s'imposera des contraintes plus importantes que s'il avait choisi un pavillon ouvert,

⁴⁷⁶ Le nombre de navires sous pavillon français n'a cessé de décroître ces dernières décennies. Sur la période 2012 / 2015 le nombre de navires > 50 tonneaux navigant sous pavillon français a baissé de près de 15%. BOUDET (A.), « Le pavillon français vaut bien une vraie politique industrielle », paru sur www.lesechos.fr le 05 avril 2016.

⁴⁷⁷ Source : AFP, notretemps.com, du 06 avril 2016.

⁴⁷⁸ « *The maritime industry is currently characterized by a "gradual decline of the labor force consisting of national seafarers and an extensive replacement of the former by seamen originating from less developed or developing countries"*, TSAMOURGELIS (I.), "Selective Replacement of National by Non-National Seafarers in OECD Countries and Employment Function in Maritime Sector", *Maritime Policy & Management*, (October 2009), p.458.

notamment en matière de nationalité des équipages (1). Mais pour que ce modèle perdure dans un environnement ultra-concurrentiel, ces pavillons traditionnels devront offrir une certaine souplesse dans les conditions d'attribution de leur nationalité, notamment au travers des registres alternatifs (2).

1°) La nationalité de l'équipage, partie intégrante du lien substantiel

Les armateurs qui choisissent le pavillon avec lequel ils ont le plus de liens considèrent que la nationalité des équipages fait partie du lien substantiel. Cette stratégie permet la préservation d'un savoir-faire (a) par une réglementation qui impose une part plus ou moins importante de « nationaux » dans la composition de l'équipage (b).

a) La préservation d'un savoir-faire

227. Historique. Soumettre l'attribution d'un pavillon à une condition de nationalité de l'équipage est un héritage de la réglementation des nations ayant une forte histoire maritime. L'Acte de navigation décrété le 21 septembre 1793 précisait par exemple dans son second article qu'aucun bâtiment ne pouvait être réputé français si « *les officiers et les trois quarts de l'équipage ne sont pas français* »⁴⁷⁹. Il résultait du principe d'intérêt commun⁴⁸⁰, un besoin à ce que le pays d'immatriculation, l'armateur et les capitaines aient un lien commun : la nationalité. La déshumanisation du transport maritime et la paupérisation des compétences des équipages qui s'en est suivie par l'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime au XX^e siècle n'a fait que conforter cette politique des Etats maritimes traditionnels. Ceux-ci s'érigeaient en rempart contre le *dumping* social et fiscal pratiqué par d'autres Etats d'immatriculation. C'est en substance ce qu'énonçait le député Leroy lors de la présentation de la dernière loi de 2016 sur la compétitivité du pavillon français lorsqu'il rappelait que l'article L.5522-1⁴⁸¹ du code des transports sur la nationalité des équipages constituait, conformément à l'article 91 de la convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer, « *une des conditions permettant d'assurer l'existence du lien substantiel entre l'Etat et le navire* »⁴⁸². Plus de deux cents ans après l'Acte de navigation, la philosophie restait donc identique.

228. Employer du personnel compétent. Deux visions antagonistes de la notion de lien substantiel appliquée à la nationalité des équipages se dessinent alors. D'un côté les Etats maritimes

⁴⁷⁹ BUCHEZ (J.B.), ROUX (P.C.), *Histoire Parlementaire de la Révolution française ou Journal des Assemblées nationales depuis 1789 jusqu'à 1815*, T. XXXII, Paris Paulin Librairie (1837).

⁴⁸⁰ Le préambule de l'Ordonnance de la Marine énonçait en ce sens qu' « *Il n'y a point de Peuples, de Rois, ni de Princes souverains qui n'ayent regardé la Navigation et le Commerce Maritime comme une des principales sources de la richesse et de la félicité de leurs Etats* ».

⁴⁸¹ L'article L.5522-1 du code des transports énonce que « *L'équipage d'un navire doit comporter une proportion minimale de ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail, fixée par arrêté du ministre chargé de la mer pris, après avis des organisations les plus représentatives d'armateurs et de gens de mer intéressées, en fonction des caractéristiques techniques des navires, de leur mode d'exploitation et de la situation de l'emploi* ».

⁴⁸² LEROY (A.), Rapport fait au nom de la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur la proposition de loi pour l'économie bleue, Assemblée Nationale, n°3178, 28 octobre 2015, p.111.

subordonnent l'octroi de leur nationalité aux navires qui comportent une part de nationaux et de l'autre, les Etats libres qui n'imposent aucune contrainte dans ce domaine et qui ne considèrent pas cet élément dans leur interprétation de la notion de lien substantiel. Cette approche des pavillons traditionnels trouve sa source dans la protection de l'emploi national justifié par une nécessité impérieuse de sécuriser l'exploitation des navires du point de vue humain. Ces Etats considèrent que l'emploi de nationaux formés dans leurs propres centres de formation est une garantie que les navires seront conduits par des marins suffisamment qualifiés⁴⁸³. L'emploi d'un « national » pouvait par ailleurs donner une certaine garantie à l'armateur qui savait quelle formation son commandant avait suivie, dans quelles écoles et dans quelles conditions puisque dans ce microcosme maritime, chaque acteur connaît l'autre. Il n'est donc pas possible de totalement dissocier les notions de nationalité et de compétence des équipages. C'est en ce sens que le législateur français a imposé que, sur les navires qui battent son pavillon, une partie de l'équipage soit français, ou plus récemment, ressortissant de l'Union Européenne.

b) Une réglementation protectrice : l'exemple français

229. Proportion de marins français ou communautaires. Dès 1958, le code du travail maritime prévoyait que le personnel d'un navire battant pavillon français devait être français dans une proportion définie par arrêté du ministre de la marine marchande⁴⁸⁴. Afin de se conformer aux exigences de la Commission européenne⁴⁸⁵, le législateur a ouvert cette possibilité aux ressortissants communautaires⁴⁸⁶. Aujourd'hui, la nationalité des équipages à bord de navires français est instituée par la loi du 7 avril 2008 et reprise par l'article L.5522-1 du Code des transports. Elle différencie les conditions de nationalité, suivant s'il s'agit des membres d'équipage ou du capitaine et de son suppléant. En ce qui concerne l'équipage, le premier alinéa précise que l'équipage devra comporter une proportion de ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne⁴⁸⁷ fixée par arrêté et qui dépendra des caractéristiques techniques du navire, de son mode d'exploitation et de la situation de l'emploi.

230. Cas spécifique de la nationalité du capitaine. L'ouverture de la condition de nationalité aux ressortissants européens pour les fonctions de capitaine et de son suppléant a été plus délicate à intégrer en droit interne. L'Etat français a en effet estimé que l'exercice de prérogatives de puissance publique par le capitaine justifiait l'exception prévue par l'article 39-4 du traité instituant la communauté européenne. Il a donc longtemps réservé cette fonction aux seuls ressortissants nationaux.

⁴⁸³ Ainsi, Jean-Philippe CHATEIL, secrétaire général de la Fédération des officiers CGT dénonçait en janvier 2017 la volonté de l'Ecole Nationale Supérieure Maritime de favoriser l'employabilité des marins français et formés en France sur des pavillons tiers, voire des pavillons de libre immatriculation. Selon lui, cela conduirait à la disparition d'un savoir-faire partout reconnu, à une perte de compétences et à une disparition de « *l'excellence de l'enseignement maritime français* », www.lemarin.fr du 16 janvier 2017

⁴⁸⁴ Ordonnance n°58-1358 du 27 décembre 1958 modifiant l'article 3 du code du travail maritime.

⁴⁸⁵ La France devait se conformer à l'article 48 du Traité de Rome sur la libre circulation des travailleurs. Voir Commission c. France, 4 avril 1974.

⁴⁸⁶ L'article 23 de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 a ainsi mis fin partiellement au privilège de nationalité des ressortissants français en imposant le respect de l'égalité de traitement entre les citoyens communautaires et nationaux.

⁴⁸⁷ Ces conditions sont élargies aux Etats parties à l'accord sur l'Espace économique européen, à la Confédération suisse et à tout Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail.

Dans un premier temps, la CJCE⁴⁸⁸, ainsi que la jurisprudence interne⁴⁸⁹, a semblé valider cette position. Progressivement, la Cour de Justice a adopté une position plus rigoriste en estimant que ces fonctions pouvaient être réservées à des nationaux à condition que les prérogatives de puissance publique soient « *exercées de manière habituelle* » et ne « *représentent pas une part très réduite de leurs activités* »⁴⁹⁰. La Commission européenne a donc demandé à l'Etat français de mettre en conformité sa législation interne avec l'article 39 du Traité en abolissant le privilège de nationalité pour le capitaine⁴⁹¹. Largement contesté⁴⁹², ce principe fut finalement adopté par la loi de 2008 sur la nationalité des équipages⁴⁹³.

Le législateur a pu cependant trouver une ultime parade pour préserver son emploi national en réservant l'accès au poste de capitaine ou de second aux ressortissants européens possédant « *un niveau de connaissance de la langue française et des matières juridiques permettant la tenue des documents de bord et l'exercice des prérogatives de puissance publique dont le capitaine est investi* »⁴⁹⁴. Ce faisant, l'Etat français utilise les articles 13 et 14 de la Directive 2005/36 sur la reconnaissance des qualifications professionnelles qui permet à l'Etat d'accueil de contrôler les connaissances pour les demandeurs qui souhaitent exercer une profession dont l'accès est réglementé par un titre spécifique⁴⁹⁵. En soumettant l'intéressé à une épreuve de compensation⁴⁹⁶ difficile à assumer dans les faits, l'Etat français n'exerce-t-il pas « *une discrimination indirecte car non fondée sur la nationalité des personnes concernées [mais qui], aboutit en fait au même résultat* »⁴⁹⁷ ? Ou au contraire, comme l'indiquent certains auteurs, le caractère permanent des missions de puissance publique⁴⁹⁸ dévolues au capitaine n'est-il pas la garantie de l'existence réelle du « lien substantiel » entre le navire et l'Etat du pavillon ?

⁴⁸⁸ Arrêt de la Cour du 1er décembre 1993, Commission des Communautés européennes c. Royaume de Belgique, Affaire C-37/93. En l'espèce, la Cour a différencié les emplois de marins de celui de capitaine ou de son suppléant et insisté sur le fait que les emplois « *autres que celui de capitaine et de second capitaine* » devaient être accessibles à tout ressortissant de l'Union Européenne.

⁴⁸⁹ CA Poitiers (Ch. Corr.), 3 mai 2002, navire *Père Yvon*. La Cour d'appel a condamné l'armateur pour avoir fait naviguer son navire sans présence à bord d'un capitaine français. La Cour de Cassation a rejeté le pourvoi de l'armateur en se fondant sur l'article 3 du code du travail maritime qui réservait cette fonction aux seuls nationaux.

⁴⁹⁰ Arrêts du 30 septembre 2003, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Espanola (affaire C-405/01) et Arrêt *Anker* (affaire C-47-02).

⁴⁹¹ Arrêt du 11 mars 2008, Commission c. France (affaire C-89/07). La France condamnée ne peut réserver les postes de capitaines et seconds aux seuls ressortissants français. Voir également, Commission européenne c. République Hellénique, DMF 2010-714, pp. 376-379, Obs. BONASSIES (P.), "Un problème récurrent. Une solution identique : La nationalité des capitaines de navires".

⁴⁹² BONASSIES (P.), « La nationalité des capitaines de navires et la CJCE », DMF 2003-643, p.1027 et s. & « La nationalité d'un capitaine de navire français », DMF 2007-684, p.690 et s.

⁴⁹³ L'article L.5522-1 alinéa 2 du code des transports énonce que « *Le capitaine et l'officier chargé de sa suppléance sont ressortissants d'un Etat membre de l'Union européenne, d'un Etat partie à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse ou d'un Etat partie à tout accord international ayant la même portée en matière de droit au séjour et au travail* ».

⁴⁹⁴ L'article 3 du Décret n°2015-598 du 2 juin 2015 pris pour l'application de certaines dispositions du code des transports relatives aux gens de mer précise les dispositions pour qu'un « non français » puisse commander un navire français.

⁴⁹⁵ Dir. n°2005/36 du 7 septembre 2005, JOUE n° L255, 30 septembre 2005, p.22.

⁴⁹⁶ Cette épreuve de compensation est prévue par l'article 15 de la Directive de 2005 : « *il devrait être possible, pour l'Etat membre d'accueil, d'imposer une mesure de compensation. Cette mesure devrait être proportionnée et tenir compte, notamment, de l'expérience professionnelle du demandeur* ».

⁴⁹⁷ Mme Alberton analyse les heures de cours de droit dans les programmes de formation des anciennes "Ecoles de la Marine Marchande" et constate qu'il s'agit "d'un enseignement résiduel" et doute que "l'activité de capitaine de marine relève du champ d'application de cette dérogation, alors même qu'aucun diplôme - exclusivement - juridique n'est pour requis pour son exercice", ALBERTON (G.), "Nationalité des capitaines de navire français et reconnaissance des diplômes délivrés au niveau Européen : nouveaux remous en perspective au sein de l'Océan judiciaire ?", DMF 2010-718, pp.759 et s.

⁴⁹⁸ « *Son pouvoir disciplinaire – prérogative de puissance publique – est parfaitement "habituel", puisqu'il est permanent* », BONASSIES (P.), « La nationalité des capitaines de navires et la CJCE », Ibid, p.116 et p.690.

Répondre à cette question nous éloignerait de notre propos, mais on peut dès à présent constater qu'ouvrir les fonctions de marins aux ressortissants européens ne devrait pas avoir dans les faits des conséquences importantes sur les niveaux de compétence des équipages. Comme nous l'avons déjà précisé précédemment, la Commission européenne veille par la Directive 2005/45 à ce que chaque Etat membre s'assure que les systèmes de formation maritime qu'il reconnaît soient conformes aux dispositions de la convention STCW. Il devrait donc exister une certaine uniformité dans les niveaux de compétence des marins européens.

Conscients de la qualité de leurs systèmes de formation, les Etats traditionnellement maritimes ont cherché à mettre en place des pavillons plus compétitifs tout en préservant l'emploi⁴⁹⁹.

2°) Rendre le pavillon traditionnel plus compétitif : les registres alternatifs

231. Limiter l'emploi de nationaux. Afin de s'adapter à la concurrence internationale, les Etats maritimes traditionnels, à la réglementation trop contraignante, ont conçu des « registres bis » pour limiter le déclin de leur pavillon en le rendant plus compétitif aux yeux des armateurs soucieux de réduire leurs coûts d'exploitation. Ils parurent dès l'origine devoir se développer aux dépens de cette exigence de nationalité⁵⁰⁰. En France, la création du registre TAAF⁵⁰¹ en 1986 permettait par exemple de limiter l'emploi de nationaux à 35% de l'effectif du navire. En 2005, le nouveau Registre International Français, ou RIF, visant à remplacer le TAAF portait à seulement 25%⁵⁰² l'obligation d'emploi de ressortissants de l'Union européenne dans l'effectif d'un navire immatriculé sous ce régime⁵⁰³, tout en instituant une possibilité de différencier le régime social des marins servant à bord d'un même navire⁵⁰⁴. D'autres Etats maritimes (tel la Norvège⁵⁰⁵) ont choisi d'adopter une politique

⁴⁹⁹ « La France possède [...] des filières de formation de marins dont la qualité est reconnue au niveau mondial. Plus compétitif, le pavillon français pourrait être l'outil privilégié d'une politique de promotion du secteur maritime français, ce qui demande des efforts pour renforcer l'employabilité des marins français et améliorer leur protection en luttant contre la concurrence déloyale », Rapport Leroy, Ibid, p.110.

⁵⁰⁰ Conscient de ce nécessaire sacrifice, Ambroise Guellec, secrétaire d'Etat français à la mer, déclarait en juin 1986 à propos de la création du registre des Terres Australes et Antarctique Françaises : « Avec le pavillon Kerguelen, j'apporte la faculté d'améliorer la compétitivité d'un secteur que chacun sait fortement sinistré, tout en préservant ce qui peut être épargné. Je sais à quel point cette solution est douloureuse pour les équipages, mais face à une situation internationale d'intense concurrence, c'est cela ou la disparition totale du vrac et le passage sous pavillon de libre immatriculation », LAVENUE (J.J.), « Pavillons bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt *Firma Sloman* du 17 mars 1993 », Article paru dans les "Mélanges Langavant", *L'Harmattan* (1999), p.3

⁵⁰¹ Le registre des Terres Australes et Antarctiques Françaises fut institué par le Décret du 20 mars 1987 puis remplacé par l'article 26 la loi n° 96-151 du 26 janvier 1996.

⁵⁰² Le pourcentage de nationaux est fonction de la fiche d'effectif et non pas de l'effectif embarqué.

⁵⁰³ Le Registre International Français a été créé par la loi n°2005-412 du 3 mai 2005 paru au *JO* n°103 du 4 mai 2005. Il concerne les navires armés au commerce au long cours ou au cabotage international et les navires de plaisance > 24m. Le pavillon français propose ainsi 6 registres différents qui ont chacun leurs spécificités.

⁵⁰⁴ Le fait que des pavillons permettent l'emploi de marins dont le régime social ne dépend pas de la loi de cet Etat mais de la loi de son lieu de résidence, est depuis longtemps accepté, notamment en Europe. Voir CJCE, arrêt *Sloman*, affaires C-72/91 et C-73/91 du 17 mars 1993. La Cour a estimé dans cette affaire opposant un armateur allemand et son comité d'entreprise, que l'emploi de marins non ressortissants de l'Etat membre dont le navire bat le pavillon (second registre) n'est pas une aide d'Etat (Art.92 du Traité de Rome) et que par conséquent celui-ci pouvait soumettre les contrats de travail à des conditions relevant du lieu de résidence des marins, CHAUMETTE (P.), *DMF* 1993-421. L'article 3 de la loi du 3 mai 2005 sur le RIF (devenu l'Art. L.5612-6 du C. transp.) prévoit ainsi deux régimes différents. Celui des navigants sous RIF et résident en France et ceux des navigants résidents hors de France. Cette différenciation constitue un gain certain de compétitivité du pavillon.

⁵⁰⁵ Le *Norwegian International Register* ou RIS permet l'emploi d'équipages de toutes nationalités, sauf pour le capitaine qui doit être de la nationalité d'un membre de l'espace économique européen. Cette contrainte peut cependant être levée par une exemption. Conditions consultées sur le site de l'Administration Maritime Norvégienne : www.sjofartsdir.no

encore plus libérale en supprimant toute contrainte de nationalité. Comme le précise M. Carlisle, ces nouveaux registres concurrencent les pavillons ouverts car ils donnent aux armateurs la possibilité d'«opérer leurs navires à des coûts attractifs (...) car [ils] permettent l'emploi d'un équipage international, provenant souvent d'Etats aux faibles revenus comme les Philippines»⁵⁰⁶.

232. Déclin de la flotte française. Une telle possibilité laissée à l'armateur est un élément prépondérant dans le choix du pavillon si l'on considère que les coûts salariaux sont le premier poste de dépenses de l'exploitation d'un navire. Un porte conteneur armé avec un équipage mixte composé de Polonais et de Philippins coutera par exemple 50% de moins qu'un navire armé au registre métropolitain⁵⁰⁷. Pour des raisons financières, les armateurs se détourneront donc naturellement de tout pavillon qui imposerait des conditions de nationalité trop marquées. Mais malgré l'assouplissement proposé par le RIF, pourtant hautement contesté et parfois même assimilé à un pavillon de libre immatriculation⁵⁰⁸, la flotte de navires de commerce français n'a cessé de décroître. La flotte de transport, qui constitue l'une des composantes de la flotte de commerce et qui comprend les navires pétroliers, les navires de charge et les navires à passagers, a par exemple perdu 40 navires entre janvier 2005, année de création du RIF, et janvier 2015⁵⁰⁹. Cette baisse du nombre de navires immatriculés dans notre pays s'est également accompagnée tout naturellement d'une baisse toute aussi fulgurante du nombre de marins français. En passant de plus de 43000 marins embarqués au commerce en 1959⁵¹⁰ à moins de 14000 en 2014⁵¹¹, le rayonnement du savoir-faire français s'est considérablement atténué.

233. Déclin de l'emploi de marins hautement qualifiés. De cette incapacité de certains Etats du pavillon traditionnels, tel la France, à légiférer efficacement pour une politique maritime compétitive, résulte un déclin progressif de l'emploi des marins hautement qualifiés. Le président d'armateurs de France se désolait des conséquences sur l'emploi maritime qui devaient en résulter lorsqu'il énonçait : « on voit ce qui se passe dans la sismique, avec la suppression d'une centaine d'emplois d'officiers alors que c'est un secteur où la France, dotée d'une très bonne école de formation, offre une vraie valeur ajoutée »⁵¹². La politique menée par l'Etat français n'a pas séduit les armateurs

⁵⁰⁶ CARLISLE (R.P.), « Second registers: Maritime Nations respond to Flag of Convenience, 1994-1998 », *The Northern Mariner*, XIX n°3 (July 2009), pp.319-340.

⁵⁰⁷ La comparaison du coût d'un porte conteneur sous les deux registres donne un cout journalier de 9300Usd/jour pour l'exploitation sous registre métropolitain français et seulement 4300Usd/jour pour un navire armé sous un registre qui n'impose aucune obligation de nationalité, avec un équipage Polonais et Philippin. BESSELAT (J.Y.), Rapport fait au nom de la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire sur la proposition de loi adoptée par le Senat relative à la création du RIF, Assemblée Nationale, n°2039, 25 janvier 2005, p.9.

⁵⁰⁸ «Le texte (RIF) légalise le recours aux sociétés de manning, marchands d'esclaves modernes aux pratiques plus que douteuses, pour l'emploi de navigants étrangers insuffisamment formés et bénéficiant de garanties sociales au rabais», LE DRIAN (J.Y.), « Non à la création d'un pavillon de complaisance français », communiqué de presse du 26 janvier 2005, consulté sur www.uesr29.fr (Union des élus socialistes du Finistère). Ce pavillon a même été classé comme pavillon de libre immatriculation par l'Internationat Transport Federation (ITF), «Le RIF un FoC! Qu'arrive t'il à ITF?», *le Marin*, 6 mai 2005, p.25.

⁵⁰⁹ La flotte de transport est passée de 219 à 179 navires entre janvier 2005 et janvier 2015. Statistiques : flotte de commerce sous pavillon français, janvier 2015, mission de la flotte de commerce – Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, p. 129.

⁵¹⁰ BESSELAT (J.Y.), Rapport fait au nom de la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire sur la proposition de loi adoptée par le Senat relative à la création du RIF, Assemblée Nationale, n°2039, 25 janvier 2005, p.10.

⁵¹¹ Projet annuel de performances de la mission Écologie, Développement et Aménagement Durables pour l'année 2016, p. 10.

⁵¹² MAIRE (G.), président d'armateur de France, *le Marin*, 12 février 2016.

car elle ne correspondait pas à leurs besoins réels. Bien que cela soit atténué par la libre circulation des travailleurs en Europe, le choix du pavillon français pouvait garantir l'emploi d'un équipage à la compétence reconnue. Mais ce paramètre ne pouvait compenser celui des économies rendues possibles par le choix d'un pavillon ouvert. Comme l'observait, M. Matthys, ancien chef du guichet unique du RIF, « *il existe en France la volonté d'un lien entre registre et emploi maritime, ce qui est souhaitable* » mais que dans les faits celle-ci « *se heurte aux pratiques internationales* »⁵¹³. Ce triste constat général doit cependant être nuancé pour l'armement de navires de haute technologie qui, s'ils sont immatriculés au second registre, peuvent compenser leur manque de compétitivité grâce à l'emploi d'une main d'œuvre très bien formée et rare⁵¹⁴.

Cette vision traditionnelle qui s'obstinait à garder une préférence nationale dans la composition des équipages avait vécu. Le choix d'un pavillon, qui n'impose aucune contrainte, devait devenir la norme. Les pavillons de libre-immatriculation et certains registres alternatifs ont offert de nombreuses perspectives aux armateurs pour armer leurs navires avec des marins issus du monde entier au détriment des gens de mer issus des Etats à forte tradition maritime⁵¹⁵ qui fournissaient pourtant de la main d'œuvre de grande qualité et capable de s'adapter à un environnement international⁵¹⁶.

B. Un travail des armateurs sur la compatibilité des équipages

234. Des lors que l'armateur choisira d'immatriculer son navire sous un pavillon qui n'impose aucune contrainte en matière de nationalité des équipages, il devra être conscient des risques encourus par l'utilisation d'équipages hétéroclites, voire incompatibles. Les compétences intrinsèques, propres à chacun des marins, ne sont pas ici remises en question. En revanche l'armateur devra se questionner sur leur capacité à travailler ensemble et à former ce que l'on a pu appeler, un équipage synergique. La formation maritime dans ce domaine matérialisée par le *Bridge Ressource Management* (BRM) n'en est qu'à ses balbutiements et n'a été intégrée à la partie obligatoire que dans les amendements de Manille de 2010.

Elle ne peut donc constituer pour les armateurs une garantie que les marins détenteurs d'un titre maritime émis dans le cadre de cette convention soient suffisamment sensibilisés aux problématiques posées par le travail en équipe dans un environnement cosmopolite. Par ailleurs, le problème de la compatibilité des équipages est un aspect qui lui, reste de la responsabilité exclusive de l'armateur

⁵¹³ GROIZELEAU (V.), « La compétitivité du RIF s'est accrue », Interview de Antoine Matthys donné à la revue *Mer et Marine*, octobre 2016.

⁵¹⁴ C'est par exemple ce qui a conduit un groupe danois à choisir un navire immatriculé au RIF de l'armateur LDA (Louis Dreyfus Armateur) pour assurer la maintenance d'un champ éolien offshore en 2017. Selon LDA, ce n'est pas la compétitivité financière qui a fait la différence mais le savoir-faire de l'armateur et la formation des marins français, « Entretien avec Philippe Louis Dreyfus : le pavillon français choisi par un champion », In *lesechos.fr* du 08 février 2017.

⁵¹⁵ « *Les pays de l'OCDE fournissent aujourd'hui 23 % des officiers et 14 % du personnel d'exécution. Il y a tout juste une décennie, c'était encore 28 % des officiers et 24 % du personnel d'exécution* » observait Marck Dickinson, secrétaire général du syndicat Nautilus International lors de la conférence « *Seafarers Matters* » tenue à Bruxelles en février 2017. Source : *Le Marin*, 09 mars 2017.

⁵¹⁶ « *Le personnel français est en outre reconnu non seulement pour la qualité de la formation délivrée mais également pour son pragmatisme et sa capacité d'adaptation technique et humaine* », GARRET (A.L.), *Le statut des marins sous pavillon français*, Ibid, p.287.

lorsqu'il choisit le pavillon et par conséquent les nationalités des marins. Afin de compenser ce vide de la formation initiale, il devra prendre les mesures utiles pour garantir une certaine homogénéité, que ce soit dans la compatibilité des équipages (1) ou dans leur faculté à communiquer efficacement (2).

1°) La confrontation de cultures variées

235. Notion de culture. Généralités. La compatibilité des équipages est un élément trop souvent négligé par l'armateur. Les premières préoccupations de ce dernier seront tout d'abord financières. Certains Etats du pavillon très permissifs dans les conditions de nationalité leur permettront de choisir des membres d'équipages issus de pays différents aux cultures très variées (voir en ce sens l'annexe 10 sur l'origine des marins). Cette ouverture du marché de la main d'œuvre maritime a provoqué, et continue de provoquer, un « choc culturel » entre les membres d'équipage d'un même navire. Les comportements qui caractérisent un groupe de personnes pourront se compléter, mais dans bien des cas, ils s'opposeront. De nombreuses études⁵¹⁷ montrent en effet que le multiculturalisme sur les navires, est un facteur qui influence la sécurité de l'expédition nautique de manière négative.

Cette notion de culture qui peut être définie comme étant un « ensemble des phénomènes matériels et idéologiques qui caractérisent un groupe ethnique ou une nation, une civilisation, par opposition à un autre groupe ou à une autre nation »⁵¹⁸ a été précisée par Hofstede lorsqu'il a caractérisé cinq grandes familles culturelles. Afin de bien comprendre les enjeux du choix des nationalités des membres d'équipage d'un navire sur la sécurité, il convient dans un premier temps de définir succinctement les contours de ces cinq familles à savoir, la distance hiérarchique (*power distance*), le collectivisme (*collectivism*), la masculinité (*masculinity*), le contrôle de l'incertitude (*uncertainty avoidance*) et l'orientation à long terme (*long term orientation*)⁵¹⁹.

a) Les grandes familles culturelles

236. La culture hiérarchisée (*Power Distance*). La culture hiérarchisée se caractérise par le degré selon lequel les membres les moins puissants d'une société acceptent et s'attendent à ce que le pouvoir soit distribué inégalement. Une telle culture participera moins à la prise de décision mais acceptera la centralisation du pouvoir. A l'inverse, une culture qui ne l'est pas, verra un équipage qui aura besoin d'être consulté dans la prise de décisions et qui acceptera moins la hiérarchie et la centralisation des décisions. Cette dernière sera plus favorable pour réduire les risques liés à un mauvais travail d'équipe. La communication sera meilleure car les opérateurs n'auront pas de difficultés à

⁵¹⁷ THEOTOKAS (I.), PROGOULAKE(M), "Cultural diversity, manning strategies and management practices in Greek shipping", *Maritime Policy and Management* 34 (2007), pp.383-403

⁵¹⁸ Définition donnée par Larousse en ligne : www.larousse.fr

⁵¹⁹ Ce modèle a été élaboré par le psychologue Geert Hofstede et est maintenant largement utilisé dans toutes les recherches sur les cultures. La culture de l'orientation court et moyen terme a été ajoutée au modèle initial en 1988. Les définitions de chaque type de culture sont issues de ces travaux. Pour chacune de ces familles et pour différents pays, Hofstede a établi un gradient qui quantifie leur degré d'appartenance à telle ou telle famille, HOFSTEDE (G.), *Culture's Consequences : International differences in work-related values*, Beverly Hills, CA, Sage (1980) ; HOFSTEDE (G.), BOND (M.H.), "The Confucius connection: from cultural roots to economic growth", *Organizational Dynamics*, 16 (1988), pp.4-21

reporter à leur supérieur une décision dangereuse. Les pays Arabes ont par exemple une culture de la hiérarchie fortement marquée contrairement à l'Allemagne ou aux Etats-Unis.

237. Collectivisme (*collectivism*). La culture collectiviste se réfère quant à elle à la propension de ses membres à travailler en groupe pour atteindre un objectif. Inversement, une société individualiste verra chacun de ses membres privilégier ses propres intérêts. Une culture collectiviste sera plus encline à être satisfaite à suivre ce qui est imposé pour l'intérêt commun, notamment en matière de sécurité. Ils n'acceptent pas les remontrances publiques qui les décrédibiliseraient auprès de leur groupe. Ainsi les pays occidentaux tels le Canada, les Etats-Unis ou la Grande-Bretagne ont une culture individualiste alors que les pays tels que le Japon ou l'Iran, ont une culture plus collectiviste.

238. Contrôle de l'incertitude (*uncertainty avoidance*). Le contrôle de l'incertitude se rapporte à la faculté d'une société à gérer et tolérer l'imprévisible. Les personnes issues d'une société dans laquelle le contrôle de l'incertitude est fortement marqué tenteront de minimiser l'imprévisible en se rattachant à des croyances fortes (i.e la science), à des règles strictes et à des procédures marquées, par exemple dans la sécurité. A l'opposé, les membres d'une culture qui n'est pas marquée par le contrôle de l'incertitude seront plus ouverts pour accepter des situations sur lesquelles elles n'ont pas de contrôles ou bien pour parvenir à leurs fins en prenant des chemins détournés. Ils feront plus confiance à leurs propres règles pour agir plutôt qu'à celles déjà établies.

239. Société patriarcale (*masculinity*). Les cultures qui prônent la masculinité se définissent par la propension de ses membres à encenser l'héroïsme, l'affirmation de soi et la réussite matérielle. Ils n'ont que peu de goût pour la coopération et la solidarité qui sont vus comme des signes de faiblesse. La Chine ou l'Italie abritent des sociétés qui prônent cette masculinité à l'opposé de la Norvège ou du Chili.

240. Orientation à long terme (*long term orientation*). Enfin, l'orientation à long terme (qui s'oppose à l'orientation à court terme) décrit l'horizon temporel d'une société. Une telle société aura une approche plus pragmatique sur l'avenir, elle encouragera les efforts pour s'adapter au futur au détriment de certaines traditions. Au contraire, une société orientée à court terme prendra du temps pour créer des relations et donnera beaucoup de valeur aux méthodes traditionnelles. Les chinois et les indiens ont une culture orientée à court terme tandis que les allemands ont une culture plutôt orientée sur le long terme.

b) Le paradoxe français

241. Trois critères forts. La société française, et par conséquent le fonctionnement des opérateurs français, est particulièrement marquée par trois critères « forts » dépendants les uns des autres : la hiérarchie, l'individualisme et le contrôle de l'incertitude.

En ayant un score de 68/100 pour la dimension « *power distance* » sur l'échelle de Hofstede⁵²⁰, les opérateurs français acceptent bien l'environnement hiérarchisé du navire tout en gardant un esprit critique sur les décisions prises par leurs supérieurs. Ce trait peut apparaître comme important pour la conduite du navire puisque chaque membre acceptera sa position d'un point de vue organisationnel, notamment en période de crise. Mais comme ce trait n'est pas fortement marqué, ils sauront s'affirmer si les circonstances l'exigent, voire aller à l'encontre de la décision initiale. A l'inverse, les opérateurs chinois ont le score le plus élevé dans ce domaine (92/100). Pour eux, les relations subordonnés – supérieurs, sont à sens unique et seul le supérieur a tous les pouvoirs décisionnels. Les critiques ne seront pas admises.

Les opérateurs français sont en revanche assez individualistes (score de 78/100). Ce qui apparaît paradoxal lorsque ce critère est combiné avec celui du « *power distance* » que nous venons de développer. En effet, les sociétés individualistes ont en général un faible score dans le domaine de l'acceptation de la hiérarchie car elles n'acceptent pas l'autoritarisme (pour une représentation schématique, voir annexe 5). Les opérateurs qui font partie de ce type de société s'épanouissent personnellement (culture individualiste), en affirmant leur point de vue, sans tenir compte de la hiérarchie (faible *power distance*). En revanche, les sociétés collectivistes s'en accommodent bien puisqu'elles sont structurées de telle manière que le bien de tous passera par des décisions fortes et un objectif commun. La culture française est à ce titre paradoxale puisqu'elle combine à la fois un besoin de hiérarchie tout en considérant en priorité l'épanouissement personnel plutôt que celui de la communauté.

Avec un score de 86 sur 100 sur le critère du contrôle de l'incertitude (*uncertainty avoidance*) la culture française a besoin d'un fonctionnement structuré et de planification. Elle a besoin d'un cadre de fonctionnement défini. Le Code ISM semble à ce titre être un outil qui est adapté à son fonctionnement puisqu'il permet de structurer la réponse à apporter à une problématique. En revanche, si ce critère est combiné à un fort individualisme et un gradient de *power distance* élevé (les trois critères retenus pour la culture française), ceux qui ont le pouvoir de décision ne se sentiront pas toujours tenus de suivre ces règles. Le risque de transgression est plus important (voir *infra* n°410 sur les transgressions). La combinaison de ces trois critères se retrouve essentiellement dans les pays latins dont était par exemple issu le capitaine du navire *Costa Concordia*.

c) Les conséquences de l'incompatibilité culturelle

242. Impacts des traits culturels sur la conduite et la sécurité du navire. Exemples. En ne retenant que les critères de coût et de disponibilité de la main d'œuvre⁵²¹, l'armateur favorisera la création d'équipages incompatibles et inadaptés à la conduite très spécifique d'un navire marchand.

⁵²⁰ <https://www.hofstede-insights.com/country-comparison/>

⁵²¹ Certains armateurs ont pu par exemple justifier leur choix de dépavillonner certains navires français pour les enregistrer dans des registres ou des pavillons plus souples au motif du manque de marins qualifiés français. GROIZELEAU (V.), « Pénurie de navigants : la marine marchande à l'heure du dépavillonnement ? », 20 septembre 2007, www.meretmarine.com. Consulté le 28-01-2017.

Certains traits qui caractérisent les cultures que nous venons de sommairement développer se révèlent en effet être difficilement compatibles avec l'exercice du métier du marin, qui allie proximité avec un petit groupe d'individus, et hiérarchie.

Les membres d'équipage issus d'une culture collectiviste, comme les philippins, seront par exemple plus enclins à suivre les objectifs de performance en matière de sécurité définis par l'armateur parce que ceux-ci s'inscriront dans une démarche globale, commune à tous et dans l'intérêt de tous⁵²². De la même manière, un équipage qui n'a pas une culture trop marquée de la hiérarchie facilitera le partage d'information sur de potentiels risques qui auront été détectés⁵²³. Comme nous avons déjà pu le mentionner, l'accident du *Costa Concordia* aurait peut-être pu être évité si le gradient hiérarchique entre le capitaine Schettino et son officier avait été plus faible. Les officiers français seront par exemple plus sensibles à la hiérarchie que les officiers espagnols, leur hésitation à remettre en cause une décision inadaptée prise par un supérieur sera plus grande. Les sociétés ayant un fort contrôle de l'incertitude auront également des prédispositions pour limiter les erreurs humaines dans la conduite du navire⁵²⁴. Ceux-ci adhéreront facilement à des standards et à des processus opérationnels pré définis, éléments qui caractérisent aujourd'hui l'industrie maritime (comme nous le verrons avec le Code ISM). Enfin et tout naturellement, une culture masculine trop marquée sera contreproductive en matière de sécurité⁵²⁵.

243. Abordage entre le CMA CGM Florida et le Chou San. Ces différences culturelles se manifestent par ailleurs dans les relations entre les différents membres d'équipage. Notamment lors des phases délicates de conduite du navire. Les traits caractéristiques de chaque famille pourront rendre les communications difficiles et les attitudes incompatibles avec un travail de groupe optimisé. En mars 2013, le porte-conteneur *CMA CGM Florida* entre en collision avec le vraquier chinois *Chou Shan* en mer de Chine. Deux officiers étaient présents à la passerelle du *CC Florida*, l'un de nationalité philippine, qui était responsable du quart et le second de nationalité chinoise qui était à la passerelle pour une familiarisation car nouvellement embarqué. La manœuvre anti collision s'effectuant avec un navire chinois, le second officier du *CC Florida* a naturellement pris les communications radio avec l'officier du *Chou Shan*, en mandarin, afin de s'accorder sur une manœuvre commune. Aucun des deux officiers présents à la passerelle du porte conteneur n'a communiqué sur le contenu de la discussion, laissant se développer une situation ambiguë. Les deux navires se rapprochant, l'officier chinois du *CC Florida* change au dernier moment de stratégie et demande au navire *Chou Shan* de manœuvrer différemment. Afin d'imposer plus de valeur à sa requête, celui-ci indique que cette décision vient de son capitaine. Le rapport a souligné que la culture hiérarchisée fortement marquée des chinois qui ne permet pas la remise en question des décisions des supérieurs a finalement décidé l'officier du *Chou*

⁵²² CHOW (W.C.), SHIELDS (M.D.), WU (A.), "The importance of national culture in the design of and preference for management controls for multi-national operations", *Accounting, Organization and Society* 24 (1999b), pp.441-461.

⁵²³ HAVOLD (J.I.), "National cultures and safety orientations: a study of seafarers working for Norwegian shipping companies", *Work & Stress* 21[2] (2007), pp.173-195.

⁵²⁴ BURKE (M.J.), CHAN-SERAFIN (S.), SALVADOR (R.), SMITH (A.), SARPI (S.A.), "The role of national culture and organizational climate in safety effectiveness", *European Journal of Work and Organizational Psychology* (January 2007), pp. 1-20

⁵²⁵ TICE (D.M.), BAUMESTER (R.F.), "Masculinity Inhibits Helping in Emergencies. Personality Does Predict the Bystander Effect", *Journal of Personality and Social Psychology* 49[2] (2004), pp.420-425.

Shan à changer sa manœuvre au dernier moment, entraînant la collision. Cet aspect culturel a été avancé comme étant l'une des causes contributives à l'accident⁵²⁶.

Les difficultés d'associations entre chinois et philippins proviennent notamment de la difficulté d'associer une culture orientée à court terme, qui prône la tradition et la préservation de l'honneur (chinois) à une culture collectiviste forte qui privilégie l'intérêt d'un groupe à l'intérêt particulier (philippins)⁵²⁷. Lors d'une étude qui interrogeait des armateurs sur les nationalités qui leur semblaient les moins compatibles, la combinaison chinois / philippins a été leur première réponse suivie de la combinaison indiens / arabes⁵²⁸.

2°) Des stratégies facilitant la synergie de l'équipage

244. S'assurer des capacités de communication des marins. L'armateur ne peut évidemment pas changer ces traits culturels individuels qui caractérisent les peuples. Ils sont trop profondément ancrés dans l'inconscient collectif. Il peut en revanche agir sur plusieurs autres axes pour en limiter les effets. Tout d'abord, le choix de la nationalité ne devrait pas être le produit exclusif d'une stratégie financière. Il devrait s'inscrire dans une démarche plus globale qui prend en compte, de façon rationnelle, le coût de l'équipage, mais également les capacités de la culture dont ils sont issus à s'intégrer à un groupe et à le rendre synergique. Au-delà de ce grand principe, l'armateur devra s'assurer qu'une communication efficace existe entre chacun des membres d'équipage. Comme nous l'avons déjà précisé au chapitre précédent, cette faculté de communication devra se manifester dans le cadre du travail à bord (par la maîtrise des *Standard Marine Communication Phrases* par exemple), mais pas seulement. Elle devra être suffisamment maîtrisée pour qu'elle serve à créer des liens sociaux dans ce microcosme confiné et favoriser l'intégration culturelle⁵²⁹. L'armateur devra s'en assurer.

245. Promouvoir un objectif commun. L'intégration de différentes cultures passera également par l'intégration de chaque membre d'équipage à la société d'armement et à son organisation. Helmreich (1998) distingue à ce titre, trois cultures au sein d'un équipage, la culture nationale (que nous venons de développer), la culture de la profession (être marin donne le sentiment d'appartenir à un groupe) et la culture organisationnelle (l'environnement stratégique établi par l'armateur). Celui-ci affirme que, contrairement à la culture nationale, la culture organisationnelle peut être modulée par une

⁵²⁶ « *Chou Shan's OOW was probably influenced by the high power-distance hierarchy of his national culture in agreeing to a manoeuvre about which he had concerns* », Report on the investigation of the collision between *CMA CGM Florida* and *Chou Shan* on 19 March 2013, MAIB, Report n°11/2014.

⁵²⁷ « *High collectivism will lead to fewer human failures as experienced by seafarers in container shipping operations when Confucian dynamism is low rather than high* », CHIN-SHAN (L.), KEE-HUNG (L.), Y.H. VENUS (L.), T.C.E (C.), « Effects of national culture on human failures in container shipping : The moderating role of Confucian dynamism », *Accident Analysis and Prevention*, 49 (2012), p.460.

⁵²⁸ « *The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on Maritime Communication* », The MARCOM Project, Final Report, Vol.1, A Transport RTD Program, DG VII, p.70.

⁵²⁹ L'isolement des marins peut être minimisé par des échanges avec d'autres membres du personnel. Sur les difficultés de la vie de marin, voir par exemple CHARRIERE (C.), *Le marin est-il décalé ?* Mémoire d'ethnologie et d'anthropologie sociale, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris, (2010).

politique adaptée⁵³⁰. Si elle est judicieusement menée, par la promotion d'une volonté sécuritaire par exemple, chacun des membres d'équipage œuvrera dans un but commun qui leur procurera un sentiment d'appartenance à un groupe (l'équipage) dans le groupe (être marin). Les différences culturelles seront atténuées par cet objectif commun : appliquer la politique sécuritaire mise en place par l'armateur, notamment au travers du Code ISM. Mais l'adhésion à cette politique organisationnelle ne pourra être complète que lorsqu'elle respectera certains principes.

246. Autres actions des armateurs. Pour minimiser les effets de la culture orientée à court terme, l'armateur devra tout d'abord faire la pédagogie de l'erreur, en l'inscrivant, comme nous avons pu le développer précédemment, dans une démarche constructive plutôt que d'adopter une stratégie répressive. Il devra par ailleurs faire la promotion de la réduction du gradient hiérarchique pour favoriser les échanges. Le choix d'un capitaine et d'un second issus d'une culture faiblement hiérarchisée pourra s'avérer être judicieux afin que ceux-ci soient les promoteurs de cette stratégie à bord du navire. La fidélisation des équipages pourra enfin permettre de donner le sentiment aux marins d'appartenir à une structure soucieuse de leur condition. Elle favorisera le développement d'une conscience collectiviste, indispensable à une application efficace de la politique sécuritaire voulue par l'armateur.

La qualité d'un équipage pris en tant que groupe capable de travailler en synergie ne peut donc pas être dissociée de la nationalité de chacun des marins le composant. Or, cet aspect de l'armement du navire relève exclusivement de la politique de l'armateur qui pourra choisir des marins du monde entier dès lors que la réglementation de l'Etat du pavillon le permettra. L'utilisation d'un équipage cosmopolite pourra être source d'insécurité dans la conduite du navire mais une stratégie adaptée dans le choix des nationalités pourra en limiter les effets.

SECTION 2 LE CHOIX DE LA DELEGATION DE LA GESTION DE L'EQUIPAGE

247. L'armateur qui choisit d'immatriculer son navire sous un pavillon ouvert pourra donc l'armer avec un équipage multinational. Les avantages offerts par cette possibilité, notamment financiers, ne sont cependant pas exempts de tout inconvénient. Outre l'incompatibilité de certaines nationalités qui pourraient fragiliser la création d'une synergie et les difficultés induites par le choix d'un Etat du pavillon laxiste, l'armateur devra employer des marins qui résident dans des Etats avec lesquels il n'a aucun lien et dont il ne connaît rien du marché de la main d'œuvre, notamment en ses aspects qualitatifs. Pour faciliter les démarches de recrutement, il pourra faire appel à une société tierce spécialisée et établie dans l'Etat visé : une société de *crewmanagement* ou agence de *manning*. La

⁵³⁰ "While national cultures are highly resistant to change because they surround an individual from birth, professional and organizational cultures may be modified if there are strong incentives", HELMREICH (R.), "Building Safety on the Three Cultures of Aviation", In Proceedings of the IATA Human Factors Seminar, Bangkok, Thailand, August 12, 1998, pp. 39- 43.

conception traditionnelle de l'armement en équipage qui consistait à considérer que l'armateur recrutait et employait son équipage directement est en fait plus complexe puisque ces sociétés pourront mettre à sa disposition⁵³¹ des marins directement employés par elles, dégageant ainsi l'armateur d'une de ses prérogatives essentielles⁵³². Les risques d'une telle stratégie sur la qualité d'un équipage seront grands. Car dans un milieu ultra concurrentiel, il sera difficile pour l'armateur de s'assurer du soin que mettront ces agences à assumer leurs attributions. En énonçant que les navires « *gérés par des entités séparées, qui opèrent en fournissant des services basés sur des coûts attractifs plutôt que sur la sécurité* » entraînent une « *diminution du contrôle élémentaire de l'armateur, des équipages de mauvaise qualité et une gestion du navire lamentable* »⁵³³, Dr. Özçayir souligne les difficultés posées par cette gestion éclatée du navire⁵³⁴. Malgré l'existence d'un cadre normatif récent visant à encadrer l'activité de *crewmanager* pour limiter les effets néfastes qu'une telle gestion pourrait causer (I), la relation entre l'armateur et ces sociétés résultera pour l'essentiel de dispositions contractuelles librement négociées par ces deux parties (II). En complexifiant ainsi la gestion humaine, l'armateur s'éloignera encore plus d'une maîtrise effective de la compétence des équipages qui serviront à bord de ses navires (III).

I. L'encadrement de l'activité de *manning*

248. Principe. Le *crewmanagement* est la composante de la délégation de l'équipage d'un concept plus global visant à déléguer toute ou partie de la gestion d'un navire : le *shipmanagement*. John Spruyt le définissait comme étant : « *la fourniture d'un ou plusieurs services à un navire par une société professionnelle distincte de celle de l'armateur* » et de préciser que ce fournisseur « *devait agir selon les dispositions contractuelles en contrepartie d'une rémunération* ». Il précisait en outre que « *le shipmanager sera tenu de s'assurer que le navire reste en tout point conforme à la réglementation, est opéré de manière pérenne et en toute sécurité, sans risque pour l'environnement et qu'il est entretenu pour que sa valeur soit préservée autant que possible* »⁵³⁵. Il s'agit donc d'une relation contractuelle de type contrat d'entreprise⁵³⁶ entre un armateur et une société tierce qui lui fournira un service contre une rémunération.

249. Origine. L'origine du *shipmanagement* peut se retrouver à la fin du XVIII^e siècle mais c'est seulement pendant la seconde moitié du XX^e siècle que ce mode d'exploitation des navires s'est

⁵³¹ Il faut différencier les entreprises de travail maritime qui emploieront directement les marins et les mettront à la disposition des armateurs, des sociétés privées de placement des gens de mer qui ne font qu'assister les armateurs à trouver de la main d'œuvre. Dans ce cas l'armateur restera l'employeur des marins servant sur ses navires.

⁵³² Jean-Pierre Beurier a décrit cette évolution du mode de gestion des navires lorsqu'il énonçait que « *Le glissement progressif de la rentabilité des navires face à une concurrence très dure va faire que les armateurs vont abandonner une partie de leurs principes de gestion pour tenter de se maintenir (recrutement des équipages, durée de vie et fréquences d'entretien des navires, choix des chantiers) (...)* », BEURIER (J.P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean Pierre Quéneudec, Paris, éditions A. Pédone, (2003), p.88.

⁵³³ OYA ÖZCAYIR (Z.), « *Flags of Convenience and the Need for International Co-operation* », *International Maritime Law*, Vol.7, Issue 4 (May 2009), p.116.

⁵³⁴ M. Beurier met également en avant les risques d'une déstructuration totale de la gestion de l'exploitation du navire que pourrait entraîner une utilisation non maîtrisée du principe de la gérance lorsqu'il énonce que « *la division des tâches est une méthode utile, même s'il ne convient pas d'en abuser, parce qu'elle risque de faire perdre de vue l'essentiel* » et d'ajouter, « *l'organisation de l'exploitation se doit donc de réaliser un compromis difficile, entre la spécialité des intervenants et l'unité de la décision. La gérance (...) participe de cette division* », BEURIER (J.P.), *Droits Maritimes*, Dalloz (2009- 2010), p.329.

⁵³⁵ WILLINGALE (M.), *Shipmanagement*, Informa Professional, 4th édition (2005).

⁵³⁶ Par exemple défini par l'Art. 1717 du C. civ. en droit français.

développé pour finalement devenir la norme. La chute du bloc soviétique à la fin des années 80 a créé de nombreux Etats sans flotte de commerce, mais riches en main d'œuvre maritime. Soucieux de faire des économies dans un contexte de taux de fret morose, les armateurs ont perçu les avantages qu'ils pouvaient tirer de cette main d'œuvre bon marché et nombreuse. Les conditions de nationalité étant levées par l'immatriculation des navires sous des pavillons ouverts, rien ne s'opposait à ce que ces marins d'une nationalité X servent sur un navire de nationalité Y. Afin de rapprocher les deux parties, des sociétés ont proposé leurs services pour recruter localement les marins dont l'armateur avait besoin et les mettre à sa disposition. L'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime ne devant pas faiblir, les agences de *manning* ont continué de se développer partout dans le monde, mais plus particulièrement dans les Etats formateurs et fournisseurs de main d'œuvre qui n'avaient pas de flotte de commerce⁵³⁷. Cette stratégie d'armement instaurera donc une relation triangulaire⁵³⁸ entre l'armateur, la société de *manning* et le navigant qui se matérialisera par un « contrat de mise à disposition » pour la relation armateur - entreprise de travail maritime et par un « contrat d'engagement maritime »⁵³⁹ pour la relation marin - entreprise de travail maritime.

250. Perception du service. Longtemps qualifiée de « *réceptacle et amplificateur de la dérégulation sociale dans le secteur des transports maritimes* »⁵⁴⁰ l'agence de *manning* a toujours souffert d'une mauvaise image. Les assureurs et les affréteurs lui reprochant notamment d'offrir des services à bas coût et de ne pas hésiter à couper dans les budgets pour être toujours plus compétitive, quitte à faire preuve de laxisme en matière de sécurité, par l'emploi de marins toujours moins onéreux et issus de pays à la réglementation sociale minimale, voire inexistante. Afin de limiter la propagation de ce « dumping social »⁵⁴¹, la communauté maritime internationale a établi des règles que les Etats qui autorisent l'implantation de telles sociétés sur leur territoire devront respecter.

251. Cadre réglementaire. Convention MLC. Les premières règles dans ce domaine ont été établies par l'OIT au travers de la convention n°179 de 1996 sur le recrutement et le placement des gens de mer⁵⁴². La convention sur le Travail Maritime de 2006⁵⁴³ a remplacé cet instrument. Elle impose, dans sa Règle 1.4, qu'un service de recrutement ou de placement⁵⁴⁴ qui opère sur le territoire d'un Etat partie au texte, devra être autorisé par « *un système normalisé de licence ou d'agrément, ou d'une autre forme de réglementation* ». Elle précise par ailleurs que l'attribution de cet agrément devra tenir compte

⁵³⁷ La flotte immatriculée sous le pavillon des philippines se situait au 32^e rang mondial en 2014 avec 413 navires alors qu'ils sont les premiers pourvoyeurs de main d'œuvre maritime, ou second derrière la Chine, suivant les statistiques. Source : CNUCED, Etude sur les transports maritimes, 2014 : https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2014_fr.pdf

⁵³⁸ BESSELAT (J.Y.), Rapport fait au nom de la Commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire sur la proposition de loi adoptée par le Sénat relative à la création du RIF, Assemblée Nationale, n°2039, 25 janvier 2005.

⁵³⁹ Le contrat d'engagement maritime est le contrat de travail maritime. Il est défini et son contenu encadré par les réglementations nationales (C. trans. Art. L.5542-1 et s.) et les conventions internationales (Convention MLC, Norme A-2.1).

⁵⁴⁰ MERCOLI (S.), « Les fournisseurs demain d'œuvre maritime et le droit de l'Union européenne », Gens de mer : un marché international du travail en perspective, Editorial Gomylex, (2016), pp.377-392.

⁵⁴¹ CHAUMETTE (P.), « Les marins sont-ils encore à bord ? », *ADMO*, T.XXIII, Nantes (2005), pp.179-199.

⁵⁴² Convention (n°179) de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer signée le 22 octobre 1996 à Genève, entrée en vigueur le 22 avril 2000 et ratifiée par la France le 27 avril 2004.

⁵⁴³ Maritime Labour Convention ou Convention internationale sur le Travail Maritime entrée en vigueur en 2006. Elle constitue le quatrième pilier de la sécurité maritime et traite des essentiellement des aspects sociaux et du bien-être des gens de mer.

⁵⁴⁴ La Convention MLC dans son article 2, paragraphe 1-h), définit un service de recrutement et de placement comme étant « *toute personne, société, institution, agence ou autre organisation du secteur public ou du secteur privé s'occupant du recrutement de gens de mer pour le compte d'armateurs ou de leur placement auprès d'armateurs* ».

de la capacité des sociétés de *manning* à vérifier « *que les gens de mer recrutés ou placés par leur intermédiaire possèdent les qualifications requises et détiennent les documents nécessaires pour l'emploi considéré* »⁵⁴⁵. Le renouvellement de cet agrément n'aura lieu qu'après une « *vérification que le service de recrutement et de placement concerné remplit les conditions prévues par la législation nationale* »⁵⁴⁶. Les armateurs devront donc s'assurer que l'agence qu'ils choisissent pour recruter leurs marins soit agréée dès lors qu'elle opérera depuis un Etat signataire du texte.

252. Les deux activités des agences de *manning*. Encadrement en droit français. Cette pratique, développée à l'origine pour répondre à un besoin des armateurs choisissant un pavillon de libre immatriculation, a également été acceptée par les Etats traditionnels au travers notamment des seconds registres. Dans un premier temps réticent à voir cette possibilité de « *dumping social* »⁵⁴⁷ se développer sur des navires français, l'industrie maritime a dû finalement se résoudre⁵⁴⁸ à accepter cette nouvelle organisation, au risque de voir l'attractivité de son pavillon diminuer. Ainsi, la Loi n°2013-619⁵⁴⁹ a repris l'exigence de la convention MLC puisqu'elle prévoit un registre national des services privés de recrutement et de placement des gens de mer pour les entreprises établies en France. Cette notion de service privé de recrutement et de placement englobe en fait deux activités différentes⁵⁵⁰. La première concerne le placement de gens de mer au sens de l'article L.5321-1 du code du travail⁵⁵¹ qui verra l'armateur rester l'employeur du marin.

La seconde concerne la mise à disposition de gens de mer auprès de l'armateur et intéresse tout particulièrement notre étude puisqu'elle conduira à la délégation de la gestion de l'équipage par l'abandon du recrutement direct des marins par l'armateur. Dans ce cas, l'employeur ne sera plus l'armateur mais l'« *entreprise de travail maritime* »⁵⁵² qui les aura mis à sa disposition et avec laquelle les marins auront contracté. Le législateur limite cependant l'utilisation de ces entreprises de travail maritime aux armateurs qui armeront leurs navires sous le Registre International Français (RIF)⁵⁵³. Ainsi, ils pourront bénéficier d'une main d'œuvre sans contracter directement avec celle-ci. Conformément aux dispositions de la convention MLC et de la convention n°179 de l'OIT, l'article L.5621-3 du code des transports précise par ailleurs que les entreprises de travail maritime utilisées par

⁵⁴⁵ Convention MLC, Règle 1.4 : Recrutement et placement, Norme A-1.4, Art. 5-c-iii.

⁵⁴⁶ Convention MLC, Règle 1.4 : Recrutement et placement, Norme A-1.4, Art.6.

⁵⁴⁷ LILLE (F.), « RIF : le chemin du dumping social », *le Marin*, n°3013 du 8 avril 2005.

⁵⁴⁸ LILLE (F.) : « Les vieux pays maritimes d'Europe sont complices du dumping social », 24 janvier 2012, www.humanité.fr

⁵⁴⁹ Loi n°2013-619 du 16 juillet 2013 portant diverses dispositions d'adaptation au droit de l'Union européenne dans le domaine du développement durable et codifiées par les articles L.5546-1-1 à L.5546-1-9 du code des transports et précisées par le Décret n° 2017-1119 du 29 juin 2017 relatif aux services privés de recrutement et de placement des gens de mer.

⁵⁵⁰ DELEBECQUE (Ph.), « La Convention du travail maritime », *Lettre d'information de la chambre Arbitrale Maritime de Paris*, n°32 (2013).

⁵⁵¹ C. trav., Art. L.5321-1 : « *L'activité de placement consiste à fournir, à titre habituel, des services visant à rapprocher les offres et les demandes d'emploi, sans que la personne assurant cette activité ne devienne partie aux relations de travail susceptibles d'en découler. La fourniture de services de placement peut être exercée à titre lucratif. Les entreprises de travail temporaire peuvent fournir des services de placement au sens du présent article* ».

⁵⁵² C. transp., Art. L.5546-1-4 : « *Est entreprise de travail maritime toute personne, hors les entreprises de travail temporaire mentionnées à l'article L. 1251-2 du code du travail, dont l'activité est de mettre à disposition d'un armateur ou d'un particulier propriétaire ou locataire d'un navire de plaisance, pour travailler à bord d'un navire, des gens de mer qu'elle embauche et rémunère à cet effet* ».

⁵⁵³ C. transp., Art. L.5621-1 : « *Les gens de mer employés à bord des navires immatriculés au registre international français sont engagés directement par l'armateur ou mis à sa disposition par une entreprise de travail maritime* ». Initialement autorisée pour les marins résidents hors de France et employés sur les navires immatriculés sous RIF, l'utilisation de ces sociétés a ensuite été élargie aux entreprises établies sur le territoire français par la loi de 2013 susmentionnée.

l'armateur devront être agréées par les autorités de l'Etat ou elles sont établies ou qu'elles en respectent les instruments internationaux⁵⁵⁴. Dans tous les cas, ces entreprises qui fournissent un service de placement et de recrutement des gens de mer devraient s'assurer de « *leurs qualifications, de la validité de leur aptitude médicale et de leurs documents professionnels obligatoires* »⁵⁵⁵.

253. Limites de l'agrément. L'encadrement de l'utilisation des entreprises de travail maritime par un système d'agrément permet de limiter la prolifération de sociétés peu scrupuleuses dont le seul objectif serait la rentabilité. Mais cet agrément étant donné par l'Etat parti à la convention MLC, il est difficile d'en contrôler le contenu réel. Comme nous l'avons déjà soulevé, la difficulté ne provient pas de la création de normes, mais de la volonté des Etats parties à les faire appliquer. La qualité d'un équipage mis à disposition d'un armateur dépendra en fait essentiellement des relations que les deux parties entretiendront. Relations qui seront basées sur la liberté contractuelle.

II. La liberté contractuelle comme fondement de la relation armateur - *crewmanager*

254. Au-delà de ces grands principes qui régissent l'activité des agences de *manning*, les conditions et les aspects pratiques de la mise à disposition d'un équipage à un armateur par une entreprise de travail maritime, résulteront d'accords contractuels passés entre les deux parties. En procédant ainsi l'armateur s'éloignera de la gestion de l'équipage, puisqu'il ne maîtrisera plus physiquement le recrutement. Cet éloignement ne sera cependant pas une fatalité dès lors que l'armateur voudra continuer à s'investir dans cet aspect de l'exploitation des navires. Ainsi, même s'il appartiendra au *crewmanager* d'assumer son obligation fondamentale en fournissant un équipage adapté (A), l'armateur pourra, ou même devra, s'impliquer personnellement dans sa relation avec son *crewmanager* (B). En s'engageant de la sorte, il pourra éviter les effets négatifs d'un trop grand morcellement de la gestion des navires, qui verrait chacun des acteurs agir selon ses propres intérêts, sans orientation commune.

A. Une obligation élémentaire pour le *crewmanager* : fournir un équipage adapté

255. Contrats types. Malgré la liberté contractuelle qui prédomine dans les relations entre l'armateur et le *crewmanager*, la BIMCO a édité deux contrats types qui pourraient être utilisés dans le cadre de la négociation : le « *Crewman Lumpsum (B)* »⁵⁵⁶ et le « *Crewman Costs + Fees (A)* »⁵⁵⁷. Ils reprennent de façon équilibrée les obligations et les responsabilités de chacune des parties mais

⁵⁵⁴ C. transp., Art. L.5621-3 : « *Le contrat de mise à disposition ne peut être conclu qu'avec une entreprise de travail maritime agréée par les autorités de l'Etat où elle est établie. Lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat où la convention n° 179 de l'Organisation internationale du travail sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences* ».

⁵⁵⁵ C. transp., Art. L.5546-1-3 alinéa 1.

⁵⁵⁶ Dans ce cas, l'armateur nome une agence en l'échange d'un forfait. Le *crewmanager* sera libre dans la façon dont se budget sera alloué. Le *crewmanager* devra se payer sur ce forfait.

⁵⁵⁷ Dans ces cas, l'armateur ne paiera pas un forfait mais remboursera le *crewmanager* pour les frais qu'il aura engagés pour suivre ses instructions (*costs*). Un montant lui sera alloué *en sus* pour les services rendus (*fees*).

établissent deux régimes différents de responsabilité. Même si ces régimes de responsabilité des agences de *manning* seront développés au chapitre suivant, il convient d'ores et déjà de différencier sommairement ces deux types de contrats. L'armateur peut soit désigner une société de recrutement qui agira soit en son propre nom (contrat Crewman B)⁵⁵⁸, soit désigner une société de recrutement qui agira au nom de l'armateur (Crewman A)⁵⁵⁹.

Il n'est pas nécessaire pour notre étude de développer tous les aspects de ces contrats, mais simplement de déterminer quels en sont les dispositions qui influenceront sur la qualité d'un équipage.

La première et principale obligation qui pèse ainsi sur le *crewmanager* sera de fournir à l'armateur un équipage suffisamment qualifié et compétent, conformément aux dispositions des conventions STCW et MLC⁵⁶⁰, pour remplir les tâches qui lui seront dévolues. Pour répondre à cette obligation générale le *crewmanager* devra suivre certaines instructions portées au contrat⁵⁶¹.

256. Responsabilité de l'agence. Il devra tout d'abord sélectionner et recruter les membres d'équipages. Il devra également s'assurer que l'équipage qu'il met à la disposition de l'armateur respecte les normes établies par l'Etat du pavillon du navire. Cela comprendra notamment la possession des visas de reconnaissance des brevets et la vérification de leur validité et de leur adéquation avec la fonction envisagée, ainsi que la conformité avec les effectifs minimaux de sécurité⁵⁶². L'agence de *manning* devra avoir son propre système de recrutement⁵⁶³. Un bon professionnel ne se satisfera pas d'une simple constatation des brevets STCW pour considérer qu'un marin a les compétences requises pour assumer la fonction envisagée. La crédibilité de ces titres est en effet largement entamée par la mise sur le marché de personnel aux qualifications douteuses.

Ce point de contrôle est crucial puisque les sociétés de *manning* seront la plupart du temps établies dans le pays formateur et fournisseur de main d'œuvre qui aura été choisi par l'armateur. Et elle puisera ses ressources humaines dans cet Etat. Si ce pays fait preuve de laxisme pour appliquer les dispositions de la convention STCW, seul le *crewmanager* pourra se poser en rempart contre les brevets que certains marins n'auraient jamais dû obtenir. Lui seul connaîtra la pertinence de ces documents et

⁵⁵⁸ L'article 3 du contrat type *Crewman B (lumpsum)* stipule en ce sens que : « Pendant la période agréée, le *crewmanager* devra employer l'équipage et devra fournir ses services de *crewmanagement* sur le navire déterminé en son propre nom ». Il s'agit donc de la mise à disposition. Le *crewmanager* est l'employeur des marins.

⁵⁵⁹ L'article 3 du contrat type *Crewman A (Costs + Fees)* stipule en ce sens que : « Pendant la période agréée, le *crewmanager* doit fournir ses services au navire déterminé comme mandataire agissant au nom et pour le compte de l'armateur ». Il s'agit du placement des marins. L'armateur reste l'employeur.

⁵⁶⁰ Même si l'Etat du pavillon du navire sur lequel l'équipage servira n'a pas ratifié ces conventions, les normes minimales prévues par ces conventions devront être respectées en vertu du « *traitement pas plus favorable* ». Par ailleurs l'armateur restera responsable de certains aspects de la Convention MLC même lorsqu'il délègue la gestion de l'équipage, cela concerne notamment la nourriture, le couchage, les assurances rapatriement etc...

⁵⁶¹ Les obligations sont définies dans les articles 3.1 et 4 du contrat type *Crewman B* et dans les articles 4 et 6 du contrat type *Crewman A*.

⁵⁶² Les effectifs minimaux de sécurité sont définis par le document administratif *Minimum Safe Manning* émit par l'Etat du pavillon. Il précise le nombre de marins minimum dans chaque fonction envisagée et les qualifications requises.

⁵⁶³ Le système de recrutement faisant, comme nous le verrons, partie des procédures ISM, le *crewmanager* pourra devoir appliquer celui de l'armateur si le système de gestion de la sécurité n'est pas délégué et que l'armateur impose que ce soit le sien qui soit appliqué par le *crewmanager*.

les failles du système de formation mis en place par l'Etat depuis lequel il est implanté⁵⁶⁴. Le *crewmanager* devra enfin contrôler la faculté de chacun des marins à communiquer dans une langue commune, l'anglais. De même, il devra s'assurer qu'une familiarisation sera donnée aux marins avant leur embarquement, conformément aux dispositions du Code ISM (aspect que nous développerons un peu plus loin). Enfin, il devra assumer la formation des marins au cours de leur carrière pour que ceux-ci puissent s'adapter à un nouvel environnement organisationnel ou technologique et améliorer leurs compétences.

Dans le but de recruter et/ou sélectionner un équipage, le *crewmanager* prendra donc des dispositions qui sont normalement dévolues à l'armateur. Même si d'une manière générale il suit ses instructions telles que portées au contrat, il pourra, si les circonstances l'exigent, prendre ses propres décisions afin de respecter les conventions en vigueur ou la réglementation. Le choix d'un *crewmanager* compétent est ici primordial puisqu'il pourra dans certains cas compléter les instructions de l'armateur en prenant ses propres dispositions dès lors qu'elles respectent les pratiques raisonnables⁵⁶⁵ que l'on pourrait attendre d'un professionnel.

B. Une obligation pour l'armateur : s'investir dans le choix et la relation avec le *crewmanager*

257. L'obligation qui pèse sur l'entreprise de travail maritime à fournir un équipage adapté ne constitue pas une déresponsabilisation complète des armateurs. Faire employer les marins par cette société externe ne saurait les exonérer pour un dommage causé par l'équipage. Le fait d'avoir des salariés employés par une autre entité ne pourra pas être opposable aux tiers qui ne seraient pas concernés par le contrat de management. Aussi bien pour des raisons pratiques que pour des raisons juridiques, l'armateur devra garder une certaine maîtrise dans la gestion humaine de ses navires. Outre l'obligation principale de paiement des frais de management⁵⁶⁶, il devra assumer d'autres obligations, moins directes, mais qui auront une grande influence sur la qualité de l'équipage. Son degré d'implication dans le choix du *crewmanager*, dans les instructions données à ce dernier et dans la définition du budget sera primordial pour que celui-ci garde la maîtrise de la compétence des équipages pourtant employés par un tiers.

⁵⁶⁴ Les philippines ont à ce titre plus d'une cinquantaine d'écoles de formation maritime reconnues par leur administration et 400 agences de manning. Ces agences travaillent avec leurs écoles de prédilection, dont certaines fournissent un enseignement douteux.

⁵⁶⁵ La version originale anglaise intégrée au contrat qualifie cette pratique comme devant être en accord avec un « *sound management practise* ».

⁵⁶⁶ Le contrat type de *crewmanagement Cost + Fees* prévoit par ailleurs des obligations diverses dans son article 7 sur le respect de la réglementation établie par le Code ISM, sur les notifications au *crewmanager* de toute entrée dans des zones préalablement exclues et pour lesquelles un prime d'assurance est requise, sur tout changement de pavillon, sur la fourniture de locaux conformes aux conventions en vigueur et sur la familiarisation avec les procédures du navire établies par l'armateur.

1°) L'importance du choix de la société de management

258. Rôle de l'armateur. La qualité de l'équipage dépendra fortement du *crewmanager* choisi. Si l'armateur a recours à une entreprise de travail maritime située dans un Etat qui n'est pas partie à la convention sur le travail maritime de 2006 alors que l'Etat du pavillon l'est, il devra s'assurer qu'elle en respecte les dispositions minimum⁵⁶⁷. Le choix d'une société de *manning* agréée ne sera pas pour autant la garantie d'un service approprié. Si l'armateur veut être certain que la société choisie respecte ses obligations dans le processus de sélection et de recrutement des marins, il devra orienter son choix selon la renommée de l'agence, sa certification (a) et enfin sur les résultats d'un audit qu'il aura lui-même conduit (b).

a) Le choix d'une société certifiée ISMA

259. Code ISMA. La certification qualité peut prendre plusieurs formes. L'une de celle-ci concerne le respect du code ISMA établi par l'Association Internationale des *Shipmanager*.⁵⁶⁸ qui regroupe les plus importantes sociétés de gestion technique et humaine. Le code ISMA se divise en trois parties. Des dispositions générales, des dispositions applicables dans le cadre du *crewmanagement* et des dispositions applicables au *shipmanagement*. Le *crewmanager* ne devra donc se conformer qu'aux parties 1 et 2. La première partie se borne essentiellement à donner des informations générales sur l'éthique des parties au contrat, sur la forme de ce contrat, sur l'organisation de la société à terre ainsi que sur les navires et sur le système de gestion financière. La société de management devra établir un « *management system* ». Ce système de documentation regroupera les procédures et détaillera la façon dont les impératifs énoncés dans la seconde partie seront mis en application. Le *management system* devra par ailleurs prévoir des audits périodiques de contrôles et de procédures de modifications. Il doit en outre prévoir un système de détection et de retour d'expérience sur de potentielles non conformités, qu'elles soient à bord ou dans la société.

260. Audits. Lors des audits d'accréditation ISMA la société de management devra prouver par des documents que les procédures décrites dans le *management system* sont appliquées effectivement et enregistrées. En règle générale, les auditeurs externes sont des inspecteurs issus des sociétés de classification membres de l'IACS (Association Internationale des Sociétés de Classification). Le certificat de conformité au Code ISMA est émis pour trois ans avec des potentielles visites intermédiaires annuelles. Avoir une accréditation ISMA impose également au *crewmanager* de

⁵⁶⁷ La Convention MLC précise dans sa règle 1.4, norme 1.4 alinéa 9 que « *Tout Membre doit exiger que les armateurs de navires battant son pavillon qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la présente norme* ». La réglementation française va dans le même sens lorsqu'elle énonce dans l'Art. L.5621-3 du C. transp. que : « *lorsqu'il n'existe pas de procédure d'agrément, ou lorsque l'entreprise de travail maritime est établie dans un Etat où la convention n°179 de l'OIT sur le recrutement et le placement des gens de mer ne s'applique pas, l'armateur s'assure que l'entreprise de travail maritime en respecte les exigences* ».

⁵⁶⁸ L'International Shipmanager Association (ISMA) est l'équivalent de l'IACS (International Association of Classification Societies) pour les sociétés de classification.

satisfaire aux exigences des normes ISO 9001⁵⁶⁹ ainsi qu'à la résolution 741(18) de l'OMI sur la mise en place du Code ISM que nous détaillerons plus loin.

261. Principes établis par le Code. Le Code ISMA impose à la société de *crewmanagement* d'avoir des procédures de recrutement et de placement du personnel qui réponde aux besoins de l'armateur. Pour chaque poste occupé le membre d'équipage devra avoir une expérience suffisante, une formation et un brevet adéquats. Il devra par ailleurs parler un anglais suffisamment correct pour comprendre et exécuter ses tâches en toute sécurité. Le *crewmanager* devra en outre mettre en place un système de notation ou / et d'appréciation pour chaque membre d'équipage qu'il emploie et qu'il mettra à jour à la fin de chaque embarquement (pour un exemple de notation voir l'annexe 6). Le supérieur hiérarchique devra y renseigner les éventuelles lacunes et les formations nécessaires au marin concerné. Le *crewmanager* pourra ainsi avoir un retour direct des bords sur les besoins de chacun pour améliorer les compétences et les qualifications du personnel placé ou mis à la disposition de l'armateur.

262. Limites de la démarche qualité. Cette démarche qualité ne préfigurera en rien de la qualité de l'équipage mais elle aura l'avantage d'apporter certaines garanties. En effet, dans une telle démarche, le terme « qualité » n'est pas nécessairement synonyme de compétence. Elle permettra simplement de s'assurer que la réponse apportée par le *crewmanager* sera conforme aux besoins émis par l'armateur. Si celui-ci souhaite armer ses navires avec des équipages bon marché, quitte à s'accommoder de certaines lacunes en matière de compétence et que le *crewmanager* lui fournit ce dit équipage, la démarche qualité sera respectée.

b) Le choix d'une société auditée par l'armateur

263. S'impliquer personnellement. La certification ISMA peut apporter quelques garanties à l'armateur désireux de déléguer la gestion de son équipage, mais la solution la plus efficace pour qu'il continue de maîtriser un minimum leurs compétences sera d'effectuer un audit personnel de cette société. Ce procédé, motivé par une prudence qui nous semble élémentaire dans le contexte dérégulé du marché du travail maritime, devrait selon nous être mis en œuvre à chaque fois que l'armateur fera appel à une nouvelle société. Lors de cet audit, il pourra contrôler les procédures établies dans le *management system*. Il s'intéressera plus particulièrement à la façon dont les compétences des candidats sont effectivement contrôlées avant de les employer, à l'existence ou non d'une stratégie de formation continue et le cas échéant, comment les besoins sont identifiés et satisfaits, à la politique de fidélisation des équipages qui assurerait une continuité de l'emploi et surtout à la politique générale du *crewmanager* en matière de sécurité de l'exploitation des navires. A-t-il une approche purement documentaire de la conformité aux instruments réglementaires nationaux ou internationaux ou son approche va-t-elle plus loin ?

264. Compenser les accréditations douteuses. La réalisation de tels audits est rare mais extrêmement bénéfique pour décroiser chacun des aspects de la gestion des navires. Seulement

⁵⁶⁹ La norme ISO 9001 établit des exigences relatives au management de la qualité.

prévues lorsque la société de *crewmanagement* est établie dans un Etat non partie à la convention MLC⁵⁷⁰ et qu'il n'existe donc pas nécessairement de systèmes d'accréditation visant à les remplacer, ce type de vérification fait par l'armateur devrait être imposée à chaque délégation. Il est légitime de se questionner sur la crédibilité de ces accréditations qui sont délivrées par les Etats depuis lesquels les agences exercent leur activité. En effet, ces agences exercent dans des pays formateurs fournisseurs d'une main d'œuvre amenée à être employée sur des navires battant un pavillon ouvert. Comme nous avons pu le voir, la qualité de leurs systèmes de formation peut parfois apparaître douteuse, même si ceux-ci sont inscrits sur la liste blanche de l'OMI. Au même titre que pour la mise en place d'une formation déficiente, on ne voit pas comment ces Etats, assez peu investis dans l'application des instruments internationaux impératifs, pourraient subitement se responsabiliser en contrôlant effectivement les entreprises de placement ou de mise à disposition établies sur son territoire. Les audits des armateurs semblent à ce titre, pleinement justifiés.

2°) L'importance de l'investissement de l'armateur dans l'élaboration du contrat

265. Transmettre des consignes précises. Une fois la société sélectionnée, l'armateur poursuivra son implication dans l'élaboration de consignes qui pourront être portées au contrat de management et qui devront être respectées par son cocontractant. Afin d'aider le *crewmanager* à choisir un équipage adapté, l'armateur devra au préalable lui donner des informations et des instructions précises sur le nombre et la qualité du personnel à recruter. Les formations additionnelles requises par la convention STCW pour les marins amenés à servir sur des navires particuliers (tels que les méthaniers, les navires rouliers à passagers etc.) ne faisant pas partie du socle obligatoire pour l'obtention d'un titre STCW, l'armateur devra tout d'abord indiquer le type de navire pour lequel il demande le service. Une fois cette information essentielle portée au contrat, ce sera au *crewmanager* de s'assurer que les marins qu'il mettra à sa disposition seront dûment qualifiés et qu'ils posséderont les éventuelles qualifications supplémentaires requises pour exercer leur fonction. L'armateur devra clairement définir le nombre de marins souhaités pour chaque poste, qui devra au minimum respecter les mentions portées au certificat des effectifs minimaux de sécurité.

266. Importance de la fidélisation des équipages. L'armateur pourra exiger par ailleurs que le *crewmanager* assure une fidélisation des équipages. Même si les marins ne seront pas directement employés par lui, il aura tout intérêt à s'assurer d'une certaine continuité dans l'armement de ses navires⁵⁷¹. Cette fidélisation pourra se faire au niveau de la société d'armement, ou si elle est encore plus poussée, au niveau du navire. Dans le premier cas, l'armateur pourra exiger que l'agence de recrutement s'assure que le personnel identifié comme étant compétent soit mis à sa disposition de manière régulière. Il pourra par exemple imposer un quota minimum de marins ayant déjà travaillé pour

⁵⁷⁰ Convention MLC, Norme A-1/4, Art.9 : « *Tout Membre doit exiger que les armateurs de navires battant son pavillon qui utilisent des services de recrutement et de placement des gens de mer établis dans des pays ou territoires auxquels la présente convention ne s'applique pas s'assurent, dans la mesure du possible, que ces services respectent les prescriptions de la présente norme* ».

⁵⁷¹ « *La continuité de l'emploi couplé à un sens de l'attachement est (...) le meilleur outil et la meilleure arme pour minimiser les accidents et les recours* », ANDERSON (P.), *ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications*, Informa Law, 2nd edition (2005).

lui. Dans le second cas l'armateur ira encore plus loin en imposant un taux maximum de nouveaux marins sur un navire déterminé. La mise en place d'une telle stratégie garantira à l'armateur que le personnel qui servira à bord de ses navires sera familiarisé avec l'organisation et la politique de la compagnie, notamment en matière de sécurité. Dans le cas où cette stratégie s'inscrira à l'échelle du navire, l'armateur aura la garantie supplémentaire qu'une certaine part de l'équipage sera déjà familiarisée avec leur outil de travail. Cette stratégie vise d'une part à éviter la fourniture d'un équipage complet qui ne serait ni familiarisé avec l'organisation de l'armateur, ni avec le navire. Elle favorise par ailleurs la création d'un suivi fiable des états de service de chacun, puisque basé sur plusieurs missions, et du degré de leur compétence.

267. Autres moyens d'implication. L'implication des armateurs dans l'armement en équipage des navires, alors qu'ils auront choisi la délégation, pourra prendre bien d'autres formes. Ils pourront imposer des préférences de nationalité pour les raisons que nous avons déjà évoquées et faciliter ainsi la création d'un équipage synergique. Ils pourront en outre imposer des exigences d'expérience ou encore opter pour une délégation seulement partielle en gardant le recrutement des officiers seniors sous leur responsabilité. Cette solution sera extrêmement efficace pour l'établissement d'un suivi des états de service du personnel subalterne rapportés aux armateurs par les officiers directement employés par lui. Cet investissement personnel de l'armateur, qui nous semble être essentiel, n'est cependant pas sans contrepartie. En effet, à partir du moment où il impose certaines contraintes sur le *crewmanager* il devra en assumer les surcoûts. Soit directement si le contrat choisi est le « *Cost + Fees* » ou bien intégrés dans le forfait si le contrat est le « *Lumpsum* ». Imposer au *crewmanager* qu'il fournisse des équipages expérimentés, d'une certaine nationalité, fidélisés et dont les compétences seront régulièrement remises à niveau entraînera *de facto* un service plus onéreux que celui qui pourrait être fourni dans un contexte totalement dérégulé dans lequel la seule compétitivité primerait. Or, le choix de la délégation résulte de deux besoins difficilement compatibles avec l'investissement financier⁵⁷².

3°) Une implication contre-nature

268. Des stratégies contradictoires. Comme nous l'avons indiqué, la première cause du choix de la délégation résulte de la nécessité de l'armateur de se créer un réseau local de recrutement dans un Etat fournisseur de main d'œuvre maritime qu'il ne connaît pas. Cette faculté de choisir un équipage qui lui est totalement étranger est rendue possible par un autre choix stratégique motivé par des considérations économiques : l'immatriculation du navire sous pavillon ouvert. Il est alors difficile d'imaginer qu'un armateur qui cherche à réaliser des économies en choisissant un pavillon permissif, limite les bénéfices qu'il pourrait en tirer par des contraintes de recrutement qu'il aura lui-même élaborées. Quand bien même il s'impliquerait personnellement dans le recrutement des équipages conduit par les agences de *manning*, sa volonté se heurterait à la réalité du contexte économique

⁵⁷² « Le devoir de vigilance, à la charge de l'entreprise de travail maritime, quant à la bonne exécution des contrats d'engagement maritime est, en effet, difficilement conciliable avec le coût social de l'armement, âprement négocié dans un secteur fortement concurrentiel », MERCOLI (S.), « Les fournisseurs demain d'œuvre maritime et le droit de l'Union européenne », *Gens de mer : un marché international du travail en perspective*, Editorial Gomylex, pp.377-392 (2016).

maritime global. Dans les périodes de surcapacité, les taux d'affrètement nécessiteront la mise en œuvre d'économies souvent drastiques. Puisque « *les couts d'armement en équipage d'un navire peuvent être considérées comme la variable la plus facile à ajuster comparée aux autres coûts qui apparaissent plus fixes* »⁵⁷³, l'armateur devra, pour assurer sa survie, se rendre plus compétitif en réduisant le budget alloué à cet aspect de l'exploitation⁵⁷⁴. L'accroissement de cette compétitivité passera par le choix d'agences qui proposeront des services moins chers ou par l'abandon de toute implication qui rendrait la gestion humaine plus coûteuse (notamment dans le cadre d'un contrat de management « *costs + fees* »). Ils laisseraient ainsi les agences nommées, libres dans leur politique de recrutement et de suivi des équipages. L'implication de l'armateur se limitant au strict minimum : le paiement des frais engagés ou du forfait agréé pour armer le navire déterminé et le choix d'une société accréditée par l'Etat depuis lequel elle exerce.

Mais le choix de la délégation répond-il au besoin d'adaptabilité au marché du travail maritime, ou est-il la conséquence d'un mal plus profond ?

269. L'utilisation des sociétés de *manning* : se substituer à l'armateur. La seconde cause du choix de la délégation est plus structurelle et nous semble plus critiquable que la précédente. Ce mode de gestion des navires répond en fait parfaitement à la nouvelle organisation des structures armateuriales qui se sont progressivement éloignées du modèle historique avec notamment l'éclatement de la propriété et de l'exploitation. De nombreux navires sont aujourd'hui la propriété de banques ou d'investisseurs qui voient cet actif comme un seul produit financier, dont le retour sur investissement doit être rapide. Ces structures créent, dans leur version la plus simple, une compagnie d'armement fictive dans l'Etat du pavillon dont le seul actif sera le navire. Ces *single ship companies*, émanations purement morales, qui se résument parfois à une simple boîte postale, mandateront en général trois sociétés pour exploiter le navire : un *shipmanager* pour la gestion technique, une agence commerciale pour l'emploi du navire et un *crewmanager* pour la gestion humaine (*infra* n°395 et s.).

Il est aisé d'imaginer les difficultés que pourrait avoir cette *single ship company* à s'impliquer dans la gestion humaine dès lors qu'elle n'existe que pour faire écran entre les investisseurs et les créanciers du navire. Les propriétaires réels, totalement étrangers aux choses de son exploitation, s'en remettent intégralement aux sociétés mandatées. En considérant cet exercice comme un investissement financier, les propriétaires contrôleront essentiellement le respect des budgets alloués à chacun des postes, sans se soucier des modalités techniques et organisationnelles pour y parvenir. L'appel à une société de *crewmanagement*, professionnelle du recrutement des équipages, s'inscrit donc parfaitement dans ce schéma structurel. Son savoir-faire pourra en théorie compenser l'absence d'investissement de l'armateur et la méconnaissance des propriétaires réels des choses de la mer.

⁵⁷³ BERGANTINO (A.S.), MARLOW (P.B.), "An econometric analysis of the decision to flag out, final report", Cardiff, Seafarer's International Center (1997).

⁵⁷⁴ Une étude menée au début des années 90, en plein essor de l'internationalisation du marché de la main d'œuvre maritime, a montré qu'un vraquier type *handy size* affrété à un taux journalier de 9000Usd (officiers européens et équipage asiatique) au début des années 80 était tombé à 3000USd en 1986 alors que sur la même période les couts d'exploitation quotidiens sont passés de 1700 Usd à 2400 Usd. Lorsque les marges sont ainsi réduites, l'armateur, pour assurer sa survie, ne peut que réduire certains budgets dont celui de la gestion humaine qui est le plus facile à minimiser. "The erosion of margins through rising vessel operating, maintenance and repair costs", Lloyd's Shipping Economist Ship Finance Conference, (November 1991).

Comme nous le détaillerons plus loin, la réalité sur le plan juridique sera plus nuancée car la relation entre l'armateur et l'agence de *manning* s'approchera dans les faits de la figure juridique du mandat⁵⁷⁵. Le *crewmanager* ne devrait pas agir en dehors du cadre défini par le mandant et si les seules instructions données au mandataire sont financières, le risque d'avoir un service *a minima* sera grand. Le propriétaire ou l'armateur ne se soucieront pas des nationalités des différents membres d'équipage, considéreront tout brevet STCW comme un gage de qualification, n'auront pas d'exigence d'expérience et ne se soucieront pas de la fidélisation des équipages. Dès lors, quand deux *crewmanagers* proposeront deux budgets correspondants à deux visions différentes de ce que doit être la gestion humaine d'un navire, le plus cher ne sera pas retenu car l'investisseur s'attachera à ne prendre en compte que le respect apparent des normes internationales, telles que STCW. Le recrutement de marins dûment brevetés leur semblera suffisant.

III. La complexification de la gestion humaine

270. Eloignement de l'armateur d'un contrôle effectif de ses équipages. Exemple. Déléguer cette partie de la gestion du navire à une société tierce éloigne encore un peu plus l'armateur du contrôle de la qualification de ses équipages. Déjà mis à mal par le choix de pavillons peu enclins à faire respecter les normes internationales et favorisant les équipages cosmopolites, le choix de la délégation ajoute un peu plus à la complexité de l'exercice. Une telle pratique permettra par exemple à l'armateur de procéder à la stratégie suivante :

Un armateur établi dans un pays A choisi d'immatriculer son navire dans un Etat ouvert B avec qui il n'a aucun lien. Afin de lui fournir un équipage, cet armateur A fera appel à des sociétés de *manning* C et D établies respectivement dans un Etat E pour les officiers et dans un Etat F pour le personnel d'exécution. Afin de simplifier le postulat, considérons que les membres d'équipage qui seront recrutés auront la même nationalité que celle de l'agence de *manning* qui les emploiera. Considérons également que le personnel d'exécution et les officiers ont été formés dans les Etats ou sont situés les agences sauf le capitaine qui lui, a été formé dans un Etat G. Ces deux pays étant inscrits sur la liste blanche de l'OMI.

Afin de respecter la réglementation internationale, l'Etat du pavillon B devra conformément à la Règle I/10 de la convention STCW, reconnaître les systèmes de formation des Etats E, F et G et s'assurer que les brevets émis sont valides et correspondent aux postes envisagés afin d'émettre les visas de reconnaissance qui permettront aux marins de nationalité E et F de servir à bord. Les sociétés de *manning* C et D devront quant à elles s'assurer que les marins formés par les Etats E, F et G sont suffisamment qualifiés, conformément aux prescriptions du Code STCW avant de les employer. Il n'y aura pas de difficulté majeure pour les officiers et le personnel d'exécution puisqu'ils auront suivi une formation dispensée par le même Etat que celui dans lequel les agences sont implantées. En revanche, il sera plus complexe de s'assurer de la qualité de l'apprentissage fourni par l'Etat tiers G dans lequel le capitaine a été formé et qui peut être étranger à l'agence D. Une fois les contrats d'engagement maritime

⁵⁷⁵ BEURIER (J.P.), *Droits maritime*, Dalloz, 2009-2010, p.330.

signés entre les marins et les agences C et D, celles-ci les mettront à la disposition de l'armateur A pour servir sur le navire.

271. Multiplication des acteurs. Risques. Multiplier ainsi les interlocuteurs augmente les risques d'une défaillance de l'un des acteurs impliqué dans cette organisation. Les Etats formateurs ont en effet leurs propres systèmes de formation qui intègrent plus ou moins de délégation à des sociétés privées agréées (*supra n°221*). Comme nous avons pu le préciser la qualité des formations est hétérogène quand bien même les Etats qui les dispensent seront inscrits sur la liste blanche de l'OMI et reconnus comme étant conformes à STCW. L'Etat formateur peut donc être négligent. Par ailleurs, ainsi que nous l'avons démontré, les Etats du pavillon ne peuvent pas être des remparts efficaces contre les équipages sous qualifiés puisque ceux-ci se cantonnent à reconnaître les brevets émis par des Etats tiers dès lors que ces derniers seront reconnus comme dispensant des formations conformes à STCW.

272. Des agences de *manning* aux stratégies inégales. Enfin, les *crewmanagers* mettront en place de façon inégale les contrôles de la qualification des marins qu'ils embaucheront. Les plus laxistes se borneront à constater l'existence d'un brevet pour recruter un candidat, peu importe l'Etat qui l'aura formé. Cette stratégie sera le plus souvent adoptée par des agences qui proposent des équipages à bas coûts et issus d'Etats formateurs peu enclins à appliquer les instruments obligatoires et dans lesquels la réglementation sociale est faible, voire inexistante. Les plus professionnels s'assureront de l'effectivité de ce brevet et vérifieront concrètement leurs compétences par le biais de mise en situation réelles. Ils pourront par ailleurs se limiter à l'emploi de marins formés par des Etats sélectionnés qui garantissent une bonne application des dispositions de la convention STCW. Les agences de *manning* peuvent donc aussi être négligentes.

273. Les sociétés de management *in-house*. Le choix de la délégation complexifie sensiblement la maîtrise de la compétence des équipages. Les sociétés de *crewmanagement* répondent cependant à un besoin évident des armateurs pour pallier les difficultés posées par l'internationalisation de la main d'œuvre maritime. Elles trouvent par ailleurs toute leur place dans le schéma contemporain des structures armateuriales. Pour garantir un armement en équipage suffisant en qualité, l'armateur devra s'assurer que le *crewmanager* agit en bon professionnel, soucieux de fournir un service de qualité. Il devra surtout s'investir pleinement dans sa relation avec la société à qui il délègue la gestion humaine de ses navires. Les structures armateuriales de grande taille ou les propriétaires réels qui veulent décentraliser cet aspect de la gestion des navires optent souvent pour des sociétés de *manning* « maison » ou intégrées. Ils créent à cet effet une entreprise de travail maritime dans un Etat depuis lequel ils veulent s'approvisionner en main d'œuvre maritime, et qui a une réglementation sociale souple, mais qui ne fournira de la main d'œuvre qu'à cet armateur. Cette solution permet d'un côté de compenser l'incapacité de la *single ship company* à assumer ses prérogatives, et de l'autre, de garder une certaine maîtrise dans la sélection et le recrutement des équipages puisque cette société sera directement sous l'autorité de l'armateur réel du navire⁵⁷⁶.

⁵⁷⁶ A titre d'exemple CMA Ships, armateur français, possède une agence de recrutement interne à Singapour qui emploie des marins issus de nombreux pays différents et amenés à travailler sur des navires immatriculés dans différents Etats. Le contrat de travail soumet les relations entre l'employé et l'agence de recrutement au droit du travail de Singapour.

274. Isolement de l'armateur. Schématisation. Cette complexification de la gestion humaine peut être schématisée par la représentation ci-dessous. Pour en simplifier la lecture, certains Etats formateurs n'ont pas été mentionnés. Le schéma montre explicitement l'isolement de l'armateur A dans la gestion humaine de ses navires lorsque celui-ci choisira la délégation, alors qu'historiquement, cette tâche était au centre de ses préoccupations. Si l'Etat du pavillon B et l'Etat formateur E n'appliquent pas consciencieusement les instruments internationaux impératifs, le contrôle de la compétence des équipages ne tiendra que par l'exécution du contrat de mise à disposition. La liberté contractuelle primant, l'armateur pourra très facilement s'éloigner d'une maîtrise effective des actions de l'agence de *manning* C qu'il aura mandaté. Son implication à la contrôler deviendra le seul rempart contre un armement défaillant de son navire en équipage.

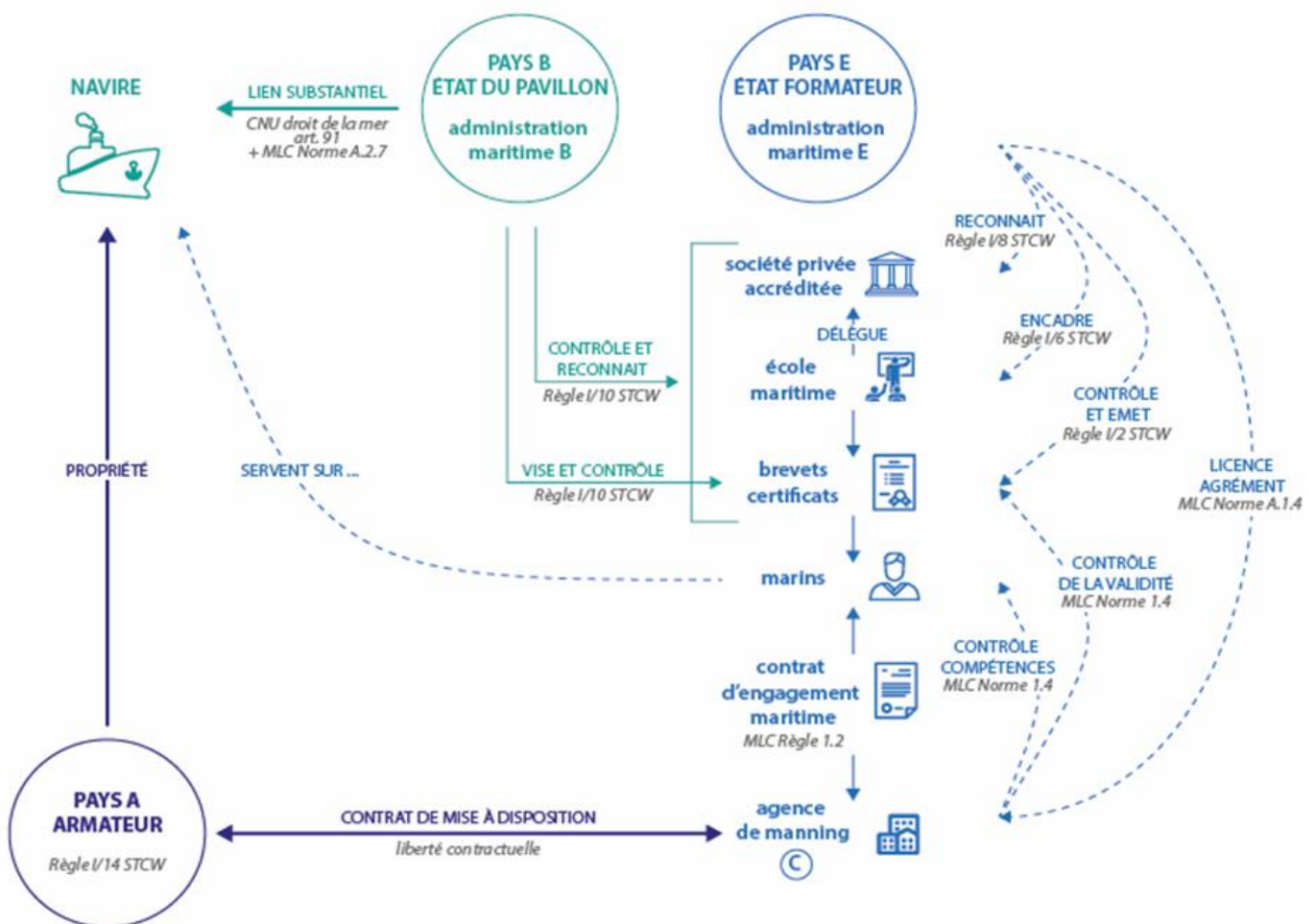


Fig.1 : la délégation : l'isolement de l'armateur dans la maîtrise de la compétence des équipages. Il est frappant de noter à quel point la gestion des compétences des équipages de son navire s'effectue en dehors de sa sphère de contrôle.

CHAPITRE 2 DES STRATEGIES D'ARMEMENT IMPOSEES

275. La capacité de l'armateur à maîtriser les compétences des équipages qu'il emploiera, ou qui seront mis à sa disposition, sera considérablement influencée par les choix stratégiques qu'il effectuera dans la gestion de ses navires. Le choix de la délégation et le choix du pavillon, qui sont finalement deux options complémentaires, l'entraîneront vers un environnement réglementaire plus ou moins dérégulé. Son investissement personnel sera d'autant plus important que les Etats impliqués dans l'exploitation de ses navires seront incapables d'assumer effectivement l'application des instruments internationaux impératifs et le respect de leur réglementation nationale censée leur donner effet.

276. Ces deux possibilités offertes aux armateurs ne sont cependant pas les seules causes du désintérêt des questions sécuritaires que ceux-ci ont pu manifester à la fin du XX^e siècle. Le phénomène était plus profond et plus global. Le sacrifice des aspects contraignants de l'exploitation du navire, au profit de considérations exclusivement économiques, touchait en fait tout ce secteur, nonobstant les choix stratégiques de l'armateur. Les accidents de cette période sont à ce titre suffisamment éloquents⁵⁷⁷. Pour limiter le développement de telles pratiques, l'OMI a imposé aux armateurs qu'ils s'impliquent à nouveau dans la gestion de leurs navires en les contraignant à la mise en place d'un système de gestion de la sécurité, créé par eux-mêmes, et pour eux-mêmes : le Code ISM (Section 1). Plus récemment et de façon beaucoup moins aboutie, l'OMI a tenté de compléter les nouvelles orientations de sa stratégie normative sur l'élément humain. En imposant aux Etats signataires de la convention MLC qu'ils adoptent un cadre réglementaire pour obliger les armateurs à élaborer une stratégie de formation continue des équipages, elle cherche à garantir la pérennité de leurs compétences et leur mise à niveau (Section 2). Ces deux approches imposées auront un point commun : leur efficacité sera largement dépendante du degré d'implication de l'armateur, puisque malgré ce cadre contraignant, ce sera lui qui en définira le contenu pratique.

SECTION 1 REPLACER L'ARMATEUR AU CENTRE DE LA GESTION DE SES NAVIRES : LE CODE ISM

277. Le Code ISM intégré à la convention SOLAS impose à l'armateur qu'il crée lui-même, et documente, sa stratégie de gestion de la sécurité pour l'exploitation de ses navires. Son contenu et l'efficacité de sa mise en œuvre dépendront donc essentiellement de sa culture sécuritaire et de sa

⁵⁷⁷ Le naufrage du *Herald of Free Enterprise* en 1987, le ferry *Dona Paz* aux Philippines en 1987 (4386 décès), l'*Exxon Valdez* en 1989 en Alaska, le *Scandinavian Star* en 1990 ou encore la collision entre l'*Agip Abruzzo* et le navire roulier à passagers *Moby Prince* à Livourne en 1991.

capacité à la transmettre à son personnel navigant⁵⁷⁸. Le choix de responsabiliser ainsi les armateurs a été retenu par l'OMI pour que chaque système de gestion de la sécurité (*Safety Management System*) soit le plus adapté à l'entreprise qu'il est censé encadrer (I), et dont l'un des enjeux principaux sera d'assurer la maîtrise de la compétence des équipages mise à mal par certains Etats du pavillon démissionnaires (II).

I. Un cadre réglementaire volontairement succinct mais contrôlé

278. Puisqu'il « *n'existe pas deux compagnies de navigation, ni deux armateurs identiques et que les navires sont exploités dans des conditions très diverses* », l'OMI a choisi de fonder une réglementation pour la sécurité de l'exploitation des navires basée « *sur des principes et des objectifs généraux* »⁵⁷⁹. Consciente qu'« *une bonne gestion de la sécurité* » passe par « *l'engagement au plus niveau de la direction* »⁵⁸⁰, elle responsabilise les armateurs en les impliquant directement dans l'élaboration de leur propre système de gestion de la sécurité (A). La mise en œuvre de cette stratégie sécuritaire n'évolue cependant pas dans un cadre totalement libre. En effet, le Code ayant été élaboré pour compenser un manque flagrant d'investissement de leur part dans la gestion des navires, il eût été inconscient de ne pas leur imposer une certification du système mis en place et des contrôles sur l'effectivité de son application (B).

A. L'implication des armateurs dans l'élaboration de leur propre stratégie d'exploitation

Après avoir précisé les origines du code ISM (1), nous en détaillerons les objectifs (2) et les différents aspects pratiques dans sa mise en œuvre (3).

1°) Les origines du Code ISM

279. Contexte. Il faut remonter à la fin des années 1980 pour trouver l'origine du Code ISM. Les nombreux accidents majeurs survenus entre la fin des années soixante-dix et le début des années quatre-vingt-dix⁵⁸¹ a remis en question les modes d'exploitation des navires, qui n'étaient pour l'essentiel qu'encadrés par les conventions naissantes STCW et MARPOL, ainsi que par la convention SOLAS. Soucieux de voir les réclamations augmenter de plus de 200% entre 1987 et 1990⁵⁸², les

⁵⁷⁸ « *The safety culture seems to be an essential factor which influences individuals' decisions and behavior* », CHAUVIN (Ch.), « *Human factors and Maritime Safety* », *The Journal of Navigation*, 64, 625-632, (2011), p.630.

⁵⁷⁹ Paragraphe 3 du Préambule au Code International de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM).

⁵⁸⁰ Paragraphe 6 du Préambule au Code International de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM).

⁵⁸¹ En plus des accidents déjà cités, nous pouvons par exemple ajouter le naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz* en 1978 au large des côtes bretonnes suite à une avarie de gouvernail. Il a été montré que le naufrage aurait pu être évité si l'équipage avait su manœuvrer l'appareil à gouverner manuellement.

⁵⁸² UK P&I Club, *Analysis of Major Claims*, 1991

assureurs corps et machines et les P&I des armateurs ont mené de nombreuses études⁵⁸³ pour comprendre les origines de cette situation catastrophique. Le constat fut sans appel. La majorité des sinistres, si ce n'est leur intégralité, était causée par l'élément humain. La paupérisation de la compétence des équipages engagée par l'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime, combinée à une exploitation des navires de plus en plus concurrentielle, et surtout peu encadrée, a laissé se développer des standards d'exploitation désastreux dans les compagnies maritimes⁵⁸⁴. Le naufrage du navire roulier à passagers *Herald of Free Enterprise* à la sortie du port de Zeebrugge en mars 1987⁵⁸⁵ a montré les limites d'un mode de fonctionnement basé exclusivement sur le rendement économique⁵⁸⁶ et a précipité l'élaboration d'une réglementation visant à encadrer la gestion de l'exploitation des navires, notamment en ses aspects humains. Le rapport d'analyse de l'accident a pu montrer à ce titre, le désintérêt le plus total des armateurs sur les questions de sécurité, leur préférant celles de la compétitivité⁵⁸⁷. Il a pu montrer également l'absence de procédure d'exploitation, notamment lors de manœuvre d'appareillage et de vérification de la fermeture de la porte étanche avant tout départ, cause du sinistre.

280. Travaux de l'OMI. Dès 1987, l'OMI a adopté la résolution A.595(15)⁵⁸⁸ afin de définir des recommandations sur l'exploitation des navires rouliers à passagers, à terre et à bord des navires. En 1989, l'Assemblée a élargi son application en adoptant les résolutions A.647(16)⁵⁸⁹ et A.680(17)⁵⁹⁰. Mais ce n'est que lors de la 18^e session de l'OMI du 4 novembre 1993 que la résolution A.741 a été adoptée et intégrée au chapitre IX de la convention SOLAS, le 19 mai 1994, sous le nom de « *Management for the Safe Operation of Ships* »⁵⁹¹. Dans un premier temps applicable aux seuls navires à passagers, aux pétroliers et aux vraquiers, le code ISM s'est imposé à tous les navires le 1^{er} juillet 2002

⁵⁸³ "The Human element in shipping casualties", Marine Directorate Department of Transport, Great Britain. Dept. of Transport, Marine Directorate (1991). Voir également: U.K. P&I Club, The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association (Bermuda) Limited, Analysis of Major Claims (1992).

⁵⁸⁴ « *Il est suggéré que (...) la cause réelle du problème se situait dans la réduction importante et rapide des standards de la gestion des navires, aux effets dévastateurs* », ANDERSON (P.), *Managing safety at sea*, National Centre for Work Based Learning, Middlesex University (November 2002).

⁵⁸⁵ Le navire a chaviré le 7 mars 1987 lors de son appareillage du port de Zeebrugge pour rejoindre Douvres.

⁵⁸⁶ Suite à l'accident, la presse pointait déjà du doigt les risques pris par les transporteurs maritimes et les arrangements avec la sécurité au nom de la rentabilité lorsqu'elle énonçait que la compagnie « *Tonwsend Thorensen a mis en branle une alchimie dangereuse consistant à contracter le temps des traversées, tout en dilatant l'espace de ses navires* » et d'ajouter que « *la sécurité est toujours un compromis des normes assurant un maximum de garanties et les impératifs économiques* », HILLION (D.), "Les naufragés de la libre entreprise", *Le Marin*, 13 mars 1987.

⁵⁸⁷ Le rapport d'accident a par exemple cité une note interne émise le 18 août 1986 par le directeur des opérations de la compagnie, demandant à ses assistants de s'assurer que la priorité devait être donnée aux départs des navires et de « *mettre la pression sur les seconds capitaines s'ils estimaient que ceux-ci n'étaient pas assez rapides* » et de préciser qu'il n'était pas satisfaisant de ne gagner que quelques minutes au départ alors qu'il faudrait « *en gagner 15* », M/V *Herald of Free Enterprise*, Report of Court n°8074, formal investigation, September 1987, p.11.

⁵⁸⁸ IMO Rés. A.595(15), *safety of passenger Ro Ro ferries* adoptée le 19th novembre 1987 par l'Assemblée de l'OMI.

⁵⁸⁹ IMO Rés. A.647(16), *IMO guidelines on management for the safe operation of ships and for pollution prevention*, adoptée le 19 octobre 1989.

⁵⁹⁰ IMO Rés. A.680(17), *IMO guidelines on management for the safe operation of ships and for pollution prevention*, adoptée le 6 novembre 1991.

⁵⁹¹ Choisir d'intégrer les dispositions du Code ISM à la convention SOLAS de 1974 a permis de le rendre obligatoire pour les Etats signataires par le biais de l'adoption tacite des amendements au texte. Ainsi l'OMI a pu s'affranchir des contraintes posées par l'adoption et l'entrée en vigueur d'une nouvelle « convention ISM ». Les amendements à SOLAS intégrant le Code ISM ont été adoptés en 1994 et sont entrés en vigueur le 1^{er} juillet 1998. Puisque 96% des navires battent l'Etat d'un pavillon ayant ratifié SOLAS, on peut considérer que l'intégralité de la flotte internationale est donc soumise à ce texte. Les 4% restant étant des navires effectuant exclusivement des navigations intérieures ou côtières, dans des Etats non signataires ou n'obéissant pas à se conformer au texte pour ce type de navigation.

par l'adoption de la résolution du comité de la sécurité maritime MSC.99(73) le 1^{er} janvier de la même année⁵⁹².

2°) Les objectifs du Code ISM

281. Principe général du Code. Le Code ISM a été “*élaboré pour identifier et éliminer à court et moyen terme les navires sous-normes tout comme leurs armateurs et gestionnaires sous normes et tous ceux qui contribuent à leur survie, voire à leur prospérité*”⁵⁹³. Reconnaisant un besoin urgent de réglementer l'organisation et la gestion des navires pour garantir des standards de sécurité élevés, l'OMI a choisi d'adopter une stratégie normative originale en responsabilisant les armateurs et les membres d'équipage. L'Organisation s'est en effet contentée d'établir un cadre réglementaire extrêmement succinct, qui n'énonce que des grands principes, afin de laisser l'élaboration du système de gestion de la sécurité documenté à la charge des compagnies maritimes. En évitant un travail normatif trop fastidieux qui réglementerait dans son intégralité la gestion de la sécurité sur tous les navires, l'OMI permet aux armateurs d'élaborer des systèmes “à la carte”, parfaitement adaptés aux besoins de chaque compagnie.

282. Les trois axes de travail du Code. Malgré un contenu modeste, le Code ISM est peut-être le texte qui a le plus révolutionné le milieu maritime moderne. La quantité de travail documentaire qu'il impose aux armateurs, et les conséquences sur l'exploitation des navires qui en découlent, les obligent à s'investir à nouveau complètement dans la sécurité maritime et en tous ces aspects. Ils devront ainsi établir un ensemble de procédures d'exploitation qui leur permettront de parvenir aux objectifs de sécurité qu'ils se seront eux-mêmes fixés⁵⁹⁴. La mise en œuvre du Code s'articule autour de trois idées complémentaires, l'établissement de pratiques sécuritaires de l'exploitation du navire, l'identification des risques potentiels liés à cette exploitation et une amélioration constante de la sécurité par la pro activité. L'intégralité de ces objectifs élaborés par les armateurs et pour eux-mêmes, ainsi que les moyens d'y parvenir, est reprise dans un document unique le *Safety Management System* ou SMS.

283. Un exemple d'utilité des procédures, le naufrage du *Herald of Free Enterprise*. Le SMS assurera ainsi une grande uniformité de l'exploitation de tous les navires d'une même compagnie en définissant des procédures communes pour de nombreuses tâches quotidiennes. Afin de bien comprendre l'esprit du système, nous pouvons prendre l'exemple de l'accident du *Herald of Free Enterprise* tel qu'il aurait pu se passer s'il avait eu lieu après la mise en place du Code. L'armateur d'un navire roulier à passager intégrera dans son SMS une procédure de départ du navire qui prendra la forme d'une *check-list* recensant l'ensemble des tâches qui devront être accomplies avant d'appareiller. L'officier en charge du départ devra s'assurer que chacun de ces points sera validé avant d'autoriser le largage des amarres. Dans cette *check-list* seront par exemple intégrés « chargement de la route de

⁵⁹² Le chapitre IX de la convention SOLAS limite cependant dans sa règle 2 l'application du Code à tous les navires, peu importe leur âge, ayant un tonnage supérieur à 500tjb et à tous les navires à passagers sans distinction de taille.

⁵⁹³ Lord Donaldson of Lynton, « The ISM Code: The road to discovery ? », LMCLQ, 526. Inaugural Memorial Lecture of Professor Cadwallader. London Shipping Law Centre, 26 mars 1998.

⁵⁹⁴ Code ISM, Art. 2.1: “*The company should establish a safety and environmental policy which describes how the objectives given in paragraph 1.2 will be achieved*”.

navigation dans le GPS », « mise en route des radars », « allumage des feux de navigation » ou encore « fermeture des portes d'accès garage », etc. Le SMS devra par ailleurs prévoir une procédure permettant de rapporter à la personne en charge définie dans le document, tout problème dans le déroulé de la procédure de départ ou toute amélioration potentielle. L'amélioration pourrait passer par exemple par un rapport émis suite à un problème survenu lors d'un appareillage. Alors que les portes d'accès au garage ont été reportées comme étant fermées, validant ce point de la procédure, il a été noté qu'elles n'étaient cependant pas verrouillées, donc non étanches. Une fois ce problème rapporté selon la procédure indiquée dans le SMS, l'armateur mettra à jour sa procédure d'appareillage en modifiant l'entrée de la façon suivante : « *fermeture et verrouillage des portes d'accès garage* ». Après chaque départ, la procédure ainsi complétée sera validée au niveau de la compagnie et enregistrée dans la documentation du bord⁵⁹⁵.

284. Un SMS vivant. Cet exemple simplifié en sa forme permet de montrer l'esprit du système prévu par le Code ISM et son côté « vivant ». Il pourra donc être développé, amélioré et maintenu⁵⁹⁶. La proactivité des équipages et des autres personnes concernées par sa mise en application sont donc primordiales pour en garantir son efficacité. Chacun des membres de l'équipage devra être parfaitement formé à son contenu pour que la transmission des expériences et des améliorations puissent s'effectuer facilement. Le Code ISM ne doit pas, en outre, être confondu avec une démarche qualité. Même si les deux processus établissent des objectifs et les moyens d'y parvenir, la démarche qualité est une démarche volontaire de l'armateur, pour répondre le plus souvent à un besoin de ses clients ou pour travailler son image de marque et dans un domaine particulier. La non-conformité aux dispositions d'une norme qualitative rendra l'accréditation caduque mais n'aura en théorie aucune incidence sur la possibilité pour l'armateur d'exploiter ses navires (sauf en cas de dispositions contractuelles différentes, mais dans ce cas nous restons dans le domaine contractuel et cela ne tiendra que les parties au contrat). Le Code ISM rend obligatoire une politique sécuritaire précise.

3°) Les aspects pratiques de la mise en œuvre du Code

a) L'identification de la « compagnie » au sens du Code ISM

285. Notion de « compagnie ». Le Code ISM utilise le terme « compagnie » pour définir l'entité qui devra assumer l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie de gestion de la sécurité sur les navires. En la définissant comme étant « *le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrèteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des*

⁵⁹⁵ Peu de temps après le naufrage du *Herald of Free Enterprise*, le directeur d'armement d'une compagnie concurrente avait pu souligner l'importance de l'intégration de procédures dans l'exploitation des navires lorsqu'il énonçait que « *depuis quelques années, j'ai imposé à la BAI une procédure de check list avant tout appareillage, procédure concernant entre autre les portes, dont l'ouverture et la fermeture ne se font qu'à quai* », Propos du commandant Thomas Jean-Raymond. « *Zeebrugge, les naufragés du rendement* » rapportés dans le journal *Le Marin* du 13 mars 1987.

⁵⁹⁶ Code ISM, Art. 1.4: « *Chaque compagnie devrait établir, mettre en œuvre et maintenir un système de gestion de la sécurité* ».

tâches et des obligations imposées par le Code »⁵⁹⁷, le Code ISM donne une acception large à ce terme. Il permettra par exemple au *shipmanager*, à l'affréteur coque-nue, ou à toute autre entité d'en assumer la responsabilité dès lors qu'elle s'acquittera des obligations prévues par le texte. Outre les problèmes juridiques que cette relation peut poser et que nous détaillerons au chapitre suivant, le choix de la délégation peut poser un certain nombre de problèmes dans la mise en œuvre du Code ISM.

286. Difficultés posées par la délégation de la gestion de l'équipage. Si l'armateur assume lui-même la mise en œuvre du Code ISM, il endossera la qualité de *compagnie* au sens du texte. Une situation inconfortable naît dans le cas où l'armateur est identifié comme étant la compagnie, mais qu'il a malgré tout choisi de déléguer la gestion humaine de ses navires. Il devra en effet s'assurer que l'agence de *manning* ou le *shipmanager* qui aura cette charge effectue ses missions conformément aux dispositions du SMS. Il devra par ailleurs garantir que chacun des membres d'équipage employé par ce tiers sera parfaitement sensibilisé au fonctionnement du système de gestion de la sécurité⁵⁹⁸. Le SMS étant la traduction documentée de la politique de l'armateur il faut que ceux-ci en assument la mise en œuvre au quotidien quand bien même ils ne seraient pas employés par l'armateur. Cette situation peut apparaître étonnante car elle impose à des employés de mettre en œuvre une stratégie qui n'est pas définie par son employeur direct. La fidélisation des équipages au niveau d'un armateur sera une fois encore primordiale car, considérant la complexité du système de gestion de la sécurité, il semble difficile qu'un navire puisse être exploité en accord avec les procédures qu'il détaille si les marins qui l'arment sont en permanence renouvelés. En outre, leur investissement dans sa mise en œuvre passera par le sentiment d'appartenance à la structure armatoriale pour le compte de laquelle ils travaillent. Un renouvellement de l'équipage trop fréquent ne constituera assurément pas un terrain favorable à une implication forte qui est pourtant la clé de voute d'une politique sécuritaire réussie.

287. Difficultés posées par la délégation des obligations imposées par le Code. Une difficulté supplémentaire apparaît lorsque l'armateur délègue non seulement la gestion de l'équipage mais également la mise en œuvre du Code ISM à un *shipmanager*. Cette situation de double délégation résulte d'un accord contractuel entre l'armateur et le *shipmanager*⁵⁹⁹. Selon l'article 5.viii du contrat type Shipman, le manager devra alors s'assurer que l'équipage qui rejoindra le navire sera parfaitement familiarisé avec le fonctionnement du SMS. Le rôle que chacun aura à assumer dans le cadre du Code devra en outre être connu avant l'appareillage. En pratique, cela ne pose pas de problème majeur si le *shipmanager* fournit l'équipage, puisqu'en étant la compagnie définie par le Code il aura été l'architecte du système de la gestion de la sécurité. Il n'aura donc pas de difficultés à former les marins qu'il emploie à la mise en œuvre de son SMS.

⁵⁹⁷ Code ISM, Art. 1.1.2.

⁵⁹⁸ Le contrat type de management Shipman 2009 prévoit par exemple dans l'article 5 qu'un manager qui n'est pas identifié comme étant la compagnie au sens du Code ISM devra « s'assurer que l'équipage, avant de rejoindre le navire, seront familiarisés avec leurs responsabilités dans l'application du Code ISM » et que « des instructions seront données à l'équipage afin que celui-ci obéisse à tous les ordres raisonnables donnés par la Compagnie en lien avec la mise en œuvre du SMS ». Le contrat type Crewman 2009 qui ne s'applique qu'aux *crewmanagers* énonce des dispositions identiques dans ses articles 4.e. et 4.f.

⁵⁹⁹ Le contrat type de management Shipman 2009 permet au manager d'assumer la mise en œuvre du Code ISM et donc d'être identifié comme étant la Compagnie.

Si le *shipmanager* ne fournit pas l'équipage, la situation devient identique à celle développée dans le paragraphe précédent. En faisant ainsi appliquer la politique sécuritaire qu'il aura élaboré et en assurant la gestion technique et humaine, le *shipmanager* n'assume-t-il pas l'intégralité de l'armement du navire ? Dès lors, le *shipmanager* ne devient-il pas armateur de fait ? Cette situation pose des problèmes essentiellement juridiques qui seront précisés dans le chapitre suivant (*infra* n°396 & 583) mais on peut déjà noter que ce type d'organisation est, à notre sens, utilisée lors de montages de sociétés écrans du type « *single ship company* »⁶⁰⁰. L'armateur identifié n'assume en fait aucune des prérogatives qui lui sont, sinon normalement, historiquement dévolues. Il ne recrute pas un équipage, il n'assume pas la gestion technique du navire et ne n'assume pas non plus la politique sécuritaire imposée par le Code ISM. Pourtant le *shipmanager*, au même titre que le *crewmanager*, n'agissent qu'en qualité de mandataire de l'armateur. Si ce dernier n'est aucunement impliqué dans l'exploitation de ses navires (de « son navire » devrait-on dire) comment peut-il donner les grandes orientations sécuritaires que devra suivre son mandataire ? Dans ce schéma précis le *shipmanager* reste alors à notre avis extrêmement libre dans ses actions même si officiellement et juridiquement il doit respecter le cadre de sa mission⁶⁰¹.

b) Une relation terre – navire repensée

288. Un correspondant sécurité, le DPA. Le Code ISM impose la mise en place d'un référent sécurité au sein de la compagnie⁶⁰². Appelé couramment DPA, pour *Designated Person Ashore*, il devra être le lien entre les équipages et la compagnie. Il sera le personnage central qui aura accès au plus haut niveau de la direction afin de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir, identifier et corriger toute problématique liée à la gestion de la sécurité de l'exploitation des navires. Il devra être « *celui qui connaît absolument tout du navire, de ses opérations, de son état de son équipage et de sa gestion* »⁶⁰³. En recentrant ainsi l'intégralité des problématiques liées à la sécurité de

⁶⁰⁰ Comme nous l'avons déjà indiqué, les *single ship companies* ne sont en général que des sociétés créées pour établir un écran entre les potentiels créanciers nés de l'exploitation du navire et les propriétaires réels. Ce type de société n'a ni les moyens humains ni matériels pour assumer la charge de la mise en œuvre du Code ISM. Celui-ci nécessite en effet l'utilisation de ressources humaines et organisationnelles importantes puisqu'il nécessite au quotidien l'intervention de la « compagnie ». Or, la *single ship company* n'a pas été créée dans le but d'assumer ce type de mission.

⁶⁰¹ Sur la division des sociétés, M. Beurrier énonce d'une manière plus générale que « *Cet aspect des choses fait apparaître la difficulté majeure de la gérance : celle des rapports qui se créent entre les personnes concernées et l'identification de l'armateur* ». Déléguer la mise en œuvre du Code ISM à une entreprise de gestion (le *shipmanager*) exacerbe cette difficulté à identifier l'armateur puisque le *shipmanager* en aura toutes les apparences, BEURIER (J.P.), *Droits Maritimes*, Dalloz, (2009-2010), p.329.

⁶⁰² Code ISM, Art.4 : « *Pour garantir la sécurité de l'exploitation de chaque navire et pour assurer la liaison entre la compagnie et les personnes à bord, chaque compagnie devrait, selon qu'il convient de désigner une ou plusieurs personnes à terre ayant directement accès au plus haut niveau de la direction. La responsabilité et les pouvoirs de la ou des personnes désignées devraient notamment consister à surveiller les aspects de l'exploitation de chaque navire, liés à la sécurité et à la prévention de la pollution et veiller à ce que des ressources adéquates et un soutien approprié à terre soient fournis, selon que de besoin* ».

⁶⁰³ George P. Pamborides précise le rôle du DPA en ces termes : « *The DP has as his job, to supervise and monitor. He is the one who must know everything about the vessel, its operation, its conditions, its crew and its management. He is the receiver of all the reports and other communication between the ship and the company and he cannot avoid the consequences of this. If he is privy to any non-conformities or problems in general, then the company is presumed to be privy to these and this would mean that their insurance cover can easily be lost* », PAMBORIDES (G.P.), *The ISM Code: Potential Legal implications*, n°2, *International Maritime Law*, (1996), p.56.

l'exploitation des navires sur un membre du personnel qui a accès au plus niveau hiérarchique de la compagnie, le Code rétablit une communication directe entre le management de terre et le bord.

289. Prévoir les canaux de communication. Conformément aux dispositions de l'article 1.4 du Code, le SMS devra préciser les grands axes de la politique sécuritaire et de protection de l'environnement de la compagnie. Il devra détailler en outre les instructions et les procédures qui garantissent la sécurité de l'exploitation des navires conformément à la réglementation internationale et à celle de l'Etat du pavillon. Il devra en outre montrer clairement la hiérarchie de la compagnie et les moyens de communication qui permettront aux différents acteurs, embarqués ou à terre, de communiquer efficacement les informations et les retours d'expériences relatives à l'exploitation du navire. Enfin, le SMS devra prévoir les procédures de notification des accidents, de report des non-conformités, des procédures pour faire face aux situations d'urgence et enfin des procédures d'audit interne et de maîtrise de la gestion.

290. Influences sur la compétence des équipages. Généralités. Cette introduction succincte du Code ISM pourrait laisser penser qu'il n'influe pas directement sur la qualité d'un équipage. Or les dispositions du Code inscrivent clairement le contrôle et l'amélioration de leurs compétences dans cette nouvelle organisation qui sera applicable, non pas aux seuls navires, mais à la compagnie toute entière. Les méthodes de recrutement, de suivi des qualifications et de mise ne place d'une formation continue seront également soumises aux mêmes principes procéduraux. L'implication des armateurs est donc très forte malgré un cadre réglementaire très limité. Le Code se démarque ainsi des autres conventions internationales qui se bornent à établir des normes que les parties concernées devront respecter. Cette responsabilisation était plus que nécessaire, car elle recentre les actions des armateurs qui se détournaient largement des considérations sécuritaires, pourtant vitales pour l'expédition maritime⁶⁰⁴. Avant de détailler notre propos sur les influences de la politique ISM de l'armateur sur la qualité des équipages, il nous faut préciser comment le *Safety Management System* (SMS) élaboré par l'armateur est validé et contrôlé par les autorités compétentes.

B. Une mise en œuvre contrôlée

291. Laisser les armateurs totalement libres dans la création de leur système de gestion de la sécurité maritime favoriserait le développement d'organisations disparates. Pour s'affranchir du manque de volonté de certains d'entre eux à mettre en œuvre de façon efficace ce nouvel aspect de la sécurité maritime⁶⁰⁵, l'OMI a prévu une série de mesures qui visent à garantir une application rigoureuse de l'esprit du texte. Par conséquent, même si l'élaboration du SMS ne répond pas à un cadre réglementaire

⁶⁰⁴ Le MCA (*Maritime Coast Guard Agency*) de Grande-Bretagne avait par exemple souligné l'importance de cette implication lorsqu'elle conseillait aux armateurs, 1 an avant le naufrage du *Herald of Free Enterprise*, de rester complètement investi dans la gestion du navire. "The overall responsibility of the shipping company requires the need for close involvement by management ashore" Merchant Shipping Notice n° M1186 émise en juillet 1986.

⁶⁰⁵ Philippe Anderson énonçait ainsi "Il y a peu d'armateurs qui ont adopté et accueilli le Code ISM à bras ouverts", ANDERSON (P.), *ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications*, Ibid.

trop contraignant, sa validation sera soumise à une certification initiale et continue de l'Etat du pavillon (1) ainsi qu'à des contrôles aléatoires par les Etats du port (2).

1°) Les contrôles par l'Etat du pavillon

292. Certification. Lorsque l'armateur aura finalisé sa stratégie pour la gestion de la sécurité et que celle-ci sera parfaitement documentée, il la proposera à l'Administration de l'Etat du pavillon⁶⁰⁶ pour la certifier. Si le SMS respecte les prescriptions du Code elle lui délivrera un « document de conformité »⁶⁰⁷. Le navire se verra délivrer quant à lui un « certificat de gestion de la sécurité » qui lui sera propre⁶⁰⁸. Ce certificat ne sera délivré qu'après vérification par l'Administration de l'Etat du pavillon que la gestion de la compagnie et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de la sécurité qui aura été certifié au préalable.

293. Contrôles intermédiaires. Afin que le Code ISM soit « *appliqué de manière uniforme* », l'Assemblée de l'Organisation a, sur recommandation du Comité de la sécurité maritime, adopté en 1995 des directives⁶⁰⁹ à destination des Administrations des Etats du pavillon. Ces directives proposent notamment la mise en place d'audits afin de valider le SMS initialement proposé, de conduire les renouvellements et de valider les inspections intermédiaires. Lorsque de graves manquements sont notés par l'Administration de l'Etat du pavillon, elle pourra retirer l'agrément. Soit au navire, si les manquements ont été signalés à bord. Soit à l'intégralité de la compagnie en retirant le document de conformité si les manquements s'appliquent à l'ensemble de la compagnie audité.

294. Recommandations. Améliorations du SMS. Dans la pratique, les autorités maritimes de l'Etat du pavillon se borneront à émettre des recommandations sur les améliorations à apporter ainsi que les points de non-conformité à corriger dans un temps imparti. Le SMS n'a pas vocation à être parfait et n'ambitionne pas de couvrir toutes les situations d'exploitation possibles. C'est donc un système faillible mais qui possède l'avantage de pouvoir être modifié et amélioré en fonction des expériences vécues et des défaillances relevées lors de différents audits. Le SMS ne doit donc pas être élaboré dans l'optique d'en faire un outil purement administratif. Il doit résulter d'une collaboration étroite entre les équipages de navires et la compagnie. Certaines sociétés spécialisées peuvent fournir aux armateurs une organisation de la gestion de la sécurité « clé en main ». Cette solution peut être retenue à la seule condition que le SMS proposé soit adapté à la compagnie qui aura fait appel à ses services.

⁶⁰⁶ L'Etat du pavillon peut déléguer cette tâche à une société approuvée si elle ne peut ou ne veut pas s'acquitter de cette certification. Elle peut même demander à un Etat tiers partie à la convention SOLAS. Dans la grande majorité des cas, le processus de certification de la conformité d'une compagnie sera confié à une société de classification agissant au nom de l'Etat du pavillon (Art. 13.2 du Code ISM).

⁶⁰⁷ D'une validité de 5 ans, ce document devra cependant être renouvelé chaque année par des audits intermédiaires de la compagnie (Art.13.2 et Art.13.4 du Code ISM). Ce document s'applique à l'ensemble de la compagnie.

⁶⁰⁸ D'une validité de 5 ans, ce certificat ne sera soumis qu'à une visite intermédiaire (Art.13.7 & Art.13.8 du Code ISM). Ce document est propre à chaque navire.

⁶⁰⁹ La directive de l'OMI sur la mise en œuvre du Code ISM par les administrations des Etats du pavillon a été adoptée par la résolution A.788(19), puis remplacée successivement par les résolutions A.913(22) de novembre 2001, A.1022(26) de décembre 2009 et enfin par la résolution A.1071(28) de décembre 2013 entrée en application depuis le 1er juillet 2014 et toujours en vigueur.

295. Limites de la certification par les Etats du pavillon. La problématique des pavillons de libre immatriculation, qui n'assument pas leurs obligations, se retrouve une fois encore dans les contrôles de la mise en œuvre du Code ISM. En énonçant que le SMS proposé par l'armateur pourra être certifié, contrôlé et renouvelé par une société approuvée par l'Administration de l'Etat du pavillon, le Code prévoit une alternative au contrôle du pays d'immatriculation. Une fois encore, la délégation d'attributions étatiques à des sociétés privées pose un problème de fiabilité de la certification ainsi émise⁶¹⁰. Il semble en effet légitime de se questionner sur la pertinence de laisser des sociétés privées effectuer des certifications statutaires, au nom d'un Etat, alors qu'elles sont également clientes des armateurs pour des certifications privées. Pour se prémunir du laxisme de certains Etats du pavillon et de certaines sociétés privées, des initiatives régionales se sont développées afin que les Etats puissent organiser un contrôle du respect de la réglementation des navires escalant dans leurs ports.

2°) Les contrôles par les Etats du port

296. Principe et origine des accords régionaux. Le contrôle par l'Etat du port est « *le régime par lequel les navires sont inspectés dans les ports des Etats qu'ils escalent pour s'assurer qu'ils respectent les standards internationaux et qu'ils sont armés et opérés par des équipages conformes à la réglementation internationale* »⁶¹¹. Afin d'uniformiser ces contrôles, des accords régionaux (ou Mémoires d'ententes) ont été mis en place, notamment à l'initiative de la France, suite au naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz* en 1978⁶¹². Ces accords régionaux, qui ne se sont réellement développés qu'après le naufrage du pétrolier *Erika* en 1999, permettent de mettre en œuvre de manière uniforme les contrôles par les Etats du port prévus par de nombreuses conventions⁶¹³. Ils se posent en rempart aux nombreuses défaillances des Etats du pavillon qui laissent prospérer des armateurs laxistes dans la

⁶¹⁰ Le Libéria ou Malte délèguent leurs attributions étatiques aux sociétés de classification. Cette délégation de service public est encadrée au niveau européen par la Directive 2009/15/CE auparavant citée. Voir également, FERRER (M.), *La responsabilité des sociétés de classifications*, Thèse de droit, Aix-Marseille Université, PUAM (2004).

⁶¹¹ OYA ÖZCAYIR (Z.), *Port State Control, LLP*, 2nd édition (2004). Propos écrits par M. O'Neil, secrétaire général de l'OMI, dans la préface de l'ouvrage.

⁶¹² Fondé en 1982 à l'initiative de la France suite au naufrage du pétrolier *Amoco Cadiz*, le Mémoire d'entente de Paris (ou Paris MoU) regroupait 14 Etats dans un accord inter-administratif régional. Il est aujourd'hui composé de 27 Etats.

⁶¹³ Les contrôles par les Etats du port étaient prévus par de nombreuses conventions comme la convention STCW dans son article X, la Convention SOLAS dans sa règle 4 etc... mais ce n'est que suite aux grandes orientations énoncées par la Commission Européenne dans le paquet *Erika I* de mars 2000 que ce mode de contrôle s'est réellement développé. L'Europe a repris l'essentiel des termes du Paris MoU dans sa Directive 2009/16/CE du 23 avril 2009, (*JOUE* L.131-57) afin d'étendre ces dispositions à l'ensemble des Etats membres. La France a repris l'ensemble de cette Directive dans la Division 150, annexe de l'Arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires. Le code des transports prévoit en outre dans son article L.5241-4-3 que « *les navires battant pavillon d'un Etat étranger qui font escale dans un port ou un mouillage français sont susceptibles de faire l'objet d'inspections dans les conditions précisées par décret* ».

gestion de leurs navires⁶¹⁴ et visent, à terme, l'exclusion de toute une zone géographique les navires sous normes qu'ils immatriculent⁶¹⁵.

En étant intégré à la Convention SOLAS le Code ISM est un des volets de la réglementation qui pourra être contrôlé par les officiers de l'Etat du port (*Port State Control Officer* ou *PSCO*) qui conduiront une inspection. Celle-ci se déroulera en temps avec tout d'abord une inspection documentaire puis par une inspection approfondie s'il existe des motifs évidents de croire que l'équipage du navire ne répond pas en substance aux prescriptions du Code ISM.

a) L'inspection initiale

297. Contrôle documentaire. Par la résolution A.1052(27)⁶¹⁶ adoptée par l'Assemblée, l'OMI a encadré les inspections conduites par les Etats du port, notamment au niveau des contrôles de l'application du Code ISM. Elles se borneront dans un premier temps à constater l'existence et la validité du certificat de gestion de la sécurité propre au navire et la présence d'une copie du document de conformité (DOC) remis par l'Etat du pavillon à la compagnie. La complexité de l'application du Code ISM rend difficile la vérification de la conformité du navire avec le système approuvé mis en place par l'armateur. En combinant les contrôles effectués en vertu du Code ISM avec ceux réalisés dans le cadre de la vérification du respect des normes de la convention STCW⁶¹⁷, l'inspecteur pourra cependant se faire une idée plus précise de la façon dont est exploité le navire. En effet, même si les vérifications effectuées dans le cadre de la convention STCW sont elles-mêmes essentiellement documentaires, l'inspecteur pourra effectuer une visite plus approfondie dès lors qu'il constatera que le navire « *est opéré d'une manière qu'il pose un danger aux personnes, aux biens ou à l'environnement* »⁶¹⁸. Cette inspection approfondie pourra mettre en lumière les défaillances du Code ISM et conduira parfois à démontrer une certaine incompétence de l'équipage.

⁶¹⁴ La Directive 2009/16/CE énonce ainsi dans son chapitre 6 présentant les contrôles par les Etats du port que : « *La responsabilité du maintien de l'Etat du navire et de son équipement après la visite, afin de se conformer aux exigences des conventions applicables au navire, incombe à la compagnie du navire. Cependant, les normes internationales sont de moins en moins appliquées et mises en œuvre par un certain nombre d'Etats du pavillon (...) Dorénavant, pour assurer une deuxième ligne de défense contre les transports maritimes inférieurs aux normes, le contrôle de la conformité aux normes internationales relatives à la sécurité, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord devrait donc également être assuré par l'Etat du port* ».

⁶¹⁵ Dr. Özcayir souligne que les contrôles par les Etats du port sont la conséquence du non-respect de certaines obligations en énonçant que : « *in an ideal world PSC would not be necessary* », OYA ÖZCAYIR (Z.), *Port State Control*, LLP, 2nd edition (2004), p.1.

⁶¹⁶ IMO Rés. A.1052(27) *Procedures for Port State Control* adoptée par l'Assemblée le 30 novembre 2011 révoquant les précédentes résolutions A.787(19) et A.882(21).

⁶¹⁷ Les contrôles par les Etats du port sont prévus dans la Règle X de la Convention STCW. Par ailleurs, le mémorandum d'entente de Paris prévoit dans son Article 2.1.7 que la Convention STCW est un « instrument pertinent » soumis à contrôle. Enfin, l'OMI dans sa résolution A.1052(27) va dans le même sens en intégrant la Convention STCW aux instruments soumis à la vérification des inspecteurs de l'Etat du port (Art.1.2).

⁶¹⁸ IMO Rés. A.1052(27), Annexe 11, Art. 3.3.4.

b) L'inspection approfondie

298. Contenu. L'inspection approfondie ne sera effectuée que si l'inspecteur chargé du contrôle du navire a des « motifs évidents » que le navire n'est pas exploité conformément aux dispositions du Code ISM ou de la convention STCW, les deux textes étant étroitement liés. Le mémorandum d'entente de Paris énonce par exemple que les motifs évidents pourront résulter d'éléments qui indiquent que les membres d'équipage ne peuvent pas communiquer entre eux de manière adéquate, que les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire ou encore que le capitaine ou l'équipage ignorent les opérations essentielles du bord concernant la sécurité des navires ou que ces opérations n'ont pas été effectuées⁶¹⁹. Ces éléments touchant directement à la qualification des équipages et à leur capacité à mettre en œuvre la politique sécuritaire de l'armateur pourront être vérifiés dans le cadre de l'inspection approfondie en prenant en compte les éléments suivants⁶²⁰ :

- 1- La compagnie a-t-elle mis en place une politique de sécurité et de protection de l'environnement et le personnel du navire est-il familiarisé avec cette procédure ? (Art.2.2 du Code ISM).
- 2- La documentation concernant la gestion de la sécurité est-elle disponible à bord ? (Art.1.4 du Code ISM).
- 3- La documentation relative au SMS est-elle transcrite dans la langue de travail comprise par tous les membres d'équipage ? (Art.6.6 du Code ISM).
- 4- Les officiers seniors peuvent-ils identifier la « compagnie » au sens du Code et celle-ci correspond-elle à celle qui est spécifiée dans le document de conformité ? (Art.3 du Code ISM).
- 5- Les officiers peuvent-ils identifier la personne désignée à terre (DPA) ? (Art.4 du Code ISM).
- 6- Des procédures sont-elles en place pour établir et garder un contact avec le management à terre dans les situations d'urgence ? (Art.8.3 du Code ISM).
- 7- Des programmes d'exercices pour préparer les situations d'urgence sont-ils en place à bord ? (Art.8.2 du Code ISM).
- 8- Comment les membres d'équipages sont-ils familiarisés avec les tâches qui leur sont dévolues s'ils ont rejoint le navire récemment et les instructions essentielles avant d'appareiller ont-elles été fournies ? (Art.6.3 du Code ISM).
- 9- Les non-conformités ont-elles été rapportées à la compagnie et une réponse constructive a-t-elle été fournie ? (Art.9.1 & 9.2 du Code ISM).

299. Des contrôles approfondis des compétences des équipages. La stratégie de l'armateur pour assurer une exploitation sécuritaire de ses navires sera donc ainsi consciencieusement vérifiée. Cette vérification se limitera bien sûr à certains aspects de la mise en œuvre du Code, tels que la capacité des marins à assumer le rôle qui leur est dévolu lors de situations d'urgence ou encore la conduite de familiarisations efficaces pour le personnel nouvellement embarqué. Dans de nombreux cas le PSCO (*Port State Control Officer*) demandera à l'équipage de conduire un exercice simulé, comme un exercice incendie. Une réponse appropriée de l'équipage lui garantira deux choses. Il aura tout d'abord la

⁶¹⁹ Mémorandum d'entente de Paris de 1982, Annexe 9, Art. 6.

⁶²⁰ IMO Rés. A.1052(27), Annexe 8, Art. 5.

confirmation que l'armateur a su mettre en place un système efficace de familiarisation et d'entraînement aux situations d'urgence, conformément à l'article 8 du Code ISM⁶²¹. Il aura pu en outre s'assurer que les marins maîtrisent suffisamment les méthodes de lutte contre l'incendie et que par conséquent, les prescriptions de formation dans ce domaine contenues dans la convention STCW⁶²² sont respectées.

En revanche, un exercice qui ne serait pas conduit conformément aux bonnes pratiques traduirait une incompétence notoire de l'équipage et un manque d'organisation dans la gestion de la sécurité. Le risque principal qui pèsera sur l'armateur sera la détention⁶²³ jusqu'à ce que les défaillances constatées soient corrigées⁶²⁴.

c) Des conséquences limitées sur la politique de l'armateur

300. Une influence négligeable sur la stratégie globale de l'armateur. Constaté qu'il existe des défaillances dans la mise en œuvre du Code ISM à bord d'un navire ne remettra pas en cause le fondement de l'ensemble de la stratégie de l'armateur. Les conséquences seront plus financières qu'organisationnelles, et une détention ne signifiera pas nécessairement une amélioration des procédures déjà validées par l'Etat du pavillon. L'Etat du port ne peut pas retirer la certification donnée à un navire par un autre Etat souverain. Il ne pourra que reporter aux autorités compétentes de ce pays les défaillances constatées qui ont conduit à l'immobilisation du navire et le relâcher lorsque celui-ci ne présentera plus un risque pour la sécurité maritime. Ce faisant, les contrôles par les Etats du port ne résolvent pas les problèmes de fond qui ont pu être constatés dans le cadre de la vérification de l'application du Code ISM.

En effet, un exercice incendie mal conduit qui aura été demandé lors d'une inspection approfondie ne reflétera pas qu'une impréparation apparente de l'équipage. Il soulignera un mal plus profond : celui d'une défaillance de l'armateur à assurer une exploitation adaptée de son navire par un système de gestion de la sécurité efficace. Or, ce système de gestion ne peut pas être remis en question par l'Etat du port. Ainsi, l'officier en charge du PSC ne pourra que demander à l'équipage de se préparer à effectuer un nouvel exercice. Si la seconde ou la troisième tentative se révèle plus convaincante, la détention n'aura plus de fondement. Or, les défaillances originelles, à savoir un manque de familiarisation de l'équipage avec le matériel du bord ou des exercices inappropriés voire inexistantes ne

⁶²¹ Code ISM, Art.8.1 : « *La compagnie devrait établir les procédures pour identifier et décrire les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord ainsi que les mesures à prendre pour y faire face* ». Art.8.2 : « *La compagnie devrait mettre au point des programmes d'exercices préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence* ».

⁶²² Ces prescriptions sont contenues dans le Code STCW – A, Chapitre VI, Règle VI-3 : Prescriptions minimales obligatoires pour la formation aux techniques avancées de lutte contre l'incendie

⁶²³ La détention de navires sous normés est prévue par l'Art. 3.6 de la résolution OMI A.1052(27) ainsi que par l'Art. 3.6 du mémorandum d'entente de Paris. Le « *manque de compétence ou de familiarisation de l'équipage dans les opérations d'exploitation basiques* » rend, conformément à l'Art. 3.1.4 de la résolution de l'OMI, le navire « sous norme ».

⁶²⁴ Le 2 février 2017 le navire *Ryujin* immatriculé au Panama é été détenu à San Francisco dans le cadre d'un contrôle par l'Etat du port à cause d'un exercice incendie mal exécuté. D'après le rapport de détention émis par les garde-côtes américains, « *l'équipage a failli à démontrer ses compétences à mener à bien un exercice incendie malgré deux essais* ». Toujours selon ce rapport, l'équipage n'était pas « *familiarisé avec les procédures d'urgence élémentaires* ». Source : www.uscg.mil/hq/cgcvc/cvc2/psc/safety/detentions.asp

seront pas traitées. Ce ne sera pas dans ce cas une défaillance ponctuelle de l'équipage mais une défaillance organisationnelle plus critique car plus globale.

301. Défauts des contrôles documentaires. Tant que les inspections initiales privilégieront les contrôles purement documentaires aux contrôles réels (tels qu'ils peuvent être conduits lors des inspections approfondies), les objectifs des contrôles par les Etats du port ne seront pas remplis. Or, comme le souligne M. Anderson, « *la conformité est plus que la détention de certificats* »⁶²⁵. Un capitaine pourra par exemple enregistrer la conduite d'un exercice tel que prévu par l'échéancier intégré au SMS et y porter des commentaires sur son déroulement, alors que dans les faits, il n'aura jamais été réalisé. D'un point de vue purement documentaire, le navire sera parfaitement conforme aux dispositions du Code. Seule une inspection approfondie pourrait mettre en lumière une impréparation latente de l'équipage voire son incompétence. Les contrôles par les Etats du port sont pourtant éminemment nécessaires pour compenser le laxisme des Etats du pavillon dans la délivrance de certificats demandés par des armateurs peu impliqués⁶²⁶. Certains auteurs souhaiteraient cependant voir ces contrôles se développer et les sanctions se multiplier plus encore afin de définitivement résoudre le problème des navires sous normés. Ce faisant, les armateurs, qui ne respectent pas aujourd'hui les normes sur le fond, « *réviseraient leur politique du risque car la détention serait devenue inacceptable* [financièrement parlant] »⁶²⁷ et proposeraient enfin une stratégie de gestion de la sécurité adaptée⁶²⁸.

II. Une ambition : la maîtrise des compétences des équipages

302. À la suite de l'adoption de la résolution A.741(18) de l'OMI portant création du Code ISM, la sécurité maritime mondiale s'est rapidement améliorée⁶²⁹. Responsabiliser les armateurs (ou plus généralement la *compagnie*) sur la gestion de l'exploitation de leurs navires par un cadre réglementaire souple, a été indiscutablement bénéfique. L'encadrement de l'élément humain, tellement décrié après le naufrage du *Herald of Free Enterprise*, peut donc être considéré comme étant un succès, même si, comme nous allons le voir, de nombreuses difficultés subsistent⁶³⁰. En imposant la mise en œuvre d'une politique de l'emploi adaptée (A) et d'un encadrement des compétences (B), le Code ISM

⁶²⁵ ANDERSON (P.), *ISM Code, a practical guide to the legal and insurance implications*, Ibid, Part. 3, Chap.II.

⁶²⁶ Certains armateurs préfèrent abandonner leurs navires dans les ports où ils sont détenus plutôt que d'assumer les coûts induits par la détention et la mise en conformité avec l'instrument concerné. Créer une *single ship company* permet à l'armateur réel du navire, ou à son propriétaire, de procéder ainsi sans être inquiété puisque la société officiellement enregistrée et créée *ad hoc* disparaîtra dès l'abandon du navire. Ainsi, le navire *SS Vela* a par exemple été abandonné par son armateur russe à Rio Tuba (Philippines) en mars 2013 suite à une détention par l'Etat du port. Source : www.ilo.org

⁶²⁷ Lord Donaldson of Lymington, Ibid.

⁶²⁸ L'efficacité de la mise en œuvre du Code ISM peut être également analysée à l'échelle d'une « Compagnie ». La « *performance compagnie* » est calculée en fonction des détentions et des déficiences de tous les navires pour lesquels une société agit comme compagnie au sens du Code. <https://www.parismou.org/inspections-risk/library-faq/company-performance>.

⁶²⁹ C'est en substance ce que M. O'Neil, secrétaire général de l'OMI, a pu avancer lorsqu'il s'est exprimé, 10 ans après l'adoption du texte, lors de la 77^e session du Comité de la Sécurité Maritime de l'OMI le 28 juin 2003 : « *Le monde du shipping (...) est dans un bien meilleur état, du point de vue de la sécurité et de la prévention de la pollution, qu'il y a dix ans* ». Ce constat fut également partagé par les assureurs qui ont noté une baisse annuelle des pertes totales de navires passant de 180 en 1991 à 80 en 2001, Lloyd's Underwriters Marine Intelligence Unit – 1991/2001.

⁶³⁰ Malgré l'adoption du texte censé encadrer les opérations « humaines », le constat ne changeait pas : 80% des accidents résultaient toujours d'erreurs humaines. C'est dans le but de diminuer cette part dans l'accidentologie maritime que les amendements de Manille de 2010 à la convention STCW ont prévus les nouvelles orientations telles que nous avons pu les développer au chapitre précédent.

demande aux armateurs d'être des acteurs impliqués dans la maîtrise de la qualification de leur personnel.

A. Par une politique de l'emploi adaptée

Une politique de l'emploi efficace passera nécessairement par un recrutement approprié (1), mais également par une sensibilisation à la politique sécuritaire de l'armateur pour assurer une mise en œuvre réussie de son SMS (2).

1°) Le recrutement, clé de voute d'une stratégie d'armement réussie

303. Importance du recrutement et de l'adaptation du salarié à son environnement de travail. Le recrutement des équipages a depuis longtemps été le centre des préoccupations des juges en charge de recours contre des armateurs pour des dommages qui ont été causés par l'incompétence d'un ou plusieurs marins. Cet intérêt pour le recrutement du personnel navigant trouve sa source dans les contradictions qui entourent les brevets maritimes. Nous avons pu montrer tout au long de notre étude que la détention d'un brevet n'augure en rien de la compétence d'un marin. Il atteste simplement que l'administration d'un Etat a reconnu que son détenteur avait suivi avec succès une formation spécifique⁶³¹. Vu le manque d'implication de certains de ces Etats à assumer leurs prérogatives, il semble légitime de ne pas le considérer comme une garantie inconditionnelle des aptitudes de celui qui le possède. La méfiance vis-à-vis de certains Etats dans l'émission de ces titres n'est pourtant pas le seul élément qui a conduit les juges de nombreuses affaires à soulever l'importance du recrutement.

En soutenant qu'un membre d'équipage parfaitement formé mais incapable d'appliquer ses connaissances le rendra inapte à assurer ses fonctions, les juges de l'affaire *Standard Oil Company of New York v. Clan Line Steamers* de 1924⁶³² n'ont pas, par ailleurs, exclusivement considéré les connaissances intrinsèques de chacun pour définir une aptitude. Ils ont en effet soulevé le problème de leur capacité à les appliquer dans leur environnement de travail. Les armateurs devront donc assurer un recrutement efficace pour garantir la compétence de leur personnel navigant et s'assurer que cette compétence pourra être utilisée dans un contexte particulier.

Ceux-ci ont pourtant continué à délaissé cet aspect de la gestion d'un navire. Dans l'affaire du *Makedonia*, le capitaine d'armement, après avoir passé un appel téléphonique au précédent employeur d'un second mécanicien était « *satisfait de ce qu'il avait vu (...). En 5 minutes, Emiris* [le capitaine d'armement, ndlr] *l'a engagé* ». Il soutenait qu'effectuer une telle démarche lui permettait de s'assurer qu'il n'y avait « *rien contre eux* »⁶³³. Selon le juge qui défendait les intérêts marchandise, ce n'était

⁶³¹ La convention SOLAS dans sa Règle 14.1 impose à tous les Etats membres qu'ils s'assurent que les navires qui battent leur pavillon aient des équipages qui soient « *suffisant (...) en qualité* ».

⁶³² *Standard Oil Company of New York v. Clan Line Steamers Ltd.*, [1924] AC 100; (1923) 17 LLR.120

⁶³³ Le navire a dû abandonner une partie de sa marchandise suite à une panne moteur causée par un fuel contaminé alors qu'il était à la dérive au milieu de l'Atlantique. Les intérêts marchandise ont mis en avant l'incompétence de l'équipage et l'absence d'implication de l'armateur dans leur recrutement. *The Makedonia*, [1962] 1 Lloyd's Rep. 316.

clairement pas un moyen efficace de nommer un officier et qu'un entretien réel était dans la grande majorité des cas indispensable pour tester le candidat. Selon lui, « *la personne doit être interviewée jusqu'à ce que le recruteur soit raisonnablement satisfait du candidat et s'il ne l'est pas, il doit rejeter sa candidature. Des postes si importants imposent une enquête approfondie* »⁶³⁴.

304. Cas du *Farrandoc*. Le manque de considérations des armateurs pour le recrutement des équipages s'est à nouveau manifesté dans le cas du navire *Farrandoc*. Les commentaires de l'avocat défendant l'armateur ont montré une fois encore que cette relation ambiguë entre le brevet et la compétence était loin d'être réglée. Il est étonnant de lire que selon lui, « *M. Humble [l'officier mécanicien ayant commis la faute, ndlr] n'a été soumis à aucun test puisqu'il était détenteur d'un brevet du Gouvernement du Canada et par conséquent, suffisamment qualifié* » et d'ajouter qu'il « *aurait pu être engagé sans aucune question sur la seule base de la validité de son brevet* »⁶³⁵. Cette façon de procéder était cependant courante. Comme nous l'avons indiqué, l'armateur connaissait la qualité de la formation des marins qu'il employait, du moins pour les officiers, puisqu'ils évoluaient dans un environnement connu et familier. Il n'était pas rare qu'ils recrutent leurs marins sur simple vérification des brevets.

305. Procédure de recrutement. L'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime a compliqué ce recrutement du personnel navigant. La formation dispensée aux marins venant de différentes parties du monde, devenait difficilement contrôlable et pouvait être parfois douteuse. Les équipages multinationaux, parfois incompatibles et parlant différentes langues, ne faisaient qu'ajouter à la confusion. A la suite des nombreux sinistres des années quatre-vingt impliquant l'élément humain, les méthodes de recrutement devaient être encadrées. En énonçant que « *la compagnie devrait s'assurer que le capitaine a les qualifications requises pour commander le navire, connaît parfaitement le système de gestion de la sécurité de la compagnie* » et que « *la compagnie devrait s'assurer que chaque navire est doté d'un personnel navigant qualifié, breveté et ayant l'aptitude physique requise conformément aux prescriptions internationales et nationales pertinentes* » le Code ISM n'impose à première vue rien de plus à l'armateur⁶³⁶. Mais le Code ISM ne se contente pas d'énoncer des grands principes, il demande aux armateurs d'élaborer des procédures pour parvenir à l'objectif énoncé. Ainsi, ils devront établir dans leur SMS, un cadre de recrutement pour garantir la suffisance de la qualification de leurs équipages. Ces procédures devront être suffisamment détaillées et efficaces pour qu'elles puissent être validées par l'Etat du pavillon dans le cadre de la procédure de certification et d'émission du «document de conformité».

Chaque membre d'équipage sera donc recruté après un processus prédéfini par l'armateur ou par la société de management si elle a pris la responsabilité de la mise en œuvre du Code. Ce processus pourra par exemple intégrer les éléments suivants lors de l'entretien avec le candidat :

⁶³⁴ The *Makedonia*, *Ibid*, p.337.

⁶³⁵ Lors d'un transit entre Kingston et Montréal en 1962, la marchandise du vraquier *Farrendoc* a été endommagée par mouille suite à une mauvaise manipulation du second mécanicien dans les opérations de ballastage. The *Farrandoc* [1967] 2 Lloyd's Rep. 276.

⁶³⁶ Code ISM, Art.6.1 et Art.6.2.

- Quand et où le candidat a été breveté pour le poste envisagé ?
- Quelles compétences supplémentaires il possède et où et quand ont été obtenus les certificats associés ? Nous pouvons par exemple citer la formation avancée à la lutte contre l'incendie ou encore la formation aux soins médicaux d'urgence.
- Quelle est son expérience générale ?
- Quelle est son expérience dans chaque domaine maritime ? En détaillant par exemple le type de navire, la fonction associée à ce type de navire et le temps passé pour chaque fonction ainsi que les zones géographiques fréquentées.
- Pourquoi avoir quitté son précédent employeur ?
- Quel est son approche de la notion de travail d'équipe ?
- Quelles nationalités a-t-il pu côtoyer à bord et avec lesquelles il se sent le plus / le moins à l'aise pour travailler.
- Un investissement du candidat pour du long terme est-il envisageable ?

S'ensuivrait un entretien plus concret qui permettrait d'analyser les connaissances du candidat et ses aptitudes. Ainsi, le responsable du recrutement pourrait par exemple proposer à un candidat au poste d'officier de chef de quart des mini-scénarios sur les manœuvres anticollisions pendant lesquels il devra expliquer ses choix de manœuvre. Il pourra expliquer ses choix en anglais afin de s'assurer de son niveau linguistique⁶³⁷.

Si cet entretien s'avérait être satisfaisant, l'agence de *manning*, le *shipmanager* ou l'armateur pourront enfin enquêter sur les points suivants :

- Le brevet est-il valide⁶³⁸ ?
- Quelles sont les expériences passées de l'armateur ou du *crewmanager* avec l'Etat formateur ? Est-il fiable et investi dans la mise en œuvre des dispositions de la Convention STCW ?
- Si le candidat a peu d'expérience, quelle école l'a formé ? Délègue-t-elle une partie de la formation à des sociétés tierces ? A-t-elle une structure et du matériel suffisant ? Est-elle reconnue ?
- Quelle(s) expérience(s) du candidat le(s) précédent(s) employeur(s) a (ont) il (s) ?

Si la société de management n'a pas endossé le rôle de la compagnie ou si l'armateur a fait appel à une société de *crewmanagement*, il devra leur fournir ses procédures de recrutement contenues dans son SMS et s'assurer qu'elles sont correctement appliquées lors des audits.

Mais l'application du Code ISM en matière de recrutement ne s'arrête pas au suivi de procédures. En effet, non seulement l'armateur devra suivre sa stratégie mais il devra en plus être capable de démontrer, par le biais d'une documentation adaptée, qu'il a effectivement rempli les obligations contenues dans le SMS⁶³⁹. Ces registres permettront de s'affranchir de situations

⁶³⁷ Code ISM, Art.6.7 : « La compagnie devrait veiller à ce que les membres du personnel du navire soient capables de communiquer efficacement entre eux dans le cadre de leurs fonctions liées au système de gestion de la sécurité ».

⁶³⁸ Les Etats partis à STCW sont censés tenir à jour une base de données des brevets valides. L'armateur pourra ainsi contrôler, grâce au numéro de brevet, la validité de celui-ci. V. note n°465.

⁶³⁹ « Dans le cadre du Code ISM, il est crucial que l'armateur ne soit pas que capable d'assumer ses responsabilités, il doit également être capable de démontrer, par un système de registres adéquat, qu'il a effectivement assumé ses obligations et ses responsabilités », ANDERSON (P.), *ibid*, Chap.4.

déconcertantes comme celle du navire *Makedonia* dans laquelle le juge a largement mis en doute le fait que le capitaine d'armement a bien appelé le précédent employeur du mécanicien avant de le recruter⁶⁴⁰.

- 2°) La sensibilisation à la politique sécuritaire de l'armateur, pilier d'une mise en œuvre du SMS réussie

306. Un contrôle de l'exploitation humaine permanent. La maîtrise de la compétence des équipages encadrée par le Code ISM ne se limitera pas à une seule politique de recrutement. Une fois l'équipage recruté, conformément aux procédures mises en place par l'armateur, celui-ci devra, conformément à l'article 2.2 du Code⁶⁴¹, s'assurer que sa stratégie d'exploitation de ses navires soit transmise, acceptée et comprise par tous. Plus qu'une simple transmission de consignes ou de procédures, c'est sa philosophie sécuritaire qu'il devra inculquer à ses équipages qui devront l'embrasser pour en garantir le succès. Pendant trop longtemps les armateurs ont considéré que leurs obligations dans la gestion du navire s'arrêtaient au recrutement d'un équipage compétent, le capitaine devant assumer son équipage une fois à bord. Cette approche pouvait être légitime lorsque l'exploitation du navire s'effectuait dans un cadre relativement restreint d'intervenants et qui avaient des intérêts connexes. Mais elle n'était plus tenable avec l'éclatement de la gestion du navire et la multiplication des intérêts. Plusieurs décisions de *common law* ont montré le chemin à suivre. Mais c'est certainement le juge en charge de l'affaire du *Marion* qui a le mieux résumé ce besoin d'implication de l'armateur lorsqu'il énonçait qu' « *il fut un temps ou les Cours traitaient les actions litigieuses sur la limitation [de responsabilité, ndlr] en considérant que l'armateur ou le shipmanager avaient satisfait à leurs obligations en ayant recruté un capitaine compétent et en laissant à celui-ci toutes les questions (...) liées à la sécurité de la navigation . (...) Cette approche (...) est maintenant révolue* »⁶⁴².

307. Rôle du capitaine. Cette sensibilisation à la politique sécuritaire de l'armateur passera nécessairement par le capitaine, qui, à bord, en sera le promoteur. Dans cet objectif, la compagnie devra « *s'assurer que le capitaine connaît parfaitement le système de gestion de la sécurité* »⁶⁴³. Cette responsabilisation du capitaine fait peser sur lui le succès de l'application du SMS à bord du navire⁶⁴⁴

⁶⁴⁰ Le capitaine d'armement Emiris avançait que selon sa procédure usuelle de recrutement, l'emploi d'un nouveau membre d'équipage était précédé d'un appel téléphonique à ses anciens employeurs pour lui confirmer qu'ils n'avaient « *rien contre lui* (nothing against him) ». En parlant de l'enquête effectuée par le capitaine d'armement Emiris auprès du précédent employeur du mécanicien qu'il souhaitait recruter, le juge Hewson a exprimé ses doutes quant à l'existence réelle de cet appel : « *Il n'est pas évident que le Capitaine Emiris ait suivi cette pratique cette fois-ci* » Au travers du SMS, le Code ISM devrait permettre à l'armateur de prouver ce qu'il a réellement mis en œuvre dans un recrutement douteux. *The Makedonia*, Ibid, p.337.

⁶⁴¹ Code ISM, Art.2.2 : « *la compagnie devrait veiller à ce que cette politique soit appliquée à tous les niveaux de l'organisation, tant à bord des navires qu'à terre* ».

⁶⁴² En mars 1977, le navire *Marion* battant pavillon Libéria mouille son ancre dans une zone traversée par des pipelines près de *Teesside* en Angleterre. En virant son ancre pour appareiller, le capitaine a gravement endommagé les infrastructures sous-marines. Il s'est avéré que les cartes marines n'étaient plus mises à jour depuis plusieurs années et que, par conséquent, les corrections mentionnant ces nouvelles installations n'avaient pas été reportées. Il a été mentionné de graves manquements de l'armateur dans la gestion de ses navires. *The Marion*, [1984], 2 Lloyd's Rep. 4 (V. note n°1313). Voir pour une approche similaire, *The England*, [1973], 1 Lloyd's Rep. 373, « *Il me semble qu'il ne soit plus permis que les armateurs ou les managers se lavent complètement les mains* » des questions de navigation et de tout laisser à l'appréciation du capitaine ».

⁶⁴³ Code ISM, Art.6.1.2.

⁶⁴⁴ Code ISM, Art.5.2 : « *La compagnie devrait veiller à ce que le système de gestion de la sécurité en vigueur à bord du navire mette expressément l'accent sur l'autorité du capitaine. La compagnie devrait préciser, dans le système de gestion de la sécurité que l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention de la pollution et de demander l'assistance de la compagnie si cela s'avère nécessaire* ».

ou son échec. Il devra en ce sens mettre en œuvre la politique de la compagnie, encourager les membres d'équipage à l'appliquer, vérifier qu'il est satisfait aux prescriptions du SMS et enfin signaler les lacunes à la direction à terre⁶⁴⁵. L'armateur (ou le *shipmanager*) devra donc veiller à ce que le capitaine qu'il aura recruté ait la même approche et la même philosophie que lui sur la sécurité et la manière dont elle doit être appliquée. Il devra en outre s'assurer qu'il soit parfaitement formé au SMS de la compagnie et qu'il en comprenne tous les mécanismes.

308. Une responsabilité collective. Cependant, la formation au SMS ne s'arrêtera pas au seul capitaine, même s'il en sera le promoteur. L'article 6.5 impose en effet à l'armateur d' « *établir et de maintenir des procédures permettant d'identifier la formation éventuellement nécessaire pour la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité et veiller à ce qu'une telle formation soit dispensée à l'ensemble du personnel concerné* ». Le succès de la stratégie adoptée ne pourra donc être un succès que lorsqu'elle sera considérée, par chacun, comme étant une responsabilité collective s'inscrivant dans le long terme. Inculquer une philosophie, une façon d'appréhender la sécurité, ne peut pas selon nous s'effectuer le temps d'une ou deux missions. Les marins qui changeront trop fréquemment d'employeur ne pourront pas s'adapter à la nouvelle organisation élaborée par la compagnie. Une telle organisation influencerait directement l'ensemble de l'édifice voulu par le Code⁶⁴⁶.

309. Intégrer une stratégie de rapport à l'erreur. Selon nous, la transmission de la philosophie de l'armateur en matière de gestion de la sécurité des navires ne se limite pas à la seule transmission d'instructions au navire, ainsi qu'à la mise en place d'un contrôle de leur exploitation. Même si cela est bien le but premier de la mise en œuvre du Code, il nous semble que prendre les objectifs sous cette seule perspective en limite le potentiel. L'armateur établirait des procédures parce qu'il y serait obligé. Il produira le SMS conformément à ce qui doit être fait, et s'assurera que sa mise en œuvre respecte le Code ISM. La mise en place d'une stratégie sécuritaire ne sera réellement complète que si l'armateur prend également en compte les travaux récents sur le facteur humain, notamment introduits par les amendements de Manille de 2010 à la convention STCW. Sa politique devra, selon nous, promouvoir une philosophie de travail qui ne stigmatise pas l'auteur d'une erreur et qui accepte « *le droit de ne pas savoir* »⁶⁴⁷. Bien sûr, ce type de démarche devra au préalable être transmis aux capitaines, puisque ce sont eux qui seront confrontés à ces situations. En adoptant une telle philosophie, l'armateur pourra plus facilement, au travers de son capitaine, identifier les lacunes et les corriger. Mais cela ne sera possible que lorsque ces lacunes ne seront pas traitées de manière négative par le management. Pour que les opérateurs puissent, en toute confiance, faire part de leurs limites au

⁶⁴⁵ Code ISM, Art.5.1.

⁶⁴⁶ « *S'il n'y a pas de continuité de l'emploi, alors chaque nouveau membre d'équipage devra suivre une formation et une familiarisation au SMS de la compagnie. Ce membre d'équipage aura potentiellement passé les six mois précédents à apprendre le SMS d'une autre compagnie, et les six mois précédents, encore un autre. Cela serait clairement non-satisfaisant, contre-productif et une perte précieuse des ressources* », ANDERSON (P.), Ibid, Chap. 4.

⁶⁴⁷ Comme nous l'avons montré précédemment, le droit de ne pas savoir permet de limiter le phénomène « d'ambition excessive » qui est caractérisé par un comportement parfois dangereux car son auteur agit en méconnaissant ses limites.

capitaine⁶⁴⁸ l'armateur devra effectuer en amont un travail important de pédagogie sur ses membres d'équipages et sur ses capitaines.

310. Promouvoir une passerelle synergique. La stratégie de l'armateur devra également se faire ressentir au niveau de la gestion de la passerelle. Il devra suffisamment sensibiliser ses commandants aux intérêts que peut procurer un travail au sein d'une passerelle synergique, en opposition aux passerelles autocratiques, égocentrées ou laxistes. Le capitaine devra adhérer à cette philosophie et la promouvoir à bord afin que chaque opérateur puisse jouer le rôle qui lui est dévolu et participer à son niveau au grand projet de gestion de la sécurité. Malheureusement, ce temps semble encore loin. Et trop souvent, les armateurs ne considèrent le Code ISM que d'un point de vue purement réglementaire et contraignant. Le travail de pédagogie reste encore important⁶⁴⁹, même si le développement de l'encadrement des compétences a déjà largement contribué au succès du Code.

B. Par le développement encadré des compétences

311. Adapter et pratiquer ses connaissances. Un recrutement consciencieux combiné à une sensibilisation efficace à la philosophie sécuritaire de l'armateur ne sont pas les seuls éléments du Code qui influent sur la qualité d'un équipage. En proposant des solutions de maîtrise des compétences antérieures à leur embarquement le Code ne va pas au bout de ses objectifs. Il n'a pas vocation à s'arrêter au moment où le marin franchit l'échelle de coupée pour prendre ses fonctions. Le SMS élaboré par l'armateur devra donc compléter son rôle en intégrant les compétences des marins à leur environnement de travail et ce, de manière continue. Cette intégration prend trois formes distinctes mais complémentaires.

Le SMS devra tout d'abord assurer au marin une « formation au navire », là où la formation initiale, que nous avons développée au cours du chapitre précédent, est plus axée sur l'acquisition de compétences générales. Cette familiarisation permettra au marin d'appliquer ses connaissances à un navire déterminé (1). Par ailleurs, le SMS devra prévoir une mise en pratique régulière des connaissances des marins afin qu'ils maintiennent leurs qualifications. Cette mise en pratique régulière sera particulièrement nécessaire dans la gestion des situations d'urgence, qui sont (fort heureusement), rarement rencontrées. Elles risqueraient donc de se perdre progressivement (2). Enfin, le SMS encadrera l'exploitation du navire au quotidien par un système de procédures d'organisation du travail pour limiter au maximum l'imprévisibilité des interventions humaines (3). Mais si le Code ISM n'est pas appréhendé de la bonne manière, sa mise en œuvre pourra être contreproductive (4).

⁶⁴⁸ Par exemple la gestion d'une situation nautique compliquée qui pourrait requérir la présence du capitaine à la passerelle mais que l'officier de quart hésite à appeler de peur de montrer ses limites. Voir par exemple la collision entre les navires *Samco Europe* et *MSC Prestige* que nous avons déjà détaillée.

⁶⁴⁹ « Pour la productivité et la profitabilité de l'entreprise (...) l'amélioration de la culture de la sécurité ne n'est pas qu'une histoire de conformité à la réglementation ou de préparation du système juste pour la période des audits externes. C'est un processus continu impliquant une responsabilité collective ayant pour but ultime des bénéfices à long terme pour la compagnie. Cela pourrait paraître évident, mais il ne fait pas de doute qu'un travail important doit être entrepris dans l'industrie maritime, en terme de pédagogie, pour atteindre une culture basée sur le long terme », MANDARAKA-SHEPPARD (A.), *Managing risks in the Twenty First Century: an overview*, Ibid, Chap.3.3.

- 1°) L'intégration des compétences dans un environnement particulier : les familiarisations

312. Cadre conventionnel. Cette partie du Code part du principe qu'il n'est pas possible de considérer qu'un marin qui est parfaitement breveté, et qui a été recruté et formé à la politique de l'armateur, conformément à ce que l'on peut attendre d'un armateur consciencieux, sera prêt à assumer ses fonctions. Là où la formation initiale formera le marin d'une manière générale, la familiarisation lui permettra d'appliquer ses connaissances à un navire en particulier. Si celui-ci connaît parfaitement le fonctionnement et le principe d'un système d'extinction par CO2 mais qu'il ne sait pas où se trouve le local ou il est situé, ses connaissances ne lui seront pas d'une grande utilité. Plusieurs décennies après la très sage décision *Standard Oil Company of New York v. Clan Line Steamers* de 1924 (*supra* n°303), la réglementation prend donc, elle aussi, le parti d'étendre la compétence des équipages à leur capacité à appliquer leurs connaissances théoriques à un contexte particulier.

Ainsi, le concept de familiarisation, qui était prévu par la convention STCW⁶⁵⁰ et par la convention SOLAS⁶⁵¹, a été encadré par le Code ISM. En énonçant dans son article 6.3 que « *La compagnie devrait établir des procédures pour garantir que le nouveau personnel et le personnel affecté à de nouvelles fonctions liées à la sécurité et à la protection de l'environnement reçoivent la formation nécessaire à l'exécution de leurs tâches* » et que « *les consignes qu'il est essentiel de donner avant l'appareillage devraient être identifiées, établies par écrit et transmises* », le Code impose à l'armateur la mise en place de procédures garantissant une familiarisation efficace. Cette procédure devra permettre au membre d'équipage d'assumer son rôle en toute sécurité, avant l'appareillage du navire.

313. Principe. En pratique, cette familiarisation prendra la forme d'une visite du navire avec un officier qui a l'expérience de ce navire. Cet officier lui expliquera l'étendue de ses fonctions ainsi que le rôle exact qu'il aura à assumer lors des différentes situations d'urgence (échouement, incendie, abandon, avarie de barre etc...). Il lui expliquera par exemple qu'il fera partie d'une équipe particulière de lutte contre l'incendie et qu'il devra revêtir tel équipement. Celui-ci pourra lui demander de l'essayer afin de s'assurer que le nouvel embarqué sait se servir de cet équipement spécifique. Il lui montrera en outre les différents lieux « clés » du navire tels que la position du groupe de secours et son fonctionnement, le local CO2 dans lequel le système d'extinction fixe des cales se situe ainsi que sa mise en œuvre, ou encore la position et le principe de mise à l'eau des embarcations de sauvetage. Il devra en outre lui montrer les manuels de sécurité disponibles à bord et le former aux principes de base du fonctionnement du SMS. L'officier « formateur » lui montrera par ailleurs son espace de travail. Il montrera par exemple à un nouvel officier de quart les différents appareils de navigation, leurs spécificités, le système de gouvernail et de pilote automatique etc. Pour résumer le nouvel embarquant

⁶⁵⁰ Les administrations des Etats du pavillon doivent imposer que « *chaque compagnie s'assure que : les gens de mer qu'elle affecte à l'un quelconque de ses navires sont familiarisés avec leurs tâches spécifiques et avec les dispositifs, les installations, le matériel, les procédures et les caractéristiques du navire se rapportant aux tâches qui leur incombent habituellement ou dans une situation d'urgence* », Règle I/14, Art.5. Plus de détails sont donnés dans le code STCW section A-I/14.

⁶⁵¹ La convention SOLAS impose aux Etats du pavillon de s'assurer que les membres d'équipage des navires qu'ils immatriculent soient familiarisés avec toute une série d'équipements ou de procédures. Nous pouvons par exemple citer la familiarisation au matériel de lutte contre l'incendie (Chap.II-2, Règle 15, Art.2), à l'utilisation du matériel d'abandon et de survie (Chap. III, Règle 19, Art.2) ou encore à l'utilisation du système à gouverner (Chap. V, Règle 26, Art.3).

devra intégrer toutes les informations essentielles à l'exploitation du navire et à la conduite de sa fonction⁶⁵².

314. Accident du *Queen of the North*. L'importance de ces familiarisations est mise en avant dans le rapport d'accident émis par le TSBC consécutif à l'échouement et au naufrage du navire à passagers *Queens of the North* en mars 2006 en Colombie Britannique. Malgré l'existence de procédures de familiarisations mises en place par BC Ferries, armateur du navire, l'officier de quart au moment de l'accident était incapable de passer le mode gouverne de pilote automatique à mode manuel. Or, cette procédure simple à mettre en place dès lors que l'opérateur est un minimum familiarisé avec l'équipement, aurait dû faire partie de la familiarisation de l'officier. Le rapport a ainsi conclu que « *BC Ferries ne s'assure pas que tous ses employés sont suffisamment compétents pour assumer leur rôle, exposant le navire, les passagers et l'équipage à des risques* » et de préciser que cette incompétence était causée par « *une absence de familiarisation à un équipement du navire pourtant essentiel* »⁶⁵³.

315. Incendie sur l'*Eurasian Dream*. Les exemples de méconnaissance de l'environnement de travail d'un équipage ayant aggravé ou causé un sinistre sont très courants. Ainsi, l'affaire de l'*Eurasian Dream*⁶⁵⁴ jugée par la Queens Bench Division révèle que l'incendie déclaré à bord n'a pas pu être contenu du fait du manque de connaissance de l'équipage du système d'extinction fixe au CO2 du navire. La mise en œuvre de la lutte contre l'incendie a montré par ailleurs une impréparation absolument saisissante de l'équipage à cette situation d'urgence (*infra* n°420).

2°) Le développement des compétences par les exercices

316. Cadre conventionnel. Pour anticiper la gestion de ces situations d'urgence le Code ISM oblige l'armateur, dans son article 8⁶⁵⁵, à identifier les situations à risque et à prévoir un calendrier d'exercices pour que « *les effectifs du navire peuvent efficacement coordonner leurs activités dans une situation d'urgence et dans l'exercice des fonctions essentielles pour la sécurité, la sûreté et la prévention ou l'atténuation de la pollution* »⁶⁵⁶. Ces exercices permettront de mettre en œuvre les procédures très précises contenues dans le SMS afin d'apporter des réponses appropriées et précises aux situations de crise rencontrées et qui ne doivent souffrir d'aucun retard dans leur exécution. Ce planning

⁶⁵² Un exemple de familiarisation est donné par l'ICS (*International Chamber of Shipping*) et l'ISF (*International Shipping Federation*) dans l'annexe 4 de son ouvrage « *Guidelines on the application of the IMO International Safety Management (ISM) Code* », 3rd édition (1996).

⁶⁵³ Striking and Subsequent sinking passenger and vehicle Ferry *Queen of the North*, 22 March 2006, Marine Investigation Report M06W0052, Transportation Safety Board of Canada, p.39

⁶⁵⁴ « *Le capitaine et l'équipage ignoraient (...) les particularités et les caractéristiques de l'équipement du Eurasian Dream* », *Papera traders Co. Ltd. And others v. Hyundai merchant marine Co. Ltd. and another, The Eurasian Dream*, [2002], 1 Lloyd's Rep. 719.

⁶⁵⁵ Code ISM, Art.8 : Préparation aux situations d'urgence : « 8.1. *La compagnie devrait établir les procédures pour identifier et décrire les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord ainsi que les mesures à prendre pour y faire face. 8.2. La compagnie devrait mettre au point des programmes d'exercices préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence. 8.3. Le système de gestion de la sécurité devrait prévoir des mesures propres à garantir que l'organisation de la compagnie est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, accidents et situations d'urgence pouvant mettre en cause ses navires* ».

⁶⁵⁶ Convention STCW, Règle I/14, Art.1.6. La convention impose aux Etats du pavillon de responsabiliser les armateurs dans la mise en place de ces exercices.

devra intégrer les exercices déjà prévus par la convention SOLAS⁶⁵⁷ mais ne seront pas nécessairement limités à ceux-ci.

317. Travailler sur des situations rares. La sécurité du navire ne saurait en effet se contenter d'opérateurs qui auraient acquis des connaissances théoriques et pratiqué quelques situations d'urgences génériques lors de la seule formation initiale dans une structure terrestre⁶⁵⁸. Même si cet aspect de la formation prévu par STCW est vital, il n'est pas suffisant. Il devra être complété par une mise en œuvre en conditions réelles et façon régulière pour que l'opérateur acquière une expertise dans le rôle qui lui est dévolu. M. Clostermann fait l'analogie entre l'expérience de situations « *non urgentes* »⁶⁵⁹ qui s'assimilent à force de pratique et l'expérience des situations d'urgence qui elle, du fait de sa rareté, se travaille avec la pratique d'exercices. Il précise en outre que « *plus l'équipe s'est entraînée, plus elle a développé des schémas mentaux riches (et partagés), plus elle est apte à répondre rapidement* »⁶⁶⁰. Le développement de telles pratiques qui s'apparentent d'une certaine manière au maintien des compétences prôné par la formation continue permettent d'articuler les connaissances théoriques et les connaissances acquises par l'expérience (*supra* n°142). Ainsi, « *les connaissances théoriques ne demeurent (...) pas des connaissances inertes, et les connaissances d'expérience ne sont plus simplement empiriques limitées aux situations courantes* »⁶⁶¹.

318. Travailler sur la cohésion de l'équipage. Ces exercices ont un avantage supplémentaire, celui de développer la synergie de l'équipage puisque chacun de ses membres a un rôle précis à jouer. Il permet de travailler sur le leadership et la communication. S'ils sont conduits dans un esprit pédagogique efficace, ils renforceront la cohésion de l'équipage. Une fois encore la façon dont l'armateur s'investira dans la promotion de la philosophie sécuritaire qu'il aura adoptée sera primordiale pour que le Code ISM soit efficace. Ainsi, un exercice d'abandon qui aura montré des problèmes de coordination devra être reporté comme tel et des actions correctives devront être envisagées après avoir identifié le problème exact⁶⁶². Ces solutions correctives pourront être proposées par l'armateur ou par le

⁶⁵⁷ La convention SOLAS prévoit de nombreux exercices lors de l'exploitation du navire pour entraîner les équipages aux situations d'urgence. Nous pouvons citer de manière non exhaustive les entraînements à la manipulation des portes étanches pour ségréger le navire en compartiments en cas de voie d'eau (Chap. II-1, Reg.21), sur la lutte contre les incendies et l'utilisation du matériel (Chap. II-2, Reg.15) ou encore sur l'abandon du navire (Chap. III, Reg.19).

⁶⁵⁸ A fortiori lorsque les formations ont été suivies dans des Etats formateurs signataires de STCW mais assez peu regardants sur la qualité des formations qu'ils dispensent et surtout sur la qualité des sociétés privées reconnues par eux et agréées sans réel contrôle.

⁶⁵⁹ Lors de mes premiers embarquements d'officier pont chargé du quart à la passerelle sur des navires rouliers à passagers entre Calais et Douvres dans une zone parmi les plus fréquentées du monde (le détroit du Pas de Calais), mes réponses à la situation nautique n'étaient pas parfaitement adaptées aux situations rencontrées. Progressivement, à force de traversées, l'expérience s'est accumulée. Après un mois de pratique, mon expertise s'était largement améliorée.

⁶⁶⁰ « *Tout comme l'expertise vient avec l'expérience de situations, les réponses aux situations d'urgence n'échappent pas à la règle* », CLOSTERMANN (J.P.), Ibid, p.191. De même, René Amalberti énonce que l'utilisation de « gestes habituels » permet de réduire la charge de travail des opérateurs et donc de répondre plus facilement à une situation particulière : « *Les opérateurs experts régulent leur charge de travail en utilisant au maximum le niveau de contrôle basé sur les habitudes* », AMALBERTI (R.), Ibid, p.74

⁶⁶¹ VIDAL-GOMEL (C.), ROGALSKI (J.), « La conceptualisation et la place des concepts pragmatiques dans l'activité professionnelle et le développement des compétences », *Activités* [En ligne], 4-1 | avril 2007, p.58, mis en ligne le 15 avril 2007, consulté le 29 mars 2016. URL : <http://activites.revues.org/1401>.

⁶⁶² Par exemple, un manque de pratique flagrant d'un membre d'équipage à revêtir un équipement de pompier et qui a causé un retard important dans le début de la lutte.

bord⁶⁶³. La réponse à la défaillance devra être pédagogique et non pénalisante pour que la philosophie sécuritaire de l'armateur soit complètement adoptée par tous et que l'équipage synergique s'épanouisse dans un climat de confiance.

319. Effectivité des exercices. Doctrine. Cette nécessité d'entraînement, et de preuve de l'effectivité de cet entraînement, ont été mises en avant par le professeur Pierre Bonassies de manière prémonitoire, bien avant l'accident du *Herald of Free Enterprise* et l'adoption du code ISM. En énonçant que les armateurs des navires, tels que l'*Amoco Cadiz*⁶⁶⁴, devaient répondre aux impératifs sécuritaires en s'impliquant largement dans la gestion de leurs navires en assurant notamment « *une formation continue et renouvelée* » qui leur permettrait de « *mieux prendre conscience des risques de l'exploitation d'un navire moderne et de pallier ces risques* », il appuie sur l'importance de la préparation à ces situations critiques qui demandent aux marins une parfaite maîtrise de leur outil de travail⁶⁶⁵. Cette volonté n'est pas sans rappeler l'article 8.2 du Code ISM qui énonce que « *la compagnie devrait mettre au point des programmes d'exercices préparant aux mesures à prendre en cas d'urgence* ». Mais le professeur ne s'arrête pas là. Rapprochant ses commentaires de ceux du juge en charge de l'affaire du *Marion* dont nous avons développé d'autres aspects précédemment, il précise qu'il « *ne suffit pas qu'un armateur forme correctement l'équipage et lui mette en mains les instructions les plus complètes, encore est-il nécessaire qu'il vérifie en permanence, que les instructions données sont strictement appliquées* ». Ce besoin de contrôle « personnel » de l'armateur de la façon dont sont exploités effectivement ses navires est à nouveau au centre de la philosophie prônée par le Code.

320. Abandon du Costa Concordia. Comportement de l'équipage. L'accident, et surtout l'abandon par les passagers du paquebot *Costa Concordia*, a montré l'importance de ces exercices. L'équipage a pu ainsi évacuer un maximum de personnes quand bien même aucune coordination n'était possible du fait de l'absence du capitaine à la passerelle. La simulation régulière de l'abandon du navire lors des exercices obligatoires a certainement joué un grand rôle dans ce succès. Les membres d'équipage connaissaient parfaitement leur rôle et les procédures de mise en œuvre du matériel d'abandon⁶⁶⁶. Alors que le commandant du navire a été condamné en 2015 à 16 ans de prison par la justice italienne pour homicides, abandon de navire et naufrage⁶⁶⁷, l'équipage du même navire a quant à lui obtenu le prix de « *Seafarer of the year* » distribué lors de la prestigieuse cérémonie des Lloyd's List Award de 2012⁶⁶⁸. A l'inverse, l'incendie du car carrier *Eurasian Dream* aurait certainement pu

⁶⁶³ Une remise à niveau lors d'un stage de renouvellement à terre (même si le certificat d'aptitude valable 5 ans n'est pas périmé) ou une formation à bord plus poussée avec notamment la pratique en individuel - sous la supervision d'un officier compétent - de l'utilisation du matériel concerné.

⁶⁶⁴ Navire propriété d'Amoco Transport Company, exploité par Amoco International Oil company (AIOC) toutes deux filiales de la Standard Oil Company qui s'est échoué sur les côtes bretonnes le 16 mars 1978 malgré de nombreuses tentatives de remorquage par le navire *Pacific*, déversant des milliers de tonnes de fuel sur les côtes françaises.

⁶⁶⁵ BONASSIES (P.), « Etats-Unis d'Amérique, la décision 'Amoco Cadiz' », *DMF* 1984-431, p.696.

⁶⁶⁶ Plus qu'un savoir théorique et détaillé du fonctionnement du matériel d'abandon, les marins du *Costa Concordia* ont fait preuve d'une certaine automatisation dans la réponse apportée. M. Clostermann explique un des avantages de ces exercices lorsqu'ils sont répétés souvent : « *Une stratégie adaptée quand la séquence des actions est immuable est le sur apprentissage permettant d'automatiser les tâches partielles. Cette méthode tient un peu plus du réflexe conditionné, mais elle donne de bons résultats car rapide et consommant peu de ressources cognitives* », CLOSTERMANN (J.P.), *Ibid*, p.191.

⁶⁶⁷ *Costa-Concordia* : la condamnation du commandant à 16 ans de prison confirmée en appel, 31 mai 2016. Consulté sur le site www.lemonde.fr. La décision a été confirmée par la Cour de Cassation italienne le 12 mai 2017.

⁶⁶⁸ <http://lloydslistawards-global.com/2012-winners/> consulté le 30 mai 2017.

être maîtrisé par l'équipage du navire si celui-ci avait été familiarisé et que des exercices avaient été conduits de manière régulière et professionnelle⁶⁶⁹. Il aurait ainsi pu acquérir des primitives de guidage basées sur la similarité et la fréquence de l'entraînement à cette situation particulière⁶⁷⁰.

3°) Une utilisation rationalisée de ses compétences

321. Encadrer les actes de l'équipage. Le dernier aspect de la qualification des équipages encadré par le Code ISM concerne ce que l'on pourrait appeler, la « gestion quotidienne » de l'exploitation du navire. Comme nous avons pu le mentionner, le Code impose une familiarisation à l'outil de travail et un entraînement à la gestion de certaines situations critiques. Mais cela ne semble pas suffisant au vu du manque d'implication des armateurs dans la gestion quotidienne de leurs navires. Ainsi, le Code ISM impose aux armateurs de « définir les procédures à suivre pour l'établissement de plans et de consignes, y compris de listes de contrôle, s'il y a lieu, pour les principales opérations à bord concernant la sécurité du navire et la prévention de la pollution. Les diverses tâches en jeu devraient être définies et assignées à un personnel qualifié »⁶⁷¹. Ces plans ont pour ambition d'encadrer des opérations précises qui pourraient entraîner des risques pour l'équipage, le navire, la marchandise ou l'environnement. L'armateur devra par exemple établir des procédures pour une entrée dans un espace clos⁶⁷², un travail en hauteur, un travail à chaud⁶⁷³ ou encore pour une arrivée au port⁶⁷⁴.

322. Documenter les bonnes pratiques. Une exploitation responsable des navires fait en effet « peser sur l'armateur l'obligation de donner au bord des instructions strictes, chaque fois que nécessaire à la sécurité de l'exploitation maritime »⁶⁷⁵. De nombreux accidents maritimes ont régulièrement montré un désintérêt de leur part à s'assurer que l'exploitation de leur navire soit conforme aux bonnes pratiques. La responsabilité de la gestion quotidienne du navire était trop souvent laissée aux capitaines. Bien que discutable, cette position pouvait être tenue tant que la compétence des capitaines était certaine. Elle correspondait à des pratiques inscrites dans une époque où la communication n'était pas aussi aboutie qu'actuellement. L'armateur devait laisser une certaine liberté d'action à son capitaine puisqu'il ne pouvait suivre ses décisions en permanence. La dégradation des compétences des équipages consécutive à l'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime combinée à l'amélioration des communications entre les navires et les structures terrestres de management a changé cette situation. Les armateurs devaient non seulement élaborer des procédures pour gérer

⁶⁶⁹ « Il s'est avéré qu'aucun exercice digne de ce nom n'ai été conduit à bord – particulièrement sur la situation d'urgence la plus basique – comment combattre un incendie », ANDERSON (P.), Ibid, Chap. 5.

⁶⁷⁰ REASON (J.), Ibid.

⁶⁷¹ Code ISM, Art.7.

⁶⁷² Entrer dans un espace clos peut être dangereux pour l'opérateur du fait du potentiel manque d'oxygène et de poches de gaz qui pourraient persister malgré une ventilation forcée.

⁶⁷³ Les travaux à chaud tels que la soudure sont sources de nombreux accidents du fait de la proximité de carburant, de la présence de poches de gaz et du pouvoir conducteur du métal.

⁶⁷⁴ Avant toute arrivée et prise de pilote, l'officier de quart devra suivre une « procédure d'arrivée » (ou *check list before arrival*) qui lui imposera par exemple de s'assurer que les deux radars sont en fonctionnement, que le personnel machine a été prévenu, que le personnel pont a été instruit de préparer l'échelle de pilote, que les ancres sont dessaisies etc. En suivant scrupuleusement cette liste, l'officier de quart ne devrait, en théorie, n'oublier aucune opération importante pouvant compromettre une arrivée sûre. Une telle procédure pour le départ du navire *Herald of Free Enterprise* incluant la confirmation de la fermeture des portes étanches aurait pu éviter l'accident.

⁶⁷⁵ Navire *Multitank Arcadia*, DMF 2002-623, p.156, obs. BONASSIES (P.).

l'exploitation des navires au quotidien mais ils devaient s'assurer que ces procédures soient effectivement suivies, au même titre que celles visant à encadrer les familiarisations, le recrutement ou les exercices.

323. Décès à bord du *Sea Lady*. Un exemple frappant mais dramatique de l'utilité de la rationalisation des tâches peut être trouvé dans l'accident qui a eu lieu à bord du *Sea Lady* en janvier 2014. Alors que le petit navire termine un approvisionnement en carburant près de Gibraltar lors d'un trajet entre la Colombie et la Croatie avec une marchandise de charbon dans ses cales, le second mécanicien entre dans un *void space* pour vérifier les quantités soutées. Il y trouve la mort par manque d'oxygène. Malgré l'existence d'un SMS validé par l'Etat du pavillon⁶⁷⁶ il a pu être noté qu'aucune procédure d'« entrée dans un espace clos », pourtant indispensable dans ce cas⁶⁷⁷, n'avait été suivie. Outre le fait que le SMS prévoyait qu'un exercice de ce type soit conduit tous les six mois, il imposait que toute personne s'appêtant à entrer dans un tel compartiment respecte une procédure particulière et obtienne un « permis de travail » dès lors que tous les points de vérifications contenus dans la procédure auront été contrôlés. Le rapport d'analyse a mis en avant que, depuis aout 2013, plus aucune *checklist* n'était enregistrée pour les travaux en espace clos, qui ont pourtant été nombreux, jusqu'au décès du second mécanicien⁶⁷⁸. Le suivi de la procédure telle que définie dans le SMS lui aurait par exemple imposé d'emporter un détecteur de gaz lors de sa descente dans l'espace vide. Le laxisme du bord et de l'armateur pour faire appliquer sa stratégie de sécurité a coûté la vie à un marin. Cet exemple suffit à lui seul à justifier l'existence du Code même si celui-ci est imparfait et peut produire des effets contreproductifs.

4°) Les effets boomerang de la mise en œuvre du Code ISM

324. Paradoxalement, c'est peut-être la rationalisation de l'exploitation des navires par la mise en place de procédures qui est l'aspect le plus discutable du Code ISM. C'est en effet l'absence de procédure de départ qui avait fait défaut lors du naufrage du *Herald of Free Enterprise*. Mais il semble aujourd'hui que cet encadrement soit allé trop loin en imposant que pratiquement chaque action soit retranscrite sous forme de procédure. Les risques associés à ces excès sont doubles et deviennent, à notre sens, préjudiciables pour la sécurité, contrairement aux objectifs initiaux de l'OMI.

⁶⁷⁶ Un *Void Space* est un espace vide entre deux compartiments destinés à recevoir des produits (carburant, marchandise etc.). Il est possible d'entrer dans de tels espaces pour contrôler l'état du navire, la présence de fissure etc. ou accéder à un compartiment cargaison autrement que par les écoutilles.

⁶⁷⁷ L'Assemblée de l'OMI a émis des recommandations sur l'entrée dans les espaces clos dans sa résolution A.1050(27) du 30 novembre 2011. Elle précise par exemple que « *No person should open or enter an enclosed space unless authorized by the master or the nominated responsible person and unless the appropriate safety procedures laid down for the particular ship have been followed* ».

⁶⁷⁸ Report on the investigation of the accident on board *M/V Sea Lady* on 23 February 2014, Government of Gibraltar, Maritime Administration.

a) Se focaliser sur la seule conformité administrative

325. Augmentation de la charge de travail administratif. Le premier effet pervers de l'application d'un SMS réside dans l'augmentation conséquente du travail administratif qu'il produit, étant entendu que chaque tâche qu'il encadre doit être renseignée, enregistrée et archivée. Le risque est de faire perdre toute substance aux *check lists* et de ne plus s'en servir comme support. Mais de tout simplement « les remplir car il faut les remplir », dans le but garantir la conformité administrative du navire au Code. Certains auteurs ont qualifié de façon très imagée mais tout à fait représentative de ce que peut être la mise en œuvre de la politique sécuritaire de l'armateur : un océan de papier⁶⁷⁹. Le capitaine Singhal a ainsi souligné que « *l'industrie maritime est proche du point de non-retour. Si la situation reste telle qu'elle est, nous aurons à expliquer pourquoi à la lumière d'un terrible accident, les marins se sont focalisés sur la documentation du bord plutôt que sur le navire* ».

326. Exemple. Nous avons pu être confrontés à cet excès de travail administratif lors d'embarquements comme officier pont sur des navires de soutien à l'offshore. Les services rendus par de tels navires sont multiples. La majeure partie du travail consistait cependant à approvisionner une plateforme pétrolière au large de l'Angola en équipements et produits divers (matériel de forage, *gas oil*, ciment, vivres etc.). Le navire alternait l'approvisionnement sous les grues de la plateforme et l'attente au large selon les besoins. L'exploitant de la plateforme avait prévu une zone de sécurité d'un rayon de 300 mètres autour de sa plateforme. Il n'était pas permis d'y entrer sans en demander l'autorisation d'une part, et sans avoir confirmé que la « *checklist 300m* » était validée d'autre part. Cette procédure d'entrée dans la zone des 300m précisait, entre autres contrôles, que l'officier de quart devait s'assurer de la « *mise en route et vérification du fonctionnement du propulseur d'étrave* ».

La spécificité de l'approvisionnement de ce type de plateforme tient au fait que le navire doit très fréquemment entrer et sortir de la zone des 300m, au gré des besoins de l'exploitant, souvent plusieurs fois par heure, pour charger ou décharger le matériel arrimé sur le pont. Ainsi, il était courant de rentrer dans cette zone sans avoir nécessairement validé tous les points de la *check list* correspondante. Pourtant, même lorsqu'un point n'avait pas été vérifié, il était mentionné comme validé sur le papier⁶⁸⁰. Une nuit, alors que le navire s'approchait de la plateforme, le second capitaine en charge de la manœuvre d'approche a été emporté par un courant latéral qui l'attirait rapidement vers les piliers de la structure. Après plusieurs essais infructueux pour compenser la dérive avec le propulseur d'étrave, le second capitaine s'est rendu compte que le propulseur n'était pas en service. Pourtant la « *check list des 300m* » indiquait le contraire. La collision avec la plateforme fut évitée de justesse.

327. SMS inadapté. Le problème venait de l'inadaptabilité des procédures SMS à ce type de navire. En effet, il n'était pas raisonnablement possible d'effectuer tous les contrôles mentionnés sur

⁶⁷⁹ Certains parlent de « mer de papier » causée par la mise en œuvre du SMS. Cap. SINGHAL S (N.), « Drowning in a sea of paper », article paru sur le site Shipping Community, 22 février 2013, et consulté le 3 avril 2015 : http://shipping-community.com/index.php?option=com_lyftenbloggie&view=entry&id=31&Itemid=73

⁶⁸⁰ Il nous a été donné d'expérimenter fréquemment cette situation. Par manque de temps, de volonté ou de contrôle de la compagnie, plusieurs capitaines de différentes compagnies préféraient parfois ne pas conduire un exercice obligatoire prévu par le SMS et l'indiquer comme ayant été conduit et enregistré comme tel dans le SMS.

cette procédure plusieurs fois par heure. Remplir ce document à une telle fréquence perdait tout son sens puisque cette action était effectuée de manière totalement automatique, du fait de sa récurrence, et dans le seul but d'être « *ISM compliant* ». Il était courant de remplir quinze de ces documents en une journée. Les conséquences étaient doubles. D'une part les procédures devenaient inutiles. Et d'autre part, elles éloignaient un officier de tâches plus importantes (telles que la manœuvre d'approche), puisqu'il ne se focalisait que sur les aspects administratifs. Cette situation de conformité apparente au Code ISM a été par exemple mise en lumière lors des investigations menées à la suite de l'incendie déclaré sur le navire *Celtic Carrier* et que nous avons déjà développé dans la partie précédente (*supra* n°99). Le rapport a émis de sérieux doutes sur la préparation des membres d'équipages à la lutte incendie (notamment à la conduite des exercices) alors que le navire était en conformité administrative avec le SMS et que de nombreux exercices y étaient mentionnés. L'équipement de la personne assignée à la lutte incendie était trop petit pour lui⁶⁸¹ !

b) L'inhibition de l'esprit critique des opérateurs

328. Brider l'élément humain. Au-delà de cette problématique administrative, la mise en œuvre du Code pose un problème plus profond. La nécessité d'encadrer l'exploitation des navires n'est plus à démontrer mais les conséquences indirectes peuvent poser question. Alors que le SMS ambitionne de rationaliser l'exploitation du navire à son maximum pour laisser à l'élément humain le moins de latitude possible dans la prise de décisions, il a été montré que l'opérateur devait garder un certain esprit d'adaptation pour répondre aux multiples situations posées par la conduite d'un système complexe⁶⁸². La standardisation des tâches n'est pas possible et l'opérateur doit garder une certaine capacité d'adaptation. Il naît pourtant de la mise en œuvre du Code ISM, une certaine obsession qui consiste à demander à l'armateur de prouver qu'il a bien transmis ses instructions et qu'il s'est assuré que le navire les a bien suivies. Ce principe n'est pas contestable. Mais il doit être nuancé sur le fond. Certains auteurs tendent en effet à considérer que la capacité des armateurs à montrer un suivi strict des procédures de son SMS par un navire ayant causé un dommage, sera le meilleur moyen pour assurer sa défense⁶⁸³. Selon nous cette position doit être nuancée. En effet, vouloir à tout prix que l'armateur prouve que les procédures ont été suivies peut entraîner des conséquences contre-productives sur la sécurité maritime.

⁶⁸¹ MAIB Accident Report, Report on the investigation of the fire onboard *Celtic Carrier* on 26th April 2013, Rep. n°18/2014.

⁶⁸² Dans la conduite d'un navire par exemple, « *Les tâches à gérer (...) sont suffisamment complexes et variables pour qu'un comportement totalement automatisé soit possible* », l'opérateur doit « *s'adapter à des tâches plus ou moins standards* ». AMALBERTI (R.), Ibid, p.75.

⁶⁸³ Philipp Anderson prend part à cette obsession lorsqu'il prétend que « *if it transpires that the company was not complying with its own procedures then this is likely to have very severe consequences with regard to the possibility of running a successful defence to the claim and could also result in the loss of insurance cover* », ANDERSON (P.), Ibid, Chap. 4. Voir également le cas du navire *Johanna Endrika*. La barge *Johanna Endrika* a lentement glissée sur d'autres navires amarrés à quai par l'effet de la marée. Il a été montré que le capitaine ne l'avait pas amarrée correctement. Il a été noté par ailleurs que l'armateur n'avait pas transmis d'instructions à son capitaine. Dans ses observations, le professeur Bonassies énonce de façon beaucoup plus mesurée qu'« *on peut penser que l'entrée en vigueur générale du Code ne pourra qu'inciter les juges, dans l'appréciation du comportement de l'armateur, à se pencher plus encore sur les consignes de sécurité établies par celui-ci, comme elle devrait inciter les armateurs à préciser les consignes à appliquer par leurs équipages dans toutes les situations susceptibles (...) de faire naître un danger pour les tiers* », CA Caen (Ch. Réunion), 2 octobre 2001, navire *Johanna Endrika*, DMF 2001-621, obs. BONASSIES (P.).

329. Se focaliser sur la conformité administrative. Cette pression qui pèse sur l'armateur pour qu'il prouve de façon documentée que ses instructions ont été transmises et qu'il s'est assuré qu'elles ont été respectées par l'équipage, se répercutera obligatoirement sur le personnel servant à bord du navire. Soucieux de préserver ses moyens de défense, l'armateur pourra être tenté de se focaliser sur les aspects purement documentaires du SMS qui serviront de preuve de son implication dans l'exploitation de ses navires. Il s'attachera à ce que l'équipage respecte scrupuleusement les *checklists*. Cette rigueur dans l'application du Code inhibera tout esprit d'initiative et de critique des opérateurs. Ainsi, dans le cas de la *checklist* d'entrée dans la zone des 300 mètres que nous venons de développer, il aurait été plus constructif de mentionner les difficultés rencontrées, voire ne plus suivre la procédure, plutôt que garantir la conformité administrative au Code. S'assurer que les points cruciaux de la manœuvre d'approche de la plateforme selon le bon sens marin (tel que la mise en marche du propulseur d'étrave) ont été respectés aurait certainement été plus sécuritaire.

330. Préférer les équipages enclins à suivre des procédures. Imposer à un équipage d'appliquer strictement des procédures, qui n'admettent aucune alternative, risque de conduire à une exploitation humaine du navire, totalement mécanisée. Il deviendra dès lors très difficile de repérer les éléments les plus faibles de l'équipage, puisque les membres qui le composent ne seront scrutés et notés que sur leur capacité à suivre une stratégie sécuritaire complètement fermée et routinière. Se conformer parfaitement aux procédures d'exploitation rendra très difficile le repérage des lacunes d'un membre d'équipage puisqu'il ne sera pas soumis à des situations qui lui imposeront d'avoir sa propre réflexion. Dès lors, la définition de la qualité d'un équipage sera plus basée sur sa capacité à suivre un travail encadré à l'extrême plutôt que sur sa capacité à conduire de façon réfléchie un système complexe. Cette approche méconnaît les facultés d'analyse des êtres humains qui « *ont une capacité innée pour comprendre et analyser les risques qui découlent d'un travail* » et qui « *entreprennent une analyse de risque intuitive* »⁶⁸⁴. Encore faut-il que l'expertise et les connaissances des opérateurs soient suffisantes.

331. Paradoxe du Code ISM. C'est bien là tout le paradoxe du Code ISM. Celui-ci a été créé pour forcer les armateurs à s'impliquer dans l'exploitation de leurs navires, mais il peut avoir un effet inverse en légitimant l'utilisation d'équipages assez peu formés dès lors que ceux-ci seront capables de respecter l'environnement réglementaire interne à la compagnie. Le risque sera par exemple de rendre invisibles les différences de compétences entre un officier français et un officier gilbertien puisque tous les deux appliqueront de façon identique le SMS. Il crée une forme d'uniformisation des compétences qui n'est cependant que superficielle. Si les deux officiers respectent les procédures de l'armateur, celui-ci n'aura aucun intérêt à recruter le marin français, qu'il sait pourtant très bien formé.

⁶⁸⁴ BAILEY (T.), "Managing risks on board ships", In *Managing Risks in Shipping*, A practical Guide, The Nautical Institute, (1999), Chap.3.

SECTION 2 IMPLIQUER L'ARMATEUR DANS L'AMELIORATION DES COMPETENCES PAR LA FORMATION CONTINUE

332. La formation continue a « *pour but d'assurer aux salariés, employés ou demandeurs d'emploi, une formation destinée à conforter, améliorer ou acquérir des connaissances professionnelles* »⁶⁸⁵. Certains aspects de la mise en œuvre du Code ISM, que nous venons de développer, entrent dans ce domaine d'apprentissage. Tout d'abord par sa fonction d'adaptabilité, qui permet aux opérateurs de s'adapter à leur nouvel environnement de travail par le biais des familiarisations. Mais également par sa fonction d'amélioration et de renforcement des connaissances, grâce aux exercices qu'il impose. Comme nous l'avons vu, il peut enfin apparaître à tort comme un moyen d'acquérir des connaissances professionnelles lorsque la formation initiale a été déficiente⁶⁸⁶.

Loin d'être suffisant pour garantir une continuité et une évolutivité des compétences, le Code ISM n'a pas pour objectif de se substituer à la mise en place par l'armateur d'une politique de formation parallèle et complémentaire à la mise en œuvre du Code. Celle-ci devra aller plus loin et devra appréhender les problèmes de formation de manière plus globale et sur des échéances plus longues. Souvent appelée « politique de formation d'une entreprise », la stratégie de formation continue aura pour rôle « *d'accroître ce patrimoine (de savoirs, de connaissances et d'expériences) et assurer sa pérennité, non seulement par la formation mais aussi la mise en œuvre de la transmission systématique des savoir-faire et de l'expérience acquise* »⁶⁸⁷. Elle ne se limite donc pas à pratiquer des connaissances sensées être assimilées par une formation initiale, mais également à élargir le champ des compétences des opérateurs pour que ceux-ci s'adaptent au mieux à un environnement de travail changeant.

333. Cet aspect de la formation continue prend toute sa valeur lorsqu'il est appliqué à la conduite du navire. Activité qui est soumise à de profondes mutations technologiques et organisationnelles. En effet, le pilotage de systèmes complexes nécessite l'utilisation de technologies de pointe, qui peuvent évoluer rapidement. Ainsi entre les années quatre-vingt-dix et deux-mille, les officiers auront vu apparaître sur la passerelle de leur navire des GPS, des systèmes de communication satellitaires, des cartes électroniques ou encore des systèmes d'injection électronique sur les systèmes de propulsion. De la même manière, les navires se sont extrêmement spécialisés. Ainsi, les navires de soutien des plates formes pétrolières se sont dotés de systèmes de géo positionnement complexes qui nécessitent une formation spécifique non dispensée par la formation initiale prévue par la Convention

⁶⁸⁵ Définition donnée par l'INSEE sur le site : <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c1101>

⁶⁸⁶ Il nous a été donné de rencontrer un membre d'équipage d'un navire qui ne savaient pas revêtir une brassière de sauvetage alors qu'il détenait tous les brevets attestant du suivi de la formation dans ce domaine. Un travail important de pédagogie a dû être mis en place à bord pour compenser ses lacunes. Au bout de quelques semaines, il savait mettre à l'eau un radeau de sauvetage et suivre la procédure d'abandon du navire sans aucun problème. Le Code ISM n'a pourtant pas pour objectif de transmettre des connaissances théoriquement acquises lors de la formation initiale du marin. Comme nous l'avons vu, c'est pourtant un effet secondaire de la mise en œuvre du Code : il légitime l'emploi de marins peu formés car ceux-ci pourront apprendre lors de leurs premiers embarquements.

⁶⁸⁷ MARTORY (B.), CROZET (D.), *Gestion des ressources humaines, pilotage social et performances*, Dunod, Paris, (2002), p.89.

STCW. Un manque de réactivité des armateurs à assurer la formation de leurs marins pour qu'ils s'adaptent à ces évolutions conduit inévitablement à une dégradation de leurs compétences⁶⁸⁸.

334. Pour limiter cette problématique de l'adaptabilité des opérateurs à leur environnement, le principe du droit à la formation continue a été reconnu et encadré afin qu'il s'inscrive dans une démarche contraignante (I). Mais cet encadrement n'a pas vocation à régler tous les aspects de sa mise en œuvre. Ainsi, une fois les grands principes établis, ce sera à nouveau la politique choisie par l'armateur et les orientations prises dans ce domaine qui feront de cet aspect de la qualification des marins un succès ou un échec (II). L'armateur devra donc être particulièrement vigilant pour que sa politique de formation continue ne soit pas un substitutif au manque de formation initiale, mais qu'elle en reste seulement son complément.

I. Un principe encadré : le droit à la formation continue

335. Une politique de formation continue personnalisée. L'utilité de la formation continue n'est plus à démontrer. Une étude parue en 2013 a par exemple mis en avant qu'une des causes des abordages analysés provenait du manque d'organisation des armateurs en matière de formation continue, du manque d'implication dans le suivi des notations et des sociétés d'armement insuffisamment impliquées dans ce domaine⁶⁸⁹.

Le droit à la formation continue est nécessaire pour garantir l'adaptabilité des opérateurs à leur environnement de travail. En revanche, le contenu de cette formation ne saurait être encadré. Seul le principe peut être contraignant, car la pédagogie doit être personnalisée en fonction de chaque domaine d'activité, de chaque entreprise qui le propose et de chaque opérateur. Un armateur opérant des navires sismiques ne proposera pas le même projet de formation qu'un armateur opérant des navires de vrac. C'est donc fort logiquement le principe de la formation continue qui a été réglementé, plutôt que le contenu de ces formations. Charge à l'armateur de lui donner de la substance et de l'intérêt. Malgré ces libertés, celui-ci devra respecter le cadre établi par les conventions internationales d'une part (A) ainsi que les dispositions impératives du droit du travail applicable au marin d'autre part (B).

A. Par les conventions internationales

336. Réactualisation des compétences. La convention STCW met la formation continue au centre de son système de délivrance des brevets et de certificats. En imposant une période de validité limitée de ces documents émis par les administrations des Etats parties au texte, elle sacralise le concept

⁶⁸⁸ Il a par exemple été soulevé que la problématique des équipages ne se situaient pas au niveau de la disponibilité des marins mais au niveau de leurs qualifications : « *These days it was not the shortage of personnel to crew vessels that was the issue, but the shortage of personnel qualified enough to do so* », WEI ZHE (T.), « Maritime industry faces shortfall of qualified personnel », *Lloyd's List News*, 24 mars 2017.

⁶⁸⁹ CHAUVIN (Ch.), LARDJANE (S.), MOREL (G.), CLOSTERMANN (J.P.), LANGARD (B.), "Human and organizational factors in maritime accidents: Analysis of collisions at sea using the HFACS", *Accident analysis and prevention*, Vol. 59 (2013) 26-37.

du maintien des compétences des opérateurs et de la périssabilité des compétences. Les marins ne pourront ainsi obtenir la revalidation de leurs brevets et de leurs certificats tous les cinq ans que s'ils prouvent une expérience en mer suffisante⁶⁹⁰. Par ailleurs, la convention STCW dans sa Règle I/11 demande aux administrations de « *comparer les normes de compétence qu'elle exigeait des candidats au titre délivré avec celles qui sont spécifiées dans la partie A du Code* » et de déterminer en conséquence « *la remise à niveau et l'actualisation de leurs connaissances* » et qu'ils soient enfin « *soumis à une évaluation pertinente* »⁶⁹¹. Ainsi, toute évolution majeure dans l'exploitation des navires et dans leur conduite devrait conduire à une formation du marin au maximum dans les cinq années suivant sa mise en place. Dans le cas où les conditions de maintien des compétences ne seraient pas réunies, le marin souhaitant renouveler ses titres devra suivre des formations approuvées⁶⁹². Ces formations continues devront notamment inclure « *les modifications apportées aux règles nationales et internationales (...) et tenir compte de toute mise à jour de la norme de compétence visée* ».

337. Responsabiliser les armateurs. En conditionnant le maintien des titres maritimes au maintien de la compétence, la convention STCW encourage l'actualisation des connaissances⁶⁹³. L'OMI reste cependant confronté au problème que nous avons déjà largement soulevé sur sa capacité à faire appliquer les normes qu'elle édicte. Même si le système de renouvellement des brevets et des certificats prévus par les administrations des Etats parties au à la convention STCW est lui aussi soumis à l'audit documentaire prévu à la Règle I/7 tel que détaillé dans la section A-I/7 du Code, il n'existe pas de réelles garanties qu'il soit suivi et mis en œuvre de manière appropriée. Afin de compenser cette faiblesse, l'OMI, au travers des convention STCW et MLC, a une fois encore tenté de responsabiliser les armateurs. Cette responsabilisation étant non seulement motivée par ces difficultés déjà énoncées, mais également par la nécessité de faire appliquer cette formation continue à la seule échelle de la société d'armement puisque celle-ci doit être issue d'une stratégie personnalisée. Ainsi, la convention STCW énonce que l'administration de l'Etat signataire du texte doit « *tenir les compagnies responsables de l'affectation des gens de mer* » et exiger que « *chaque compagnie s'assure que les gens de mer affectés à l'un quelconque de ses navires ont suivi une formation de remise à niveau et d'actualisation des connaissances* »⁶⁹⁴.

338. MLC. Dialogue tripartite. De la même manière, la convention MLC, au travers de la règle 2.8 qui a pour objet le développement des carrières et des aptitudes professionnelles des gens de mer, énonce que les politiques des Etats signataires dans ce domaine doivent avoir pour but d' « *aider les gens de mer à renforcer leurs compétences, leurs qualifications et leurs possibilités d'emploi* ». L'approche de la responsabilisation des armateurs choisie par les rédacteurs du texte est cependant plus

⁶⁹⁰ Pour que le brevet d'un marin soit renouvelé, il faut que celui-ci ait « *accompli un service en mer approuvé dans des fonctions correspondant à celles prévues dans le titre détenu, d'une durée d'au moins douze mois au total au cours des cinq années précédentes ou trois mois au total au cours des six mois précédant immédiatement la revalidation* », code STCW, Section A-I/11 : Revalidation des titres, alinéa 1.

⁶⁹¹ Convention STCW, Règle I/11 : Revalidation des titres, alinéa 4.

⁶⁹² Le système français prévoit les conditions de ces renouvellements dans l'arrêté du 24 juillet 2013 relatif à la revalidation des titres de formation professionnelle maritime, *JORF* n°0177 du 1 août 2013 page 13147, texte n°52.

⁶⁹³ « *La compétence actuelle du travailleur ne sera sans doute plus suffisante dans quelques années s'il ne l'entretient pas* » TOUSMIN (C.), « La formation en entreprise : enjeux et stratégies », Séminaire d'échange des pratiques, HEC Liège (mai 2005).

⁶⁹⁴ Convention STCW, Règle I/14 : Responsabilité des compagnies, alinéa 1.3.

pragmatique que celle de la convention STCW. Elle préconise en effet l'élaboration du cadre réglementaire de la formation continue à l'échelle de l'Etat signataire par un dialogue tripartite entre l'administration maritime de cet Etat et les instances représentatives des armateurs et des gens de mer⁶⁹⁵. En encourageant ce dialogue, le texte permet d'éviter un effet de cloisonnement trop important entre la réglementation interne d'un Etat et la mise en œuvre réelle de cette réglementation dans les sociétés d'armement. Il sera ainsi plus enclin à élaborer une réglementation qui réponde aux besoins réels des armateurs.

B. Par les dispositions impératives des réglementations nationales : l'exemple français

339. Les conventions internationales se bornent donc à renvoyer aux Etats signataires l'élaboration d'une stratégie pour favoriser le renforcement et le maintien des compétences du personnel maritime. A l'instar de la politique française qui a fait de la formation professionnelle tout au long de la vie une « *obligation nationale* »⁶⁹⁶, les Etats pourront définir des dispositions impératives pour encadrer certains aspects (1). Pour répondre au mieux au besoin des salariés et des entreprises, ces dispositions impératives pourront être doublées de dispositions particulières propres à chaque secteur d'activité. Elaborées sous forme d'accords, elles seront le résultat d'un dialogue social entre les représentants des salariés et des employeurs (2). Pèseront donc sur l'armateur des contraintes de formation continue qui varieront en fonction de la réglementation sociale applicable aux marins qui serviront à bord de ses navires.

1°) La formation continue encadrée par le droit du travail

340. Droit du travail applicable. La formation continue française est encadrée par la loi du 5 mars 2014⁶⁹⁷ et codifiée dans le code du travail qui s'applique au maritime⁶⁹⁸. Elle définit les obligations entre les employeurs, qu'ils soient armateurs ou entreprises de travail maritime, et ses salariés⁶⁹⁹. Dans le cadre de notre étude, l'obligation fondamentale que l'on retiendra dans le domaine

⁶⁹⁵ « *Tout Membre, après consultation des organisations d'armateurs et de gens de mer intéressées, fixe des objectifs clairs en matière d'orientation, d'éducation et de formation professionnelles des gens de mer dont les fonctions à bord du navire ont essentiellement trait à la sécurité de l'exploitation et de la navigation du navire, y compris en matière de formation continue* », convention MLC, Norme A.2-8 alinéa 3.

⁶⁹⁶ « *La formation professionnelle tout au long de la vie constitue une obligation nationale* », C. trav., Art. L.6111.1.

⁶⁹⁷ Loi n° 2014-288 du 5 mars 2014 relative à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale, *JORF* n°0055 du 6 mars 2014.

⁶⁹⁸ « *Le code du travail s'applique au maritime (...) sous réserve des dérogations ou des dispositions particulières ainsi que des mesures d'adaptation prises par voie réglementaire* », Art. L5541.1 C. transp. Des décrets en Conseil d'Etat peuvent fixer des conditions d'application aux entreprises d'armement maritimes certaines dispositions du code du travail pour qu'elles puissent être adaptées aux spécificités du maritime.

⁶⁹⁹ Le résultat de la formation continue dépend de la capacité du salarié à se former. Ce résultat ne peut donc être garanti par l'employeur. Il ne s'agit donc pas d'une obligation de résultat mais d'une simple obligation de moyen. Il faut en outre souligner que l'armateur n'a pas à assurer la formation initiale, quand bien même celle-ci ferait défaut au salarié, mais seulement une formation complémentaire. Voir en ce sens le rejet du pourvoi demandé par une salariée pour manquement aux obligations de l'employeur dans le reclassement de cette salariée avant licenciement économique (Art. L.1233-4 C. trav.). La Cour justifie sa décision au motif que même « *si l'employeur a l'obligation d'assurer l'adaptation des salariés à l'évolution de leur emploi, au besoin en leur assurant une formation complémentaire, il ne peut lui être imposé d'assurer la formation initiale qui leur fait*

de la formation continue sera celle d'assurer l'adaptation des marins à leur poste de travail. Avant de développer cet aspect de la compétence des équipages il nous faut au préalable éclaircir quel droit du travail sera applicable à quel marin, étant entendu que de nombreuses nationalités pourront se croiser à bord d'un même navire et que chacun n'aura pas nécessairement le même employeur.

a) La coexistence de plusieurs régimes sur un même navire

341. Problèmes posés par l'internationalisation des équipages. La loi du travail applicable aux marins, et qui peut comporter certaines dispositions impératives en matière de formation continue, était traditionnellement celle de l'Etat du pavillon. La question de l'applicabilité du droit du travail se posait en effet assez peu. L'armateur français employait des marins français pour travailler à bord d'un navire français. Le contrat de travail qui régissait les relations entre l'armateur et le marin était naturellement soumis à la loi française. L'internationalisation du marché de la main d'œuvre maritime et le développement des pavillons de libre immatriculation a modifié ce schéma traditionnel. Les contrats de travail maritimes internationaux signés entre un marin et un employeur dans le but d'occuper un emploi relatif à la marche, à la conduite, à l'entretien et au fonctionnement d'un navire, mais dont le pays d'immatriculation est totalement étranger à celui du marin, se sont développés. La loi applicable à ce contrat de travail n'est plus aussi naturelle, ni aussi évidente. Elle sera en fait choisie par les parties. En pratique le salarié n'aura pas de réel moyen de négociation et devra accepter celle choisie et imposée par l'employeur⁷⁰⁰, qui, soucieux de faire des économies sur les aspects sociaux, ne se privera pas de choisir l'environnement juridique le plus souple. Ainsi, un marin français qui navigue sur un navire de Saint Vincent les Grenadines et qui est employé par une société des Îles Vierges Britanniques pourra, suivant les termes du contrat, se voir appliquer le droit du travail de Saint Vincent.

342. Droit du travail du lieu de résidence des marins. Les effets d'une telle pratique sur les normes sociales pourront être dévastateurs, notamment lors de la délégation du recrutement des équipages à une entreprise de travail maritime dont « *l'utilité économique (...) réside dans (leur) capacité à proposer une main d'œuvre internationale liée par (leurs) propres contrats d'embauche, optimisés* » dont « *l'efficacité de la prestation repose sur la recherche systématique d'abaissement des coûts (...)* » en choisissant des « *systèmes juridiques les moins contraignants* »⁷⁰¹. Pour limiter le développement de ce *dumping* social, la réglementation européenne s'est attachée à limiter la force des obligations contractuelles en précisant que la loi de rattachement du contrat de travail choisie par les parties ne devait pas priver le travailleur de la protection que lui assureraient les dispositions impératives de celle qui aurait été applicable à défaut de choix⁷⁰². La réglementation et la jurisprudence ont tendance à

défaut », Cass. Soc., 12 juin 2014, n°13-11.597. Voir également : Cass. Soc., 2 juillet 2014, n°13-13.876 & Cass.Soc., 3 avril 2001, n°99-42.188.

⁷⁰⁰ Souvent la loi de l'Etat du pavillon, qui a été souvent choisie pour ses largesses sur les problématiques sociales.

⁷⁰¹ MERCOLI (S.), « Les fournisseurs demain d'œuvre maritime et le droit de l'Union européenne », Gens de mer : un marché international du travail en perspective, Editorial Gomylex (2016), pp.377-392.

⁷⁰² Règlement (CE) N°293/2008 du parlement Européen et du Conseil du 17 juin 2008 sur la loi applicable aux obligations contractuelles (Rome 1). L'article 8 énonce ainsi que « *Le contrat individuel de travail est régi par la loi choisie par les parties (...). Ce choix ne peut toutefois avoir pour résultat de priver le travailleur de la protection que lui assurent les dispositions auxquelles il ne peut être dérogé par accord en vertu de la loi qui, à défaut de choix, aurait été applicable* ».

retenir la loi du lieu habituel du travail⁷⁰³ pour savoir quelles dispositions impératives appliquer plutôt que la loi retenue par les parties dès lors que celle-ci est plus favorable à l'employé⁷⁰⁴.

La solution peut être complexe à mettre en œuvre pour les navires marchands, même pour ceux opérant sur des lignes régulières puisqu'il est extrêmement difficile de définir un « port habituel de travail ». Mais puisque la délégation de la gestion de l'équipage est devenue une pratique courante, voire majoritaire, le problème de la loi applicable s'est largement simplifié. En effet, la société de *manning* pourra se trouver sur le même territoire que celui du lieu de résidence des marins. La loi ainsi choisie sera celle de ce pays dans lequel réside le marin et depuis lequel l'entreprise de travail maritime exerce. Un armateur français a ainsi choisi d'armer un de ses navires immatriculé au second registre (RIF) pour effectuer du cabotage intra méditerranéen avec des officiers français, directement employés par lui et un équipage issu de l'Afrique de l'ouest employé par une société locale de *crewmanagement*⁷⁰⁵. Dès lors deux régimes juridiques applicables cohabiteront et l'armateur ne sera tenu aux dispositions impératives du code du travail que pour les officiers français.

343. Rôle des accords collectifs. Mais comme nous le verrons, la grande majorité des dispositions sur la formation continue est issue d'accords collectifs et notamment des accords de branche ou des conventions collectives entre les instances représentatives du personnel et des employeurs. Les accords applicables pourront être différents de ceux de l'Etat dont le navire bat le pavillon⁷⁰⁶ et devraient si possible être mentionnés au contrat de travail maritime international conformément à la convention MLC⁷⁰⁷ ou à la réglementation française. Dès lors, il sera aisé pour le marin d'identifier les obligations de son employeur. Même si l'armateur pourra intégrer à sa convention collective les marins résidents dans un autre pays et mis à sa disposition par une société tierce, il choisira le plus souvent les accords applicables dans ce lieu de résidence puisqu'ils ne seront pas employés directement par lui mais seulement mis à disposition⁷⁰⁸ et que ces accords applicables seront moins contraignants. Il convient au

⁷⁰³ Les dispositions impératives applicables seront celles « du pays dans lequel ou à partir duquel le travailleur, en exécution du contrat, accomplit habituellement son travail » ou à défaut, « la loi du pays dans lequel est situé l'établissement qui a embauché le travailleur » ou encore la loi d'un autre pays si le contrat « présente des liens plus étroits ». Rome 1, Articles 8.3 & 8.4.

⁷⁰⁴ Voir par exemple pour un cas de yachting, la décision de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence qui a considéré que la loi applicable au contrat de travail d'une employée française était la loi française étant entendu que la majeure partie de l'année le navire battant pavillon St Vincent les Grenadines sur lequel elle travaillait était basé à Fréjus. Le lieu habituel de travail était donc la France. Le contrat de travail signé avec une entreprise située aux Iles Vierges Britanniques prévoyait pourtant que la loi applicable était celle de St Vincent. La Cour de cassation a cassé cette décision mais au seul motif que la Cour d'appel n'avait pas démontré que les dispositions impératives de la loi française qui serait applicable à défaut de choix, étaient plus avantageuses que la loi de St Vincent. CA Aix-en-Provence, 23 juin 2015, B.P. c. Sté Songey, n°12-22619, DMF 2015-744, pp. 880-893, obs. CHAUMETTE (P.) « Le cœur grenadine du port de Fréjus » ; Cass. Soc., 1 février 2017, n°15-23723, inédit, navire *King K*, DMF 2017-789, pp. 211-217, obs. THOMAS (F.) « Contrat d'engagement maritime : comparaison obligatoire des lois d'autonomie et du lieu habituel de travail » ; voir enfin au niveau européen sur la loi applicable à défaut de choix des parties, CJUE, 15 décembre 2011, Jan Voogsgeerd c. Navimer SA, Dr. soc., 2012, n°3, pp. 315-317, obs. CHAUMETTE (P.).

⁷⁰⁵ « Le *Mayoury*, un pétrolier neuf sous pavillon français », *Le Marin*, 10 octobre 2017.

⁷⁰⁶ Le Code des transports prévoit par exemple pour les marins navigants au Registre International Français que « Les conventions ou accords collectifs applicables aux gens de mer résidant hors de France sont régis selon la loi et la langue choisies par les parties », Art. L.5622-2.

⁷⁰⁷ Convention MLC, Règle 2.1.3 : « Dans la mesure où la législation et la pratique du Membre le permettent, le contrat d'engagement maritime s'entend comme incluant les conventions collectives applicables. ». La loi française impose également dans son article L.5542-3 du code des transports que soit indiqué au contrat d'engagement maritime « la référence aux conventions et accords collectifs applicables ».

⁷⁰⁸ « Il existe bien un travail maritime, mais alors le navire et son pavillon disparaissent au bénéfice d'un contrat, d'une rémunération, d'un accord collectif déterminé par le lieu de résidence familial », CHAUMETTE (P.), « Le registre international français des navires (RIF) », DMF 2005-660. C'est implicitement que la convention MLC dans la Règle 2.8

préalable de préciser les obligations légales qui pèseront sur l'employeur lorsque les dispositions impératives de la loi française s'appliqueront dans sa relation avec son employé.

b) Une obligation fondamentale : l'adaptation du salarié

344. Jurisprudence. C'est au travers de l'article L.6321-1 du code du travail que la loi du 19 janvier 2000⁷⁰⁹ a établi une obligation fondamentale pour les employeurs envers leurs salariés. En énonçant qu'ils devront s'assurer de « *l'adaptation des salariés à leur poste de travail* » et veiller « *au maintien de leur capacité à occuper un emploi, au regard notamment de l'évolution des emplois, des technologies et des organisations* », le législateur leur impose un devoir de formation pour que leurs salariés gardent des niveaux de compétences suffisants eu égard aux évolutions de leurs postes de travail. Cette obligation d'adaptation, qui revêt une importance toute particulière dans la conduite des systèmes complexes, trouve son origine en droit français dans la jurisprudence *Expovit* de 1992. La Cour de cassation a ainsi posé le principe que « *l'employeur, tenu d'exécuter de bonne foi le contrat de travail, a le devoir d'assurer l'adaptation des salariés à l'évolution de leurs emplois* »⁷¹⁰.

345. Rendre les employeurs actifs. Les contraintes purement organisationnelles et financières qui pesaient auparavant sur l'employeur lui permettaient parfois de s'exonérer de l'obligation d'adaptabilité en se limitant au seul respect de ses obligations de financement. La Cour de cassation est donc venue la renforcer en précisant dans un premier arrêt⁷¹¹ que l'absence de demande de formation de la part du salarié n'exonérerait pas l'employeur de cette obligation, quand bien même le poste concerné n'aurait pas évolué pendant la période concernée (nous pensons notamment au maintien des compétences). Une telle situation ne saurait cependant avoir lieu dans la sphère maritime au vu des changements fréquents des méthodes d'exploitation et des nouveautés dans les technologies utilisées. Mais elle montre bien la volonté du législateur à rendre les employeurs actifs dans l'amélioration et le maintien des compétences. Cette approche a été confirmée par un arrêt de la Cour de cassation du 18 juin 2014 qui a précisé que l'obligation de veiller au maintien à occuper un emploi relève de la seule initiative de l'employeur⁷¹². L'employeur, l'armateur ou la société de *crewmanagement*, seront donc les

rattache également la réglementation sur la formation continue applicable au marin à son lieu de résidence lorsqu'elle énonce que « *tout Membre doit avoir des politiques nationales visant à promouvoir l'emploi dans le secteur maritime et à encourager l'organisation des carrières et le développement des aptitudes professionnelles (...) domiciliés sur son territoire* ».

⁷⁰⁹ Loi n°2000-37 du 19 janvier 2000 relative à la réduction négociée du temps de travail, Art.17. *JORF* n°16 du 20 janvier 2000 p.975, texte n°2.

⁷¹⁰ La Cour rejette le pourvoi de l'entreprise *Expovit* qui a licencié une employée pour motif économique sans tenter de la reclasser. La cour énonce que « *l'employeur, tenu d'exécuter de bonne foi le contrat de travail, a le devoir d'assurer l'adaptation des salariés à l'évolution de leurs emplois* » et qu'il « *avait la possibilité de reclasser Mme X... dans cet emploi compatible avec ses capacités* », Cass. Soc., 25 février 1992, n°89-41634, *Bull.* 1992 V.

⁷¹¹ La Cour casse partiellement l'arrêt de la Cour d'appel de Poitiers qui n'avait retenu aucun manquement de l'employeur en matière de formation en cours de carrière envers un salarié licencié. Cet employé était pourtant au service de la société depuis plus de 16 ans et aucune formation pour maintenir sa capacité à occuper un emploi, au regard de l'évolution des technologies et des organisations, ne lui avait été proposée pendant cette période. Cass. Soc., 5 juin 2013, n°11-21255. *Bull.* 2013 V.

⁷¹² La Cour d'appel de Poitiers avait soutenu que puisque les salariés n'avaient pas demandé de formation pendant leurs périodes de travail, l'employeur n'avait pas manqué à ses obligations de formation. La Cour de cassation casse cette décision au motif que « *l'obligation de veiller au maintien de la capacité des salariés à occuper un emploi relève de l'initiative de l'employeur* » Cass. Soc., 18 juin 2014, n°13-14916. *Bull.* 2014, V.

garants de la formation de leurs employés et ils devront être force de propositions pour mettre en place une politique de maintien et de développement des compétences appropriée.

346. Entretiens professionnels. Loi de 2014. Ce principe posé par la jurisprudence a été renforcé par la loi de 2014 sur la formation professionnelle puisqu'elle met en place au travers de l'article L.6315-1 du code du travail plusieurs outils destinés à assurer son effectivité notamment par des entretiens professionnels tous les deux ans, qui permettront d'évoquer « *les perspectives d'évolution professionnelle* » du salarié « *notamment en termes de qualifications et d'emploi* ». Puis, un autre entretien tous les six ans qui établira un état des lieux « *récapitulatif du parcours professionnel du salarié* ». C'est une approche plus pragmatique qu'a souhaité le législateur en imposant aux employeurs l'élaboration d'un bilan concret de la situation de ses employés et le recensement des besoins individuels.

347. Application au métier de marin. Exemples. Ainsi, en vertu de l'article L.6321-1, une modification organisationnelle telle qu'entraînée par l'entrée en vigueur du code sur la gestion de la sécurité à bord des navires (Code ISM), entraînerait nécessairement une formation pour adapter les employés de l'armateur aux nouvelles méthodes d'exploitation et au fonctionnement du SMS (*Safety Management System*). De la même manière, la mise en place généralisée des cartes électroniques ECDIS à bord des navires telle que prévue par la convention SOLAS⁷¹³ lui imposera de mettre en place des moyens de formation qui permettront aux officiers en charge du quart à la passerelle de les utiliser en toute sécurité⁷¹⁴ (*infra* n°656). C'est en substance ce qui a pu être soulevé par les experts ayant enquêté sur l'accident du navire *Queen of the North* et dont nous avons déjà détaillé le contexte. Le rapport d'expertise a en effet pu souligner « *l'importance de l'amélioration des compétences personnelles des marins pour qu'ils soient familiarisés avec les évolutions opérationnelles et technologiques* » et d'ajouter que l'officier en charge du quart à la passerelle au moment de l'échouement du navire, « *n'avait pas reçu de formation à l'ECDIS (...)* ». Ce type de formation « *aurait pu permettre aux officiers de recevoir une mise à niveau des compétences pour l'utilisation des équipements du navire* »⁷¹⁵.

c) Une organisation de la formation continue complexe

348. Frances Compétences. Fonctionnement. Cette obligation fondamentale d'adaptation s'inscrit dans une organisation plus vaste, dont nous pouvons rapidement définir les contours pour bien comprendre ce que les armateurs peuvent trouver de complexe dans la réglementation sociale d'un Etat,

⁷¹³ Modifications à la convention SOLAS par la Rés. MSC.282(86) qui impose dans son chapitre V « sécurité de la navigation », Règle 19/2.1.4 que les cartes électroniques (ECDIS) soient intégrées aux passerelles de navires, suivant un calendrier pré établi.

⁷¹⁴ On peut noter que le naufrage du navire de pêche *Idefix II* consécutif à l'abordage avec le navire *Nordic Spirit* en octobre 2008 a été notamment causé par l'absence de formation et de familiarisation au fonctionnement et à l'utilisation d'un autre équipement technologique nouvellement installé sur le navire de pêche : le radar. L'armateur n'a pas satisfait à son obligation d'adaptation au poste de travail de ses salariés. « *Ni le patron, ni le mécanicien de quart au moment de la collision, ne sont familiarisés et formés l'utilisation du radar* », BEA mer, Rapport d'enquête technique. Abordage entre le chalutier *Idefix II* et le voiturier *Nordic Spirit* ; 7 octobre 2008, p.26.

⁷¹⁵ Rapport d'accident *Queen of the North*, Ibid, p.50

et donc s'en détourner au profit d'Etats plus souples. Les orientations du législateur français en matière de formation continue se traduisent tout d'abord au niveau national par une concertation entre les différentes parties⁷¹⁶ (Etat, régions, organisations syndicales et employeurs). Cette coordination assurée par l'instance de gouvernance nationale de la formation professionnelle et de l'apprentissage, France Compétences⁷¹⁷ est ensuite déclinée dans chaque région par les Comités Régionaux de l'Emploi de la Formation et de l'Orientation Professionnelle (CREPOF).

Au niveau du salarié, le législateur français a choisi de mettre en place depuis 2018⁷¹⁸ un Compte Personnel Formation (CPF⁷¹⁹) qui permet à tous les salariés d'acquérir un certain montant qui pourra être utilisé pour suivre des formations qualifiantes ou de remise à niveau⁷²⁰. Ce compte est financé par des Organismes Paritaires Collecteurs Agréés par l'Etat (OPCA⁷²¹) et qui sont eux-mêmes financés par les entreprises. Ainsi, l'armateur devra verser une contribution de 0,55% de sa masse salariale à ces organismes s'il emploie moins de dix salariés et 1% s'il en emploie plus. En matière maritime, l'organisme qui recevra ses contributions⁷²² et les gèrera suivant les besoins et les orientations définies est l' OPCA Transports et Services qui émet régulièrement des rapports d'activité chiffrés sur les bénéficiaires, les collectes et les financements sur le secteur du transport maritime⁷²³. De la même manière, en vertu des articles L.6322-1 et suivants du Code du travail, les salariés auront droit à un Congé Individuel de Formation (CIF) qui sera lui aussi financé par les contributions de l'armateur aux organismes agréés dans le cadre du CIF (les OPACIF) sur le temps de travail du salarié. C'est donc une sorte d'absence justifiée, au choix du salarié, et indépendante de la stratégie de formation mise en place par l'entreprise.

349. Formations certifiées STCW. Les formations choisies par les gens de mer ou proposées par les armateurs devront bien sûr être reconnues par l'Etat comme étant utiles pour qu'elles soient financées dans le cadre du CPF. La spécificité du métier de marin établie par la convention STCW qui conditionne l'exercice de fonctions à bord à la détention de titres spécifiques et un renouvellement

⁷¹⁶ Art. L.6123-1 C. trav.

⁷¹⁷ Créée par la loi n°2018-771 du 5 septembre 2018 (art. 36) pour la liberté de choisir son avenir professionnel. France Compétences a regroupé le CNEFOP (Conseil National de l'Emploi, de la Formation et de l'Orientation professionnelle), la CNCF (Commission Nationale de Certification Professionnelle) et la FPSPP (Fond Paritaire de Sécurisation des Parcours) en une seule instance. Ses missions sont précisées par le Décret n° 2018-1331 du 28 décembre 2018 relatif à l'organisation et au fonctionnement de France compétence, *JORF* n°0302 du 30 décembre 2018, texte n° 60.

⁷¹⁸ C'était auparavant un compte crédité d'heures de formation. Loi n° 2018-771 du 5 septembre 2018 pour la liberté de choisir son avenir professionnel, *JORF* n°0205 du 6 septembre 2018.

⁷¹⁹ Le CPF fait partie du compte personnel d'activité (CPA), plus vaste, et qui prend en compte des aspects sociaux non pertinents pour notre étude. Celui-ci remplace le Droit Individuel à la Formation (DIF) par la loi du 5 mars 2014 sur la formation professionnelle et n'est pas frappé de la même ambiguïté originelle dont souffrait le DIF : droit du salarié conditionné à l'accord de son employeur.

⁷²⁰ C. trav., Art. L.6323-1 et s.

⁷²¹ Le Décret n° 2014-1240 du 24 octobre 2014 pour donner suite à la loi du 5 mars 2014 sur la formation professionnelle précise les nouvelles modalités de fonctionnement des OPCA notamment au titre des actions de professionnalisation, du plan de formation et du compte personnel de formation et précise la répartition de la contribution unique des entreprises.

⁷²² Il existe 18 OPCA de branche qui gèrent les différents secteurs d'activité ainsi que de 2 OPCA interprofessionnelles pour les entreprises non comprises dans les secteurs d'activités couverts.

⁷²³ Un rapport émis en 2010 a par exemple donné une orientation de la formation en cours de carrière sur les améliorations technologiques apportées par la technicisation des outils informatisés dans le transport maritime : « *Les navigants (...), sont de plus en plus amenés à utiliser des outils informatisés embarqués. La maîtrise de ces nouveaux outils devient un enjeu majeur des politiques d'amélioration des conditions de travail et de formation des salariés concernés. Cette technicisation se révèle un probable facteur favorable au développement des perspectives de carrière des individus.* », <http://www.opca-transports.com/transports-maritimes/etudes-statistiques>, consulté le 8 août 2016.

de ces titres tous les cinq ans, rend le choix des formations reconnues par France Compétences⁷²⁴ relativement évident. Les formations permettant de renouveler ou d'obtenir les certificats de lutte avancée contre l'incendie⁷²⁵, de survie en mer ou encore de dispense de soins médicaux en mer tels que précisés par le Code STCW, ou par la réglementation nationale, si celle-ci est plus contraignante, pourront donc être éligibles au CPF. L'obtention de ces certificats (pas dans le cadre d'un renouvellement) pourra quant à elle s'inscrire dans le cadre d'une formation en cours de carrière en vue d'obtenir un nouvel emploi sur un navire pour favoriser le développement d'une carrière (une personne nouvellement employée au service général d'un navire qui doit suivre une formation à la survie en mer par exemple⁷²⁶).

2°) Des dispositions particulières : les accords collectifs

350. Préciser les besoins d'un secteur d'activité. La réglementation française met donc en place des solutions concrètes pour encadrer la formation tout au long de la vie professionnelle qu'elle qualifie « *d'obligation nationale* ». Elle propose d'un côté des outils organisationnels comme le CPF, ainsi que des méthodes de financement par une contribution obligatoire et enfin un système de commissions qui permet d'orienter ses propositions de financement sur les formations les plus appropriées au contexte professionnel. Mais l'ensemble de ces outils dont la complexité pourrait apparaître rebutante ne saurait être mis efficacement en œuvre en l'absence d'une politique de formation plus précise et répondant aux besoins réels des salariés et qui serait décidée à une moindre échelle, par secteur d'activité.

Conformément à ce que préconisait la convention MLC dans sa Règle 2.8, c'est par un dialogue social entre les instances représentatives des salariés et des employeurs que la formation de chaque secteur d'activité sera précisée. Les conventions collectives et les accords de branche⁷²⁷ seront le résultat de ces négociations collectives qui permettront l'adaptation, voire l'amélioration du Code du travail à un secteur précis⁷²⁸. Essentielle, cette convention donnera de la substance pratique au texte législatif et définira plus précisément des droits et des devoirs des employeurs vis-à-vis des salariés et vice versa. Même si la convention ou les accords collectifs suivent un processus d'élaboration proche de la

⁷²⁴ Les formations ainsi reconnues par France Compétences (anciennement CNCP) sont enregistrées dans le répertoire national des certifications professionnelles RNCP. Elles sont publiées régulièrement au journal officiel par des Arrêtés d'enregistrement et possèdent un numéro d'accréditation qui leur est propre. La reconnaissance de ces formations s'effectue cependant au niveau des régions, par les COPAREF (regroupant des représentants du patronat, des salariés et des syndicats), qui « *piochent* » dans le RNCP les formations qu'ils veulent promouvoir dans le cadre du CPF.

⁷²⁵ La COPAREF de la région Auvergne, Rhône-Alpes a par exemple intégré dans sa liste des formations éligibles au CPF, le certificat de qualification avancé à la lutte contre l'incendie demandé par la convention STCW pour l'exercice de certaines fonctions à bord des navires. Celui-ci étant inscrit dans le RNCP sous le numéro 461.

⁷²⁶ Conformément à la Règle VI/1 de la convention STCW pour la délivrance du certificat de base à la sécurité dont les normes de compétences sont précisées dans le code STCW A-VI/1.

⁷²⁷ C. trav., Art. L.2221-2.

⁷²⁸ « *La branche professionnelle est devenue, au terme de ce processus [législatif], un niveau essentiel des politiques de formation professionnelle* », Sénat, « Formation professionnelle : le droit de savoir », SEILLIER (B.), « Formation professionnelle : le droit de savoir », Rapport d'information fait au nom de la mission commune d'information Formation professionnelle, Sénat, n°365, 4 juillet 2007, p. 148.

rédaction d'un contrat (il n'y a pas de conventions sans un accord initial), l'aspect réglementaire deviendra prédominant lorsqu'il s'agira d'en déterminer les effets.

351. Exemple de la convention collective des officiers. Il existe à ce titre plusieurs conventions collectives qui encadrent le personnel navigant suivant les fonctions exercées à bord. Par exemple, celle des « *personnels navigants officiers des entreprises de transports et services maritimes* »⁷²⁹ renvoie essentiellement aux accords de branche pour les éléments touchant la formation professionnelle⁷³⁰. Cet accord collectif étendu, donc obligatoire⁷³¹ aux entreprises entrant dans son champ d'application, se limite pour l'essentiel à reprendre les dispositions législatives prévues par le code du travail. Il précise malgré tout que les formations prioritaires au niveau de la reconnaissance seront les formations qui permettent d'obtenir ou de revalider un certificat ou un brevet maritime (article 3.3.3). Il précise en outre que l'utilisation du CPF sur le temps de travail doit être soumise à l'accord de l'employeur sauf s'il est utilisé pour suivre une formation STCW nécessaire à l'exercice des fonctions à bord du navire. Dans ce cas la formation sera automatique accordée et planifiée (article 3.3.4). Enfin, il précise que les commissions paritaires devront pour définir leurs orientations « *évaluer les besoins en formation, notamment en rapport avec l'évolution technologique des navires et l'apparition de nouvelles formations et de nouveaux moyens de formation* » (Article.2.1).

352. Extension des accords aux marins soumis à un autre cadre du travail. Mais il faut ajouter de la complexité à la complexité. Comme nous l'avons indiqué, les accords collectifs applicables aux marins d'un même navire pourront être différents suivant le lieu de leur résidence et les mentions portées aux contrats de travail. La réglementation française le permet par exemple sur les navires immatriculés au second registre RIF. L'armateur pourra ainsi s'affranchir de certaines contraintes en matière de formation continue. On pourrait comprendre que plusieurs régimes définis par des accords collectifs (voir par un cadre législatif) puissent coexister sur un même navire, notamment en matière de cotisations sociales⁷³², puisque celles-ci seraient indexées sur le niveau de ces prestations dans leur pays d'origine⁷³³. Mais une telle différenciation est plus difficilement acceptable en matière de formation

⁷²⁹ Le champ d'application de cette Convention collective s'étend « *aux personnels navigants officiers inscrits à l'établissement national des invalides de la marine (ENIM) et engagés sous contrat de travail français par des entreprises établies en France (Métropole, Guadeloupe, Martinique, Guyane, Réunion, Saint-Pierre-et-Miquelon, Saint-Barthélemy, Saint-Martin, Mayotte), dont l'activité principale est l'exploitation de navire ou l'activité de service auxiliaire spécifique au transport maritime* » (Art.1.1).

⁷³⁰ Art. 7 : « *Les entreprises soumises aux dispositions de l'article L. 6331-1 du code du travail respectent les dispositions législatives et réglementaires et les accords professionnels de branche en vigueur concernant la formation professionnelle.* »

⁷³¹ Arrêté du 30 novembre 2015 portant extension de l'accord de branche du 17 février 2015 relatif à la formation professionnelle des personnels navigants. *JORF* n°0284 du 8 décembre 2015.

⁷³² « *Les règles sociales sont en principe celles du lieu d'établissement de la société prestataire, par référence à la loi choisie par les parties pour les gens de mer résidant hors de France* », DRAPIER (S.), « Normes sociales à bord des navires sous pavillon Bis européens : Vers le retour des Etats côtiers ? », *Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, Editorial Gomylex (2016), pp.335-352. L'indexation des prestations sociales sur le lieu de résidence peut poser des problèmes de concurrence pour certaines lignes maritimes, notamment communautaires, mais sur le fond, elle doit être validée. Le Conseil constitutionnel va dans ce sens lorsqu'il considère que le lieu de résidence doit être pris en considération pour l'affiliation à un régime de protection sociale : Conseil Constitutionnel, 28 avril 2005, n°2005-514, DC, *JO* du 4 mai 2005, p.7702, texte n°2 CHAUMETTE (P.), « Le marin entre le navire et sa résidence, le registre international français des navires », *RCDIP*, 2006, n° 2, pp. 275-299. Pour cette question complexe du rattachement à un régime de sécurité sociale des marins qui s'écarte de notre sujet, voir CHAUMETTE (P.), « *Quelle sécurité sociale pour les marins résidents en France embarqués sous pavillon étranger ?* », *DMF* 2016-776, pp.3-10.

⁷³³ COUANAU (R.), Avis présenté au nom des commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le titre II de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du RIF, Assemblée Nationale, n°2035, 19 janvier 2005

puisque celle-ci devrait être universelle, et comme le souhaitait la convention STCW : uniformisée. Une solution pourrait être de négocier des accords tripartites entre armateurs, syndicats français et syndicats de la loi choisie par les parties ou encore établir deux accords de branche, un pour le marin résidant en France et celui pour le navigant résidant hors de France⁷³⁴. Bien entendu le contenu de ces accords devrait être proche sur le fond pour rendre l'accès à la formation continue plus égalitaire.

353. Une formation continue désuniformisée. La différenciation des régimes applicables à bord va donc à l'encontre des objectifs d'uniformisation de la formation voulus par la convention STCW. Il ressort de cet état des lieux législatif et conventionnel un sentiment d'inachevé dans l'encadrement de la mise en œuvre des stratégies de formation en cours de carrière au niveau des entreprises. Les financements de cette formation continue sont, certes assurés, l'Etat a réussi à organiser des commissions d'orientation pour répondre au mieux aux besoins des salariés et chaque secteur d'activité rappelle l'importance des outils législatifs comme le CPF au travers des accords de branche sur la formation professionnelle⁷³⁵. Mais cet encadrement qui se focalise surtout sur les moyens plutôt que sur les finalités⁷³⁶, est pourtant loin d'être suffisant et déséquilibre les compétences. Même si les lois de 2014 et 2018 ont apporté quelques améliorations⁷³⁷, l'efficacité d'une stratégie de formation en cours de carrière pour maintenir ou améliorer les compétences se fera pour l'essentiel à l'échelle d'une entreprise, au niveau de l'armateur. De son investissement dans ce domaine dépendra la réussite ou l'échec de la stratégie qu'il aura mise en place.

II. Une liberté de mise en œuvre

354. L'armateur qui choisira d'évoluer dans cet environnement social contraignant ne choisira pas la solution de facilité. Il ne fait aucun doute qu'il pourra tirer des bénéfices de l'organisation mise en place, par l'Etat français⁷³⁸ par exemple, pour orienter sa politique de formation⁷³⁹. Mais les

⁷³⁴ GARRET (A.L.), *Le statut des marins sous pavillon Français*, Ibid, p.208 ; LANDRAIN (E.), PRIOU (C.), "De l'Erika au Prestige, la mer de tous les vices", Rapport fait au nom de la commission d'enquête sur l'application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants et l'évaluation de leur efficacité, Assemblée Nationale, n°1018, 10 juillet 2003 ; "Le RIF adopté laisse les marins amers. Le Rif est une avancée à ne pas négliger", *Le Marin*, n°3015, 22 avril 2005, p.2.

⁷³⁵ Les accords de branche ne proposent pas une stratégie de formation continue beaucoup plus précise que la loi. Ils se limitent à adapter à leur secteur d'activité, ce qui est énoncé dans le Code du travail : « *Au niveau des branches, la gestion paritaire de la formation professionnelle s'appuie sur de nombreuses négociations mais qui se réduisent parfois à la désignation d'un organisme collecteur et à la fixation de taux de versement conventionnels aux organismes collecteurs.* ». Projet de Loi relatif à la formation professionnelle, à l'emploi et à la démocratie sociale, NOR : ETSX1400015L/Bleue-1, Étude d'impact, 21 janvier 2014, p.15.

⁷³⁶ C'est en énonçant que « *S'appuyant essentiellement sur le respect par les entreprises d'une obligation de financement, il apparaît comme focalisé sur les moyens au détriment des finalités : permettre l'accès de tous à la connaissance et aux compétences ; sécuriser les parcours des personnes ; rendre possible la promotion sociale et professionnelle ; renforcer la compétitivité des entreprises* », que le projet de loi de 2014 sur la formation continue présentait la situation. Projet de loi relatif à la formation professionnelle et à la démocratie sociale, Etude d'impact, Ibid, p.6.

⁷³⁷ Avec notamment les entretiens personnalisés tous les deux ans entre l'employeur et le salarié.

⁷³⁸ L'Etat français au travers de ses écoles nationales propose des formations continues dont les armateurs pourront profiter de la qualité. L'école de Marseille propose par exemple des stages de formation très complets sur l'exploitation des navires dans les eaux polaires pour les officiers pont des navires amenés à naviguer dans ces zones, conformément à l'article XX de la convention STCW et au Code polaire entré en vigueur en janvier 2017.

⁷³⁹ Ils pourront par exemple être accompagnés dans la construction de leur plan de formation (que nous détaillerons plus loin) par l'OPCA. Cet appui apparaît comme vital pour les petites structures qui n'ont pas une organisation dédiée. SEILER (C.), « Le plan de formation dans les entreprises : de la formalité à l'outil stratégique », Etude réalisée par SEMAPHORES pour le Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective (CGSP), Juin 2013, p.76.

contraintes qui viennent en contrepartie pourraient être plus facilement levées, ou minimisées, si le navire concerné est immatriculé dans un Etat plus laxiste lui permettant de faire appliquer une réglementation sociale beaucoup plus souple⁷⁴⁰. Faire ce choix ne signifiera pas nécessairement que l'armateur se désintéressera des questions de formation de ses employés, puisque dans tous les cas, la loi applicable retenue devra au minimum répondre aux exigences des conventions STCW⁷⁴¹ et MLC⁷⁴². Il lui permettra simplement de le faire dans un cadre réglementaire moins contraignant.

A. Une stratégie de formation dimensionnée par l'armateur

355. Approche pratique. Nonobstant cet environnement réglementaire social dans lequel il évolue, l'armateur aura tout intérêt à mettre en place une stratégie de formation qu'il aura lui-même dimensionnée. Celle-ci pourra lui permettre d'identifier les besoins individuels de formation d'une part, et d'organiser une politique de développement des compétences à l'échelle de son entreprise pour atteindre des objectifs particuliers d'autre part. Cette stratégie de formation matérialisée par un « *plan de développement des compétences* »⁷⁴³ ne doit pas être un système trop formalisé qui laisserait « *plus de place à une approche gestionnaire et administrative qu'à de véritables stratégies de développement par la formation* »⁷⁴⁴. Les obligations de formation que nous venons de développer pourront être liées à ce plan de développement des compétences (ex. plan de formation) mais il devra aller plus loin pour être réellement efficace. Même si certains Etats encadrent la mise en place du plan de développement des compétences⁷⁴⁵, celui-ci reste libre et à l'initiative de l'employeur.

1°) L'intégration des fonctions de la formation continue à la stratégie de l'armateur

En matière maritime nous pouvons identifier trois fonctions de la formation en cours de carrière. Deux « directes » et une « indirecte ». L'élaboration de la stratégie de formation par l'armateur (ou la société de *management*) devrait prendre en compte ces fonctions lors de la définition des objectifs de formation.

⁷⁴⁰ « *Les conventions et accords collectifs nationaux protègent les marins notamment au niveau social. De telles dispositions protectrices n'existent pas pour les marins navigant sur des navires battant pavillon de complaisance. Les armateurs ont donc une marge de manœuvre bien plus large quant aux dispositions applicables à ces marins en matière sociale* », GARRET (A.L.), *Le statut des marins sous pavillon français*, Ibid, p.100.

⁷⁴¹ Convention STCW, Règle I/14, alinéa 1.3.

⁷⁴² L'application des normes minimales internationales sur les navires battant pavillon étranger et qui escales en France, pourront être contrôlées dans le cadre des contrôles par les Etats du port. C. transp., Art. L.5548-2.

⁷⁴³ Il s'agissait auparavant du « plan de formation ». C. trav., Art. L.6321-1 modifié par la loi n°2018-771 du 5 septembre 2018 (art. 8.V) pour la liberté de choisir son avenir professionnel D'autres systèmes juridiques pourront attribuer à la stratégie de l'employeur en matière de formation continue une autre dénomination.

⁷⁴⁴ Projet de loi relatif à la formation professionnelle et à la démocratie sociale, Etude d'impact, Ibid, p.7

⁷⁴⁵ Au travers du code du travail, la loi française prévoit par exemple la tenue d'une consultation annuelle entre les représentants des salariés et l'employeur (Art. L.2323-15) qui portera entre autres sur les qualifications et les actions de formation envisagées, notamment dans le cadre du plan de développement des compétences. L'employeur devra auparavant communiquer au comité d'entreprise ou aux délégués du personnel les informations relatives à la formation continue (Art. L.2323-17). Ces informations seront en outre mises à la disposition de l'agent de contrôle de l'inspection du travail (Art. L.2323.18). Les actions retenues dans ce domaine seront enfin récapitulées dans le bilan social annuel de l'entreprise (Art. L.2323-22).

356. Principe de la professionnalisation appliqués aux marins. La première fonction de la formation continue est une *fonction de professionnalisation*. Elle favorisera le développement des capacités professionnelles et entrainera les compétences existantes nécessaires à une profession⁷⁴⁶. Au travers du contrat de professionnalisation, elle s'inscrit dans la continuité de la formation initiale⁷⁴⁷ ou pour donner suite à une formation à terre⁷⁴⁸ (voir l'annexe 1 sur l'échelle de développement des compétences). Encouragée pour la formation des futurs officiers de la marine marchande français lorsque ceux-ci ont fini leur formation initiale, la professionnalisation permet de confronter une personne nouvellement formée à une fonction et à s'adapter à l'environnement navire qui est extrêmement différent des simulateurs ou des laboratoires. Sous la responsabilité d'un tuteur, elle est une solution efficace pour faire le lien entre les formations théoriques et la mise en application réelle.

La professionnalisation maritime est précisée par un Décret de 2005⁷⁴⁹ qui fixe les conditions d'application des dispositions du Code du travail. Conformément à l'article 3.6.3 de l'accord de branche de 2015, un registre de formation à bord est remis à l'élève par son établissement scolaire. Ce registre est dûment complété et retourné par le titulaire à l'autorité chargée de la délivrance du titre ou de la qualification visée. C'est donc à l'armateur et à son représentant à bord (au capitaine mais qui peut déléguer) de s'assurer que les mentions remplies dans le registre de formation soient conformes à la réalité de ce que l'élève a pu apprendre lors de cette période d'acquisition des savoir-faire. Ce contrat de professionnalisation bénéficie d'un financement par l'OPCA (organisme paritaire collecteur agréé) et a donc, à ce titre, un certain attrait pour les armateurs. En outre, ces périodes de professionnalisation seront ouvertes aux salariés dont la qualification est insuffisante ou inadaptée au monde maritime, aux évolutions technologiques et organisationnelles du milieu maritime.

357. L'adaptation professionnelle. La seconde fonction est une *fonction d'adaptation professionnelle* que nous avons déjà développée auparavant. Elle vise à adapter l'opérateur dans un environnement professionnel mouvant pour que ses connaissances restent adaptées à son milieu de travail et qu'il crée ou qu'il maintienne un statut « d'expert »⁷⁵⁰. Cette fonction nous semble être primordiale dans la conduite du navire parce que les évolutions techniques et de la gestion de la sécurité imposent une mise à jour régulière voire un renouvellement, des compétences. Nous avons pu le voir un peu plus haut pour l'accident du navire *Queen of the North* avec l'utilisation des cartes électroniques. Mais de tels exemples se retrouvent régulièrement dans les rapports d'analyse d'accidents. Ainsi, ce devoir d'adaptation dans le cadre d'un emploi réglementé, comme peut l'être celui de marin, devrait être doublé d'un devoir d'anticipation. Les armateurs ne devraient pas simplement attendre l'entrée en vigueur de contraintes réglementaires pour adapter les salariés à un nouvel équipement. L'employeur de l'officier du *Queen of the North* n'avait aucune obligation de le former à l'utilisation de l'ECDIS qui

⁷⁴⁶ LE BOTERF (G.), *Comment manager la qualité de la formation*, 2e édition, les Editions d'Organisations, Paris (1995).

⁷⁴⁷ Le titre 5 de l'accord de branche énonce ainsi que « *Seule une formation pratique associée à une formation théorique permet d'acquérir les connaissances et compétences nécessaires à l'exercice du métier de marin* ».

⁷⁴⁸ Par exemple pour un marin ayant une fonction de matelot et qui a suivi une formation continue pour accéder aux fonctions d'officier. Une période de professionnalisation pourra lui être proposée.

⁷⁴⁹ Décret n°2005-146 du 16 février 2005 relatif aux conditions d'application du contrat de professionnalisation aux personnels navigants des entreprises d'armement maritime. Il adapte au maritime les dispositions du code du travail contenu aux articles L.6325-1 et s.

⁷⁵⁰ DEFELIX (Ch.), et al., *Nouveaux regards sur la gestion des compétences*, Ibid. Voir également notre annexe 1 sur l'échelle de développement individuel des compétences.

n'était, lors de l'accident, qu'une aide à la navigation. Une gestion prudente des ressources matérielles et humaine aurait dû le conduire à former ses officiers au fonctionnement et aux limites de cet appareil complexe.

358. Répondre à la spécialisation des navires. Cette fonction permet par ailleurs de répondre au besoin grandissant de compétences précises sur des navires de plus en plus spécialisés. Cette spécialisation impose en effet d'avoir des compétences particulières que la main d'œuvre maritime disponible ne possède pas toujours. En particulier lorsqu'elle a suivi une formation initiale dispensée par un Etat qui se contente du socle de compétences minimum⁷⁵¹ et très général prévu par la convention STCW (comme nous l'avons longuement développé au chapitre précédent). La stratégie de formation de l'armateur dans ce cas est donc de la plus haute importance puisqu'il pourra y intégrer un programme de spécialisation. Cette adaptation à un type de navire peut enfin être envisagée dans le cas d'une politique de gestion du personnel qui lui donnera une certaine souplesse dans la gestion de ses navires, surtout lorsque la flotte de l'armateur est variée⁷⁵².

359. Rôle de la formation dans la fidélisation. Au-delà de ces deux fonctions qui impactent directement la qualité d'un équipage et qui nous semblent primordiales, la formation continue a une fonction supplémentaire que l'on peut qualifier d'indirecte, *une fonction de fidélisation des équipages*. Cette fidélisation semble passer par des plans de formation aboutis et personnalisés⁷⁵³, même si ceux-ci entrent dans une stratégie plus globale de l'entreprise. Outre les avantages de la fidélisation que nous avons déjà précisés (*supra* n°266), garder ses employés sur le long terme permet de mieux cibler leurs besoins individuels. Cette approche encourage également les armateurs à investir dans des formations plus coûteuses, mais de meilleure qualité, avec certaines certitudes sur la possibilité de tirer bénéfice de cet investissement sur le long terme. Les difficultés pour parvenir à rendre efficace une stratégie de formation continue sont cependant nombreuses.

2°) Une stratégie de formation continue à l'épreuve des difficultés de mise en œuvre

360. Coût de la formation. Les difficultés pour un armateur dans la mise en place d'une stratégie de formation continue sont nombreuses. La première étant le coût financier. Dans un contexte économique difficile, il semble en effet peu probable qu'un armateur peu engagé sur ce sujet s'investisse durablement dans la formation continue. Si celui-ci tente déjà de réduire ses coûts salariaux en recrutant de la main d'œuvre bon marché pour gagner en compétitivité, il n'y a pas de raison rationnelle pour qu'il réinvestisse dans la formation continue, sauf à vouloir armer des navires hautement spécialisés.

⁷⁵¹ Nous rappelons pour mémoire que la convention STCW impose aux marins d'avoir des compétences supplémentaires lorsque ceux-ci auront des fonctions à bord des navires à passagers (gestion de crise par exemple), des navires transporteurs de gaz (gestion d'une cargaison extrêmement dangereuse par exemple), des navires transporteurs d'hydrocarbures (réponses à apporter en cas de pollution par exemple), etc.

⁷⁵² Par exemple, en 2011, la compagnie maritime Maersk France a, pour des raisons financières, transféré le pavillon de l'un de ses deux navires porte-conteneurs *Maersk Gironde* de la France vers le Danemark. Les officiers français ont suivi une formation sur les navires transporteurs d'hydrocarbures telle que prévue par la convention STCW pour qu'ils puissent être transférés sur les pétroliers de la compagnie sous pavillon tricolore. « Le porte-conteneurs Maersk Gironde change de pavillon », *Mer et Marine*, 04 février 2011.

⁷⁵³ « *Several steps to attract and retain maritime personnel such as (...) defined career progression plans through long term training* », WEI ZHE (T.), "Maritime industry faces shortfall of qualified personnel", *Lloyd's List News*, 24 mars 2017.

Les difficultés entraînées par la mise en place d'une formation continue ne se limitent cependant pas au seul financement des formations.

En effet, le suivi d'une formation par un employé entraîne son absence qui pourra être comptabilisée sur son temps de travail. Cette solution par exemple envisagée par l'accord de branche sur la formation continue maritime française, entraînera des coûts salariaux supplémentaires pour l'utilisation d'une main d'œuvre non productive ainsi qu'un ajustement des plannings⁷⁵⁴. On imagine aisément comment cela pourrait impacter une petite structure armatoriale même si la contrainte organisationnelle doit être relativisée par le fait que la majeure partie des formations se dérouleront pendant les nombreux congés des navigants ne faisant ainsi plus que peser le problème des coûts salariaux à l'armateur.

361. Une stratégie basée sur la validité des titres maritimes. La seconde difficulté à laquelle l'armateur pourrait faire face résulte du caractère péremptoire et limité dans le temps des titres maritimes. Il pourra vouloir se contenter de faire repasser les brevets et les certificats par le biais d'un échancier pour élaborer sa politique de formation continue⁷⁵⁵. Une étude française sur des entreprises diverses montre en effet que le respect de la réglementation est ce qui est le plus couramment constaté dans les choix stratégiques des entreprises⁷⁵⁶. Selon la configuration du secteur, la nature des actions conduites peut varier mais l'objet reste principalement tourné vers les formations obligatoires et la revalidation des titres, notamment pour les professions réglementées. Une stratégie plus aboutie devrait aller au-delà et intégrer des formations non obligatoires dès lors qu'elles représentent un intérêt particulier pour l'armateur. La compagnie de croisière Costa n'avait par exemple pas fait passer le BRM (*Bridge Resource Management*) à ses officiers⁷⁵⁷. Lors du naufrage, cette formation n'avait pas un caractère obligatoire, car elle était seulement intégrée à la partie B du code STCW. Son utilité était laissée à la libre appréciation des armateurs. Costa ne l'avait sans doute pas jugée prioritaire, et nous savons aujourd'hui quelles incidences cela a pu avoir sur les événements.

362. Identifier les besoins. Rôle du capitaine. Une dernière difficulté peut être soulevée au niveau de l'identification des besoins en formation. L'éloignement géographique entre les marins et leurs employeurs constitue un obstacle à l'élaboration de projets de formation. Cette difficulté pourra être levée si l'employeur fait du capitaine un élément clé de la stratégie de formation continue tout comme il doit l'être pour la mise en œuvre du Code ISM. Au travers du système de notation des services

⁷⁵⁴ Une étude parue en 2006 portant sur diverses entreprises françaises a constaté que le manque de temps pour se former était le principal obstacle rencontré par les entreprises (argument avancé par 1 entreprise sur 2 ne formant pas du tout, et par 3 entreprises sur 5 qui limitaient leurs efforts de formation), Centre d'Etudes et de Recherche sur les Qualifications (CEREQ), « Regards croisés sur la formation continue en entreprise - Dix études de cas », Net.doc n°21, janvier 2006.

⁷⁵⁵ Ainsi l'arrêté du 24 juillet 2013 relatif à la revalidation des titres de formation professionnelle maritime ne légitime-t-il pas l'élaboration d'une stratégie de formation continue uniquement basée sur la revalidation de titres obligatoires ? La question peut être posée puisque l'article premier de cet arrêté énonce « *les conditions (...) de maintien des compétences professionnelles* » qui est une des composantes essentielles de la formation tout au long de la vie.

⁷⁵⁶ Il a été montré que les entreprises françaises se focalisaient pour leur plan de formation, essentiellement à répondre aux obligations légales, notamment celle de l'adaptabilité. Il ne fait pas de doute que la plupart des structures d'armement feront de même avec les formations imposées par la Convention STCW ; GUEGOT (F.), Rapport d'information déposé par la commission des affaires culturelles et familiales et sociales en conclusion des travaux sur la formation tout au long de la vie, Assemblée Nationale, n°1298, Décembre 2008.

⁷⁵⁷ Rapport d'analyse d'accident du *Costa Concordia*, Ibid, p.79.

des membres d'équipage⁷⁵⁸, le capitaine pourra et devra identifier les besoins en formation de ses subalternes et assurer la transmission de l'information à l'armateur (voir par exemple l'annexe 6 sur l'identification des besoins de l'équipage). Il pourra ensuite lui assurer un retour d'expérience lorsque le marin qui aura acquis de nouvelles compétences par la formation continue réintégrera le navire. Ces difficultés devront être considérées par l'armateur lors de l'élaboration de sa politique de formation continue.

3°) L'élaboration d'un plan de développement des compétences

363. Impact de la taille de l'entreprise d'armement. L'élaboration d'un plan de développement des compétences par un armateur ou une société de *crewmanager* se fait en plusieurs temps et prendra en compte de nombreux paramètres. Le premier de ces paramètres est bien sûr la taille de l'entreprise et l'existence d'un service propre dédié à la formation au sein du département des ressources humaines. Dans les petites entreprises qui ne possèdent pas un tel service, les orientations retenues résulteront des besoins en formation identifiés par les managers, en l'occurrence les capitaines, au niveau individuel. Dans les structures plus organisées, cette identification des besoins par les responsables sera doublée d'une analyse plus détaillée des besoins en fonction des orientations générales de la compagnie. Ainsi, un armateur qui souhaite diversifier sa flotte de porte-conteneurs en investissant dans des navires transportant des hydrocarbures, devra anticiper les besoins en compétence pour ce type de transport.

364. Investissement personnel de l'armateur (ou du manager). Pour établir un plan de développement des compétences efficace, la compagnie devra « *disposer d'une vision des compétences nécessaires, des compétences attendues et des compétences actuellement détenues* »⁷⁵⁹. Cette identification des besoins et des forces en présence favorisera la mise en place d'une politique de formation basée sur la proposition de formation de la part de l'armateur plutôt que sur la demande des opérateurs⁷⁶⁰. Souvent élaborée par des entreprises de taille importante, la proposition de formation impose un investissement important de l'entreprise puisqu'un service lui sera dédié, du moins temporairement le temps d'élaborer les orientations. En revanche, lorsque la stratégie mise en place sera uniquement tributaire de la demande individuelle, le plan de développement des compétences sera trop dépendant de l'initiative des marins qui limiteront souvent leurs demandes aux formations de renouvellement des brevets et des certificats obligatoires. Ainsi, de l'investissement de l'armateur dans l'identification des besoins de ses marins, de sa capacité de proposition de formation et de son organisation interne pour faciliter le suivi de formations, dépendra le succès de son plan de formation.

⁷⁵⁸ Le *Crew Appraisal* est un système documenté de notation remplis par le capitaine à la fin de chaque mission d'un marin. Ce document est ainsi passé à l'armateur ou au *crewmanager* pour suivre l'évolution des performances des marins et les besoins en formation. Il retranscrit par ailleurs l'attitude du marin, son implication, son intégration au sein de l'équipage, son approche de la sécurité ou encore ses capacités à travailler en équipe. Il servira de base pour renouveler des contrats ou faciliter les promotions.

⁷⁵⁹ SEILER (C.), « Le plan de formation dans les entreprises : de la formalité à l'outil stratégique », Etude réalisée par SEMAPHORES pour le Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective (CGSP), juin 2013, p.21.

⁷⁶⁰ ARDOINO (J.), *Communications et relations humaines : esquisse d'un modèle d'intelligibilité des organisations*, Mémoire, Bordeaux, Institut d'Administration des Entreprises de l'Université de Bordeaux (1966).

365. Similitudes avec le Code ISM. Il est intéressant de noter que l'approche de l'armateur vis-à-vis de la formation continue possède de nombreuses similitudes avec celle qu'il devrait adopter envers le Code ISM. En effet, la formation continue doit être, au même titre que la politique sécuritaire de la compagnie, portée par la direction de l'entreprise et transmise à chaque échelon. Tout comme l'élaboration et l'exécution du SMS pourra être considéré par l'armateur comme étant une simple conformité administrative, le plan de formation, (s'il existe) pourra être pensé comme un simple projet documentaire qui restera inaccompli dans les faits. La compagnie pourra ainsi se prévaloir d'être en conformité avec les dispositions impératives et d'être un professionnel soucieux d'actualiser les compétences de ses équipages. Mais si son implication est superficielle, le plan de formation, à l'instar du SMS, n'atteindra aucun des objectifs pour lesquels ils ont été conçus. Les formations seront dispensées sans réflexion globale, de manière ponctuelle, simplement pour renouveler les brevets et sans tenir compte des besoins spécifiques de l'opérateur et de la compagnie. Au même titre qu'une politique de sécurité, l'apprentissage permanent se cultive dans les entreprises.

B. Des solutions sur mesure

366. Maintenir le statut d'expert. Un important armateur marseillais présentait son approche de la formation continue en ces termes : *« (l'entreprise) compte 231 Commandants (dont 2 femmes). Ces Commandants ont de multiples responsabilités au niveau de la navigation, de la conduite technique des installations, du management de l'équipage, de la prévention des risques sur le pont et à la machine... Ils sont aussi au contact d'une technologie de plus en plus pointue et doivent maintenir leurs compétences à un niveau optimal pour assurer les responsabilités à bord des très grands navires de la flotte »*. Afin de parvenir à cet objectif clairement établi de maintien à niveau des compétences, l'entreprise a mis en place un programme de formation de ses commandants dans différents domaines comme la navigation, avec et sans pilote, la sécurité ou le management. Certaines de ces formations sont internes à l'entreprise, la taille de celle-ci le permettant, d'autres sont effectuées dans des structures externes reconnues dont elle peut être partenaire.

367. Formations internes. Les sociétés d'armement ou les managers qui ont une activité suffisamment développée devraient pouvoir proposer leurs propres formations et, selon leurs moyens, leur propre matériel ou supports. Ainsi, la CMA CGM a mis en place un plan de formation des officiers du groupe qui serviront sur les nouveaux navires propulsés au GNL (Gaz Naturel Liquéfié) afin de répondre à la nouvelle réglementation sur les émissions de soufre du transport maritime⁷⁶¹. Ils ont pu ainsi obtenir leurs brevets « gaz »⁷⁶² et ont été formés à utiliser ce produit très particulier⁷⁶³ comme

⁷⁶¹ L'annexe VI de la convention MARPOL qui prévoit un taux d'émission de soufre maximal de 0,5% dans les fumées d'échappement entrera en vigueur au 1^{er} janvier 2020, contre 3,5% aujourd'hui, en dehors des zones spéciales à 0,1%. Brûler du gaz comme carburant plutôt que des résidus de pétrole devient donc attractif car ce produit n'émet pas de soufre.

⁷⁶² Convention STCW, Règle V/I-2.

⁷⁶³ Le GNL est très particulier car il requiert une procédure de manipulation extrêmement rigoureuse et précise. C'est un gaz qui est maintenu sous forme liquide à une température inférieure à moins 160°C. La mise et le maintien en froid lors des transferts depuis la barge de soutage vers le navire sont des opérations complexes et risquées.

carburant⁷⁶⁴. Le même groupe travaille également sur des formations au management et sur la prise de décisions qui doit tenir compte de nombreux paramètres humains, techniques et environnementaux. La formation devrait prendre également en considération les problèmes liés à la communication, et aux différences culturelles. En intégrant une « *academy* » en son siège social, la société peut proposer à ses marins des formations au plus proche de leurs besoins.

368. Formations externes. La formation externe est certainement le mode formation continue le plus répandu, car il permet de fournir un service à des entreprises qui n'ont pas la capacité d'assurer elles-mêmes leurs propres formations ou bien lorsque les formations font appel à des systèmes hautement technologiques. Port Revel offre à ce titre des formations tout à fait originales à la manœuvre des navires aux futurs commandants de navires. La société de formation propose en effet de faire pratiquer les stagiaires sur des maquettes sur un plan d'eau aménagé à cet effet. Embarqués sur ces maquettes géantes, ils seront soumis aux mêmes effets que sur les navires réels. Ils seront par exemple confrontés à des effets de squat, aux effets résultant du croisement de deux navires dans des chenaux étroits, aux effets procurés par l'utilisation de remorqueurs ou encore par le passage de canaux (exemple des écluses du canal de Panama). L'avantage de ce type de formation est de s'affranchir des limites du simulateur en permettant de ressentir les mouvements du navire et de faire des erreurs en réel sans qu'elles n'aient d'impact sur la sécurité. Plus de 7000 pilotes et capitaines ont déjà suivi cette formation⁷⁶⁵. Ainsi, il a pu être montré que les effets de croisement ont pu participer à l'abordage entre les navires *Maingas* et *MSC Mee May* en 2004 lors d'un chenalage sur la Seine⁷⁶⁶. Un commandant formé à cette situation aurait peut-être anticipé les effets du croisement des navires et évité l'abordage.

La formation externe peut également être très utile pour pratiquer la simulation. Le reconnu centre de formation du Nautical Institute, tout comme certaines écoles de la marine marchande française, propose par exemple des formations au positionnement dynamique. Cet outil, très utilisé par les navires de soutien à l'offshore, est indispensable pour s'entraîner à utiliser les systèmes du bord. Or, cette formation ne fait partie de la formation « standard » prévue par STCW. L'achat de tels équipements serait coûteux pour les armateurs. Faire appel à ces centres spécialisés et reconnus permet d'avoir une main d'œuvre parfaitement formée et reconnue rapidement.

369. Formation pratique à bord. Une autre solution en matière de formation continue peut être trouvée dans la formation à bord des navires par le détachement d'un formateur qui viendrait former l'équipage sur le navire, *in situ*, avec l'équipement du bord. L'avantage de cette solution est double. Les coûts restent maîtrisés et l'équipement sur lequel les opérateurs seront formés sera celui utilisé pour la conduite du navire. Cette façon de procéder est particulièrement propice pour la formation à l'ECDIS. La BIMCO préconise ainsi d'avoir des formations aux cartes électroniques à bord des navires en plus de la formation obligatoire prévue par STCW. Le formateur pourrait voyager avec les navires de l'armateur et informer les équipages sur le fonctionnement de l'appareil utilisé au quotidien. Il pourrait

⁷⁶⁴ « Un plan de formation des officiers du groupe va être lancé pour leur permettre notamment d'obtenir leurs brevets gaz », *Le Marin* du 21 novembre 2017.

⁷⁶⁵ Le site propose 11 modèles réduits représentant 22 navires. <http://www.fr.portrevel.com/>

⁷⁶⁶ Rapport d'enquête technique, Abordage entre le navire *Maingas* et *MSC Mee May*, survenu le 26 mars 2004 en Seine, BEA Mer (2005).

aider à construire des passages plans optimisés et sûrs, aider à contrôler les messages d'erreurs et mettre à jour les cartes. Selon la BIMCO, « *contrôler les performances* [des opérateurs] *peut aider les officiers à rester vigilants* » sur les problématiques liées à l'utilisation d'un tel appareil⁷⁶⁷. Le formateur pourrait donc à ce titre établir des retours d'expérience sur le comportement des opérateurs et identifier les éventuels besoins en formation supplémentaires qui pourraient être dispensés à terre.

370. E-learning. Enfin, le dernier aspect de la formation continue consiste à suivre des formations à distance, numérisées. Le *e-learning* est assez récent sur les navires et remplace à peine les DVD de formation. La formation continue ne doit pas se limiter à ce type de pratique qui ne doit rester qu'un complément de la formation plus traditionnelle. En fonction des spécificités du navire, l'armateur pourra orienter les programmes de formation numériques. Sur un navire à passager, il pourra par exemple prévoir des sessions de formation à la gestion de la foule en cas de crise. Plus couramment, l'armateur prévoira des programmes embarqués sur la protection incendie, la haute tension ou encore sur l'embarquement ou le débarquement de personnes en mer⁷⁶⁸.

371. Conclusion. Investissement de l'armateur. Les solutions offertes à l'armateur en matière de formation continue sont donc multiples, et peuvent être modulées en fonction de ses besoins réels et des besoins des marins. Mais la complexité de son cadre juridique, comme celui retenu par la France, et les grandes libertés qui lui sont laissées pour élaborer sa stratégie, imposent qu'il soit parfaitement investi dans ce domaine de la compétence des équipages. C'est à cette condition que les programmes de formation retenus seront les plus appropriés. La volonté de l'armateur pour rendre la formation continue efficace devra être réelle et les besoins parfaitement identifiés.

L'ensemble des stratégies d'exploitation mises en œuvre par l'armateur ont donc toutes un point commun. Leur influence sur la qualité des équipages dépendra largement de l'investissement dont il fera preuve pour en limiter les effets négatifs.

⁷⁶⁷ KRONHOLM FRAENDE (M.), "Electronic navigation needs standardization to stay safe", BIMCO Bulletin, Technology and Efficiency, (Feb.2019).

⁷⁶⁸ Voir par exemple le catalogue des formations proposées par Videotel, leader dans ce domaine sur www.videotel.com.

SECONDE PARTIE – L'EQUIPAGE A L'ORIGINE D'UN DOMMAGE, LA RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR

« Les propriétaires du navire sont même garants de l'impéritie ou ignorance du Maître »,

Ordonnance de la Marine, Livre second, Titre VIII, Article 2.

372. Pour garantir la compétence des équipages des navires marchands, la formation maritime initiale encadrée par la convention STCW doit donc impérativement être complétée par des stratégies d'armement adaptées. Ces deux composantes de la conduite humaine des navires sont indissociables, et par de nombreux aspects, interconnectées. Il nous semble cependant que les stratégies d'armement ont un impact plus conséquent sur la sécurité de l'exploitation des navires puisqu'elles devront être conçues pour prévenir ou remédier aux défaillances de certains Etats formateurs ou du pavillon. Ce constat est encore plus frappant lorsque l'armateur fera appel à du personnel issu de pays avec lesquels il n'a aucun lien et dont il ne connaît pas la qualité du système de formation maritime. Elles sont en quelque sorte, et comme nous avons pu le démontrer, les ultimes barrières contre l'utilisation d'équipages parfaitement incompetents et le meilleur moyen pour prévenir les accidents.

373. Toutes ces stratégies qui visent à maîtriser les erreurs humaines des équipages ne sont cependant pas infaillibles, et malgré les mesures prises par l'armateur pour les contenir, différents dommages pourront naître de l'exploitation du navire. Les victimes chercheront naturellement à rendre l'armateur responsable de leur préjudice, et lui demanderont réparation pour les dommages causés par ses préposés. Celui qui aura agi avec soin dans la maîtrise de leurs compétences et qui se sera pleinement investi dans l'exploitation humaine de ses navires pourra leur opposer un régime de responsabilité civile propre au droit maritime, et très protecteur (Titre 1). En revanche, un armateur qui aura agi négligemment dans ce domaine et qui se sera totalement désintéressé de la question verra ce régime avantageux être levé proportionnellement à la nature des fautes qui pourront être retenues à son encontre (Titre 2).

TITRE 1 L'ARMATEUR SOIGNEUX DANS LA COMPOSITION DES EQUIPAGES, UN REGIME DE RESPONSABILITE PROTECTEUR

374. Un armateur qui aura su contrôler les compétences de ses équipages en adoptant des stratégies appropriées pour compenser les lacunes des Etats formateurs et minimiser l'impact de son éloignement avec l'exploitation de son navire, ne sera pas pour autant à l'abri d'un dommage causé par son personnel navigant. Cette remarque qui a tout du lieu commun a cependant de lourdes répercussions sur la mise en œuvre des responsabilités civiles liées au préjudice causé. En effet, en agissant en bon professionnel, ou comme l'énoncent certains auteurs, en « *bon père de famille* »⁷⁶⁹, l'armateur aura satisfait à la plupart de ses obligations directement liées à la qualification des équipages (Chapitre 1). Et c'est seulement à cette condition qu'il bénéficiera de régimes de responsabilité spécifiques au droit maritime et qui seront, comme nous pourrons le démontrer, extrêmement protecteurs (Chapitre 2).

⁷⁶⁹ La notion de « *bon père de famille* » issue de l'expression latine *bonus pater familias* se réfère à un individu abstrait dont le comportement doit être la norme et par rapport auquel on mesure le comportement d'une personne donnée pour déterminer ou mesurer un éventuel comportement fautif. Cette personne « standard » à laquelle on se réfère doit être soucieuse et attentive aux intérêts, aux biens ou aux missions qui lui sont confiés. Cette notion a été supprimée du droit français par la loi de 2014 pour lui préférer le terme de « raisonnablement ». Art.26 Loi n° 2014-873 du 4 août 2014.

CHAPITRE 1 LES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR

375. Avant de préciser les obligations qui pèsent sur l'armateur dans le domaine de la compétence des équipages, il apparaît indispensable d'identifier concrètement qui est cet armateur dans des structures que nous avons souvent vues complexes. En effet, en créant opportunément des montages aux multiples ramifications, les intérêts réels qui se cachent derrière le navire cherchent à contourner certaines contraintes juridiques ou sécuritaires et peuvent rendre difficile l'identification de celui qui doit assumer les obligations normalement dévolues à l'armateur traditionnel. L'éclatement de la gestion du navire et l'éloignement de l'armateur de son exploitation entraînée par l'enregistrement de *single ship companies* en sont les deux exemples les plus marquants. Cet éclatement manifesté entre autres par la délégation a fait apparaître de nombreux intervenants qui assurent dans les faits les prérogatives qui lui sont normalement dévolues. En agissant ainsi, ne délègue-t-il pas également une partie de son statut et donc de ses obligations (Section 1) ?

Cette question est primordiale puisqu'elle permettra de déterminer concrètement sur qui pèsent les obligations en matière de gestion des équipages. Une fois ce point éclairci, il sera plus aisé de définir le contenu de ces dites obligations, dont la principale sera celle de mettre et de maintenir le navire en état de navigabilité. Une des composantes de cette navigabilité, que nous nommerons la navigabilité humaine, sera directement influencée par les stratégies mises en place par l'armateur pour maîtriser les compétences de ses équipages (Section 2).

La seconde obligation de l'armateur sera de respecter les normes sécuritaires encadrées par les conventions internationales et par la loi de l'Etat du pavillon. Mais nous verrons que cette obligation s'apparentera plus à une obligation de conformité administrative qu'à une obligation produisant des effets concrets sur la qualité des équipages. Elle ne sera par conséquent qu'une branche de l'obligation plus générale de mettre le navire en état de navigabilité (Section 3).

SECTION 1 L'IDENTIFICATION DE L'ARMATEUR DANS DES ORGANISATIONS D'EXPLOITATION COMPLEXES

376. Bien comprendre la notion d'armateur impose de nous arrêter brièvement sur l'histoire des entreprises d'armement en précisant notamment comment celles-ci ont évolué jusqu'à prendre leur forme contemporaine (I). Cela nous conduira naturellement à nous pencher sur les modes d'exploitation actuels et comment ils peuvent parfois rendre l'identification de l'armateur difficile (II).

I. Historique des entreprises d'armement

377. La notion d'armateur sous l'antiquité. L'activité d'armateur a su évoluer et s'adapter aux changements juridiques et techniques survenus dans le commerce mondial⁷⁷⁰. Historiquement, le *naucière*, désignait indifféremment chez les grecs le patron du navire, l'entrepreneur de transport maritime ou encore le capitaine⁷⁷¹. Au IV^e siècle avant notre ère, le propriétaire qui était habituellement le patron de l'embarcation, s'est séparé progressivement du marchand qui commença à s'attacher ses services de transport par le biais de l'affrètement⁷⁷², ces deux acteurs étant dépendants de financements extérieurs : le marchand pour payer le fret et l'achat des marchandises et le *naucière* pour obtenir des fonds afin d'armer convenablement le navire et payer les équipages. L'investisseur se payait grassement sur le succès de l'expédition maritime⁷⁷³. Au II^e siècle avant notre ère, les romains imposèrent la tenue d'un service public de l'annonce⁷⁷⁴ au sein d'une corporation, les *Navicularii marini*⁷⁷⁵. Les notions de propriété et d'exploitation se différencièrent alors définitivement par la distinction entre l'*exercitor* (armateur exploitant) et *dominus navis* (armateur propriétaire)⁷⁷⁶. Mais ce n'est qu'au XIV^e siècle que le commerce maritime se modifia en profondeur avec une division franche des structures commerciales entre l'entreprise d'armement d'un côté et les marchands de l'autre. Le premier proposant une capacité de transport et le second des marchandises à transporter⁷⁷⁷.

378. L'évolution de la notion d'armateur sous les temps modernes. Mais peu importe la part de l'activité commerciale de l'armateur, l'activité d'armement reste constante et constitue le maillon central de son activité. Dans le cadre du financement de l'aventure maritime le choix du capitaine et dans une moindre mesure, de l'équipage, s'avérait être déterminant pour convaincre les investisseurs de concéder un prêt à la grosse aventure⁷⁷⁸. Pour y parvenir, l'armateur pouvait en vanter l'expérience et ses capacités à conduire le navire et la marchandise à bon port, promesse d'importants bénéfices. Au cours du XVIII^e siècle les armateurs se sont progressivement détachés de leur qualité de marchand pour se concentrer uniquement sur l'activité d'armement dont l'une des premières missions était de trouver un équipage au navire. Même si cette responsabilité était régulièrement transférée au capitaine, l'armateur pouvait néanmoins y participer. Le code du commerce de 1808 énonçait par exemple en son article 223 qu'il appartenait « au capitaine de former l'équipage du vaisseau et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage » et de préciser qu'il « le fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans le lieu de leur demeure ». Certains auteurs, tels le Doyen Rodière,

⁷⁷⁰ NDENDE (M.), « La mutation des entreprises du secteur des transports maritimes », *DMF* 1992-519, spec. 470.

⁷⁷¹ CORBIER (I.), *Ibid.*, p.12

⁷⁷² Le contrat de *misthoproasia* consistait à l'achat sous forme de leasing d'un navire en bois. Les affrétteurs mettaient de nombreuses années pour le payer avant d'en acquérir la jouissance pour plusieurs décennies. VELISSAROPOULOS (J.), *Les nauclères grecs, recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'orient hellénisé*, Librairie Droz (1980).

⁷⁷³ FAYLE (C.E.), *A short history of the world's shipping industry*, Routledge (1933), p.46.

⁷⁷⁴ BEURIER (J.P.), *Droits maritimes*, Dalloz (2008), p.316.

⁷⁷⁵ VELISSAROPOULOS (J.), *Ibid.*, p. 120.

⁷⁷⁶ ROUGE (J.), « Recherches sur l'organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l'Empire romain », *In Revue belge de philologie et d'histoire*, tome 45, fasc. 2 (1967), Histoire (depuis l'Antiquité) - Geschiedenis (Sedert de Ottidheid)

⁷⁷⁷ Voir par exemple Ordonnance de la marine, Livre III, Titre 1 et le C. com. de 1808, Livre II, Titre I et s.

⁷⁷⁸ Le prêt à la grosse aventure ou *contrat a la grosse* permettait de financer dans la Grèce ancienne (*nautika*) ou sous la Rome antique (*pecunia nautica*) les expéditions maritimes au travers de prêts consentis par des particuliers à l'armateur à un taux très élevé. Lorsque l'aventure maritime échouait (perte totale du navire et de la cargaison), les créanciers ne touchaient rien. LEMARCHAND (Y.), *Comptabilité maritime (prêts à la grosse aventure) : Prêts à la grosse aventure, profits aventureux (XVII^e s.-XVIII^e s.)*, In : Dictionnaire historique de comptabilité des entreprises, Presses Universitaires du Septentrion (2016).

parlent de l'entreprise d'armement sous sa forme moderne comme étant « *constitué par l'ensemble des entreprises qui exploitent ou utilisent des navires* »⁷⁷⁹. Cette conception large couvre différentes réalités qu'il convient de préciser.

379. Définitions conventionnelles. Les conventions internationales participent au flou qui entoure la notion d'armateur en n'en donnant pas une définition universelle⁷⁸⁰. Pour répondre aux nouvelles formes d'exploitation des navires, elles préfèrent dans la grande majorité des cas le terme plus large de « *compagnie* » à celui d'« *armateur* ». Ainsi, la convention STCW la définit comme étant « *le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a convenu de s'acquitter de toutes les tâches et obligations imposées à la compagnie par les présentes règles* »⁷⁸¹. De la même manière, le Code ISM précise que l'entité qui s'acquittera de la mise en œuvre du Code ISM sera la compagnie. Celle-ci pourra être le propriétaire, l'armateur-gérant ou l'affrètement coque-nue auquel l'armateur a confié la responsabilité du navire « *ou tout autre organisme ou personne auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de son exploitation* »⁷⁸². La convention MLC préfère la notion d'armateur qu'elle qualifie cependant de la même manière que les précédents textes⁷⁸³.

II. Une identification rendue difficile par les modes d'exploitation modernes

380. Comme le soulignait le Doyen Rodière, la notion d'armateur « *recouvre ainsi des activités, donc des responsabilités multiples* »⁷⁸⁴. Le navire pourra être en effet l'objet d'une succession de contrats qui emporteront plus ou moins la qualité d'armateur et qui rendront son identification parfois difficile. Ces contrats peuvent être suffisamment clairs pour que les dispositions agréées transfèrent automatiquement cette qualité à son co-contractant, comme dans le cas de l'affrètement coque nue ou du crédit-bail (A). D'autres accords contractuels peuvent en revanche ne transférer que partiellement certains aspects de l'exploitation du navire, éclatant ainsi encore un peu plus la gestion du navire et rendant complexe son identification (B). Les incertitudes soulevées par cet éclatement de la qualité d'armateur seront en fait levées par l'emploi, notamment en droit anglais, d'une terminologie appropriée qui ajoutera à la notion large (*shipowner*) la fonction spécifique de l'entité à qualifier (C).

⁷⁷⁹ RODIERE (R.), *Traité Général de Droit maritime*, Introduction : l'armement, Dalloz, n°295, 385 (1976).

⁷⁸⁰ Tout comme la notion de navire d'ailleurs. Chaque Convention établit en fait le domaine d'application des dispositions qu'elle prévoit en qualifiant, au cas par cas, ce que recouvre cette notion.

⁷⁸¹ Convention STCW, Règle I/1, définitions et clarifications, Art. 1.25.

⁷⁸² Code ISM, Règle 1.1.2.

⁷⁸³ Convention MLC Art. II, I.j : « *Armateur désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affrètement coque nue, à laquelle le propriétaire a confié la responsabilité de l'exploitation du navire et qui, en assumant cette responsabilité, a accepté de se charger des tâches et obligations incombant aux armateurs aux termes de la présente convention, indépendamment du fait que d'autres entités ou personnes s'acquittent en son nom de certaines de ces tâches ou responsabilités* ».

⁷⁸⁴ Navire *Fatima*, Ibid, obs. CORBIER (I.).

A. Les accords contractuels emportant la qualité d'armateur

381. Séparation entre propriété et exploitation. L'armateur peut être une personne physique ou une personne morale (beaucoup plus fréquent, surtout au commerce)⁷⁸⁵. En ce qui concerne notre étude, les armateurs seront considérés comme des entités privées⁷⁸⁶. D'une manière générale et un peu simpliste, il est possible de présumer que le propriétaire⁷⁸⁷ du navire en est également l'armateur. Mais il n'existe qu'une présomption simple⁷⁸⁸. En effet, par le jeu d'accords contractuels, la qualité d'armateur et les pouvoirs et responsabilités afférents, pourront être transférés à un tiers. Lorsque le code des transports énonce que « *l'armateur est celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire* »⁷⁸⁹, le législateur se base en fait sur l'exploitation du navire au détriment de la propriété. Bien qu'il existe toujours des armateurs propriétaires qui exploitent leur propre flotte⁷⁹⁰, la plupart des propriétaires sont aujourd'hui totalement étrangers à leur utilisation pratique, notamment lorsque des navires de grande taille et coûteux doivent être financés. Le rôle du propriétaire se limitera à en financer l'achat (banque, groupement d'intérêts etc.), toute autre considération pratique des choses de la mer étant transférées à un tiers.

382. Contrat de gérance. Cette situation se retrouve tout d'abord dans le contrat de gérance qui verra le propriétaire confier la gestion de son navire à une autre société qui deviendra à son tour armateur. Le propriétaire armateur initial n'étant plus « que » propriétaire. Contrairement à la délégation, il s'agit d'un transfert complet de cette qualité. Le gérant étant libre dans ses choix stratégiques il en deviendra l'exploitant. Cette situation a un intérêt limité puisqu'en prenant la qualité d'armateur, le gérant en assumera les mêmes responsabilités. Il est en revanche intéressant de se pencher sur les autres cas de transfert du statut d'armateur qui peuvent faire naître des difficultés d'identification des responsabilités en matière d'armement, notamment dans le domaine de l'équipage.

Ce transfert de la qualité d'armateur peut tout d'abord résulter de l'existence d'un contrat d'affrètement entre un fréteur (propriétaire ou armateur) et un affréteur. Même si le législateur prévoit des dispositions réglementaires dans ce domaine, elles ne sont que supplétives de la volonté des parties. La liberté contractuelle prédomine ici mais les principes généraux seront toujours assez semblables : le fréteur s'engagera « *moyennant rémunération, à mettre un navire à la disposition d'un affréteur* »⁷⁹¹.

⁷⁸⁵ BONASSIES (P.), SCAPEL (Ch.), *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^e Ed., p.178.

⁷⁸⁶ L'armateur peut être rarement une personne morale publique. Les navires de commerce appartenant à un Etat sont assimilés aux navires privés. La Convention de New-York de 2005 sur les immunités juridictionnelles des Etats et leurs biens va dans ce sens dans son article 16. « *À moins que les Etats concernés n'en conviennent autrement, un Etat propriétaire ou exploitant d'un navire ne peut invoquer l'immunité de juridiction devant un tribunal d'un autre Etat, compétent en l'espèce, dans une procédure se rapportant à l'exploitation de ce navire si, au moment du fait qui a donné lieu à l'action, le navire était utilisé autrement qu'à des fins de service public non commerciales* ». Les entreprises publiques d'armement existent encore à ce jour mais elles se font plus rares. En France, la CGM était une entreprise publique avant d'être privatisée en 1996.

⁷⁸⁷ Il peut également s'agir d'une copropriété.

⁷⁸⁸ C. transp., Art. L.5411-2 : « *Le propriétaire ou les copropriétaires du navire sont présumés en être l'armateur* ».

⁷⁸⁹ C. transp., Art. L.5411-1.

⁷⁹⁰ Ce fonctionnement existe encore, notamment chez les armateurs de taille plus modeste. Ainsi, la société familiale finoise Godby Shipping Ab possède et exploite 7 navires battant pavillon finlandais. <https://www.godbyshipping.fi/en/fleet>

⁷⁹¹ C. transp., Art. L.5423-1.

383. Affrètement coque nue. L'affrètement du type « coque nue » ne posera pas de difficultés majeures quant à l'identification de l'armateur. En effet en vertu de l'article L.5423-8 du code des transports qui énonce que « *par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage contre paiement d'un loyer à mettre à disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplet pour un temps défini* », l'affréteur s'acquittera de toutes les obligations relatives à l'armement du navire. Ce type de contrat est couramment utilisé par les propriétaires qui ont investi dans l'achat de navires mais qui n'ont pas l'expérience ni la volonté d'en assurer l'exploitation. Seul le revenu financier qu'il pourra générer via le loyer sera considéré. L'affréteur supportera donc une double qualité. Il sera d'une part affréteur envers le propriétaire et d'autre part armateur envers les tiers ou ses autres cocontractants puisqu'il sera « *celui qui exploite le navire en son nom* ». En effet, l'affrètement coque nue n'impose pas à celui qui met à disposition le navire (le fréteur), ni de l'armer ni de l'équiper. L'affréteur qui aura la volonté d'exploiter le navire, à moins qu'il n'effectue un autre sous-frètement du type coque nue, devra pourvoir celui-ci en moyens humains, matériels et administratifs de telle sorte qu'il soit capable de prendre la mer et d'effectuer l'activité maritime envisagée⁷⁹² en toute sécurité.

384. Contrat type. Contenu en matière d'équipage. Le contrat d'affrètement type Barecon proposé par la BIMCO dans le cadre de l'affrètement coque-nue stipule ainsi dans sa clause 10 que « *durant la période d'affrètement le navire sera en pleine possession et à la disposition absolue de l'affréteur et sous leur entier contrôle dans quelque domaine que ce soit* ». Cette clause va même plus loin en matière d'équipage lorsqu'elle précise que l'affréteur devra à ses propres frais et sous son entière responsabilité, armer le navire en équipage et que par conséquent « *le commandant, les officiers et l'équipage du navire seront dans tous les cas les préposés de l'affréteur, quand bien même pour une quelconque raison, ils seraient nommés par le fréteur* »⁷⁹³. La loi française supplétive de la volonté des parties cloisonne elle aussi parfaitement les activités de l'affréteur coque-nue de celle du fréteur et les conséquences pratiques qui pourraient naître de l'exploitation du navire lorsqu'elle énonce que l'affréteur devra garantir « *le fréteur contre tous recours des tiers qui sont la conséquence de l'exploitation du navire* »⁷⁹⁴.

Il ne fait aucun doute que l'affréteur deviendra l'armateur puisqu'il exploitera le navire, recrutera les équipages et s'assurera de leurs qualifications. La partie qui doit garder le contrôle de la compétence des équipages est donc, sous un tel contrat, clairement identifiée. Ce transfert des pouvoirs de l'armateur au non-propriétaire pourra par ailleurs aisément être opposé aux tiers puisque le propriétaire pourra montrer qu'il n'est pas celui qui exploite le navire en prouvant l'existence du contrat d'affrètement qui devra être régulièrement publié sur le fichier des navires⁷⁹⁵. Mais l'armateur ainsi nouvellement identifié ne peut-il pas lui-même transférer cette qualité à un tiers ? Il le peut

⁷⁹² C. transp., Art. L.5000-4 : « *Un navire est dit armé lorsqu'il est pourvu des moyens matériels, administratifs et humains nécessaires à l'activité maritime envisagée* ».

⁷⁹³ L'article 28 du décret associé à la loi du 18 juin 1966 précise en des termes semblables que : « (...) *L'affréteur recrute l'équipage, paie ses gages, sa nourriture et les dépenses annexes (...)* »

⁷⁹⁴ C. transp., Art. L. 5423-9.

⁷⁹⁵ La publication des contrats d'affrètement supérieurs à un an ne concerne bien sûr que les navires battant pavillon français.

indiscutablement dans le cadre d'un nouvel affrètement coque-nue. Les mêmes causes produisant les mêmes effets, le sous-affréteur devenant à son tour armateur.

385. Contrat de type crédit-bail. Les problèmes posés par l'identification de l'armateur peuvent se retrouver par ailleurs dans le cadre du crédit-bail du type « *leasing* » qui trouve son utilité dans le financement de l'achat de navires⁷⁹⁶. La question qui se pose alors est de savoir si au même titre que l'affréteur coque-nue, le crédit preneur pourra prendre la qualité d'armateur à la place du propriétaire bailleur. La Cour d'appel de Paris répond à cette question de manière positive dans un arrêt de 2014 en énonçant que « *le banquier acquiert la propriété du navire en vue de sa location, il cède la gestion commerciale et nautique ainsi que l'entière maîtrise du navire au crédit preneur, qui devient l'affréteur coque-nue du navire pour un temps défini* »⁷⁹⁷. Même si la Cour préfère le terme « *utilisateur* » au terme « *exploitant* » pour identifier l'armateur, elle constate que le crédit preneur était bien l'armateur du navire puisque celui-ci en assumait les prérogatives. Pour soutenir sa décision, la Cour montre entre autres éléments qu'il n'existait pas de liens contractuels entre le crédit bailleur et l'équipage qui a été recruté par une société tierce, mandatée par le seul crédit preneur. Ce type de montage vient en fait compléter l'affrètement coque nue et en prend les mêmes apparences même s'il peut être motivé par un financement différent. Il ne fait aucun doute que l'affréteur coque nue ou le crédit bailleur, en assumant l'exploitation du navire en ses aspects commerciaux et nautiques (et non pas l'utilisation), prend la qualité d'armateur. La décision nous semble donc pleinement justifiée.

La situation est cependant plus complexe lorsque le navire est utilisé dans le cadre de contrats qui partagent l'exploitation du navire, comme les contrats d'affrètement à temps ou les contrats de *management*.

B. Les accords contractuels entraînant l'éclatement de la qualité d'armateur

386. Principes. Certains accords contractuels ne transfèrent pas la qualité d'armateur aussi explicitement. En laissant la seule gestion commerciale à l'affréteur, le fréteur à temps rend l'exploitation du navire ambiguë et favorise une situation où à la fois l'affréteur et le fréteur pourraient se partager la qualité d'armateur (1). La délégation à des sociétés de *shipmanagement* ou de *crewmanagement* de certaines des attributions normalement dévolues à l'armateur-fréteur amène également à se demander si ces entités qui assurent l'entretien, la gestion technique et de la fourniture des équipages ne peuvent pas également se voir attribuer la qualité d'armateur (2).

⁷⁹⁶ DELEBECQUE (Ph.), *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13^e éd., (2014), n°164.

⁷⁹⁷ CA Paris, 3 juillet 2014, navire *The One*, n°12.17053, DMF 762-800, obs. PIETTE (G.), « *Le constat que le crédit preneur a choisi et embauché l'équipage, ou encore qu'il a procédé au règlement des factures du fournisseur d'équipements est beaucoup plus opportun pour le qualifier d'armateur que le fait qu'il soit utilisateur du navire. (...) Le crédit bailleur n'a pour rôle que de financer le navire, mais n'entend aucunement participer à son armement* ». En l'espèce, un fournisseur du navire intentait une action pour recouvrement de frais de fourniture d'équipements contre le propriétaire (crédit bailleur) du navire qui en avait pourtant laissé l'intégralité de la gestion à un crédit preneur. La Cour de cassation a cassé la décision de la Cour d'appel d'Aix en Provence (CA Aix-en-Provence, 6 mars 2009, RG n°06-16294 et RG n°07-09138) qui condamnait le crédit bailleur à rembourser au fournisseur les sommes dues par le crédit preneur. La Cour de renvoi déclare fort justement que le fournisseur impayé ne peut pas agir contre le crédit bailleur, mais seulement contre le crédit preneur qui avait alors qualité d'armateur et avec lequel il avait contracté.

1°) L'affrètement à temps, un partage de la qualité d'armateur ?

Même si l'affréteur à temps partagera certains aspects de la gestion du navire avec le fréteur (a), la maîtrise des compétences des équipages restera une prérogative quasi-exclusive de ce dernier (b).

a) Un partage de la gestion du navire

387. Principe de l'affrètement à temps. Partage de l'exploitation. L'affrètement à temps consiste à ce que « *le fréteur mette à la disposition de l'affréteur un navire armé pour un temps défini* »⁷⁹⁸. Or un navire est dit armé lorsque celui-ci « *est pourvu des moyens matériels, administratifs et humains nécessaires à l'activité maritime envisagée* »⁷⁹⁹. En dehors de la durée de la location qui est souvent inférieure à celle de l'affrètement coque nue, la similitude majeure entre les deux modes d'exploitation réside dans le fait que le fréteur fournira un navire déjà pourvu en moyens humains, matériels et administratifs contre le paiement d'un loyer⁸⁰⁰. L'affréteur n'aura donc en théorie aucune responsabilité quant au choix et à l'engagement de l'équipage. Cette prérogative qui fait partie intégrante d'un concept plus large qui est la gestion nautique du navire, restera entre les mains de l'armateur-fréteur (article 20 du décret du 31 décembre 1966)⁸⁰¹. A partir du moment où le navire sera mis à disposition de l'affréteur, celui-ci l'utilisera dans les limites prévues par le contrat d'affrètement. Cette utilisation est couramment appelée exploitation commerciale (article 21 du décret du 31 décembre 1966)⁸⁰². Elle viendra compléter l'exploitation nautique assumée par l'armateur et ne touchera qu'aux aspects commerciaux du navire, à savoir l'organisation des escales, la quantité et le type de marchandise chargée à bord, le chargement et le déchargement du navire etc.

388. Risques liés au partage de l'exploitation du navire. Ainsi, dans le cadre d'un affrètement à temps, une partie de la qualité d'armateur pourrait en théorie être transférée à l'affréteur. L'armateur-affréteur commercial partageant une partie de l'exploitation du navire avec l'armateur-fréteur nautique. La Cour de cassation s'est prononcée dans ce sens lorsqu'elle énonce dans un arrêt rendu en 1999 que « *dans l'affrètement à temps, la qualité d'armateur qui appartient à celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non propriétaire, se retrouve partagée entre le fréteur, qui conserve la gestion nautique de son navire, et l'affréteur, qui en a la gestion commerciale* »⁸⁰³. La Cour tranche ainsi l'ambiguïté qui pouvait résulter sur la qualification de l'affréteur à temps mais n'emporte pas notre adhésion. Même si la loi qui définit l'armateur comme étant celui qui exploite le navire ouvre la voie à l'éclatement de cette notion par la différenciation entre l'exploitation nautique et l'exploitation

⁷⁹⁸ C. transp., Art. L.5423-10.

⁷⁹⁹ C. transp., Art. L.5000-4.

⁸⁰⁰ Abstraction faite de l'affrètement à temps avec dévolution qui est une variante rare de l'affrètement à temps qui verra l'existence d'un contrat d'affrètement à temps avec transfert de la responsabilité de l'armement à l'affréteur. On se rapprochera alors de l'affrètement coque nue avec un dimensionnement « à la carte » des obligations de l'affréteur dans les aspects de la gestion des navires normalement dévolus à l'armateur.

⁸⁰¹ « *Le fréteur conserve la gestion nautique du navire* », C. transp., Art. R.5323-12.

⁸⁰² « *La gestion commerciale du navire appartient à l'affréteur* », C. transp., Art. R.5323-13.

⁸⁰³ Cass. Com, 26 octobre 1999, n°97-17715, *Bull. 1999 IV*, navire *Fatima*, Liverpool and London Steamship P&I association c. / GIE Groupe Concorde, *DMF* 2000-601, obs. CORBIER (I.).

commerciale, il semble que celle-ci se limite à un contexte purement contractuel pour définir les obligations des parties au contrat d'affrètement.

389. Relativité de l'importance de la gestion commerciale. En effet, il pèse sur l'armateur des obligations légales de sécurité que nous précisons plus loin mais qui elles, ne sauraient être dissociées⁸⁰⁴. Seul l'armateur « *nautique* » devra en assumer la responsabilité. L'article L.5000-4 du code des transports qui dit que le navire est armé « *lorsqu'il est pourvu des moyens matériels, administratifs et humains nécessaires à l'activité maritime envisagée* » précise cette notion d'armement d'un point de vue législatif et exclut de cette définition toute notion commerciale. Il ne fait aucun doute que celui qui fournira des moyens matériels au navire (pièces de rechange), assumera sa gestion administrative (enregistrement auprès de l'Etat du pavillon, suivi de la classification etc.) ou recrutera les équipages, endossera cette qualité puisque ces éléments de la gestion des navires constituent le fondement de la notion d'armement (visant à assurer la sécurité des biens et des personnes au cours de l'expédition nautique). Les aspects commerciaux n'étant, à notre sens, que secondaires.

Les dangers qui peuvent résulter de cette dissociation à partir du moment où elle touche à ces aspects fondamentaux de l'armement d'un navire sont montrés par l'arrêt *Ann Bewa*. Les conséquences ont été plus dramatiques dans cette affaire puisque des pompiers professionnels ont été grièvement blessés suite à une intervention à bord d'un navire à quai pour combattre un incendie causé par le mauvais arrimage de la marchandise. La Cour d'appel d'Aix-en-Provence a rejeté l'action de l'administration à l'encontre de l'armateur-fréteur au motif que la capitaine n'était pas le commettant du fréteur lors des opérations de chargement et de déchargement qui ressortaient de l'affréteur car relevant de la gestion commerciale⁸⁰⁵. Cette dissociation appliquée à un événement sécuritaire est contestable puisque comme nous allons le voir, l'affréteur n'a en fait aucune maîtrise réelle sur l'action de l'équipage censé obéir à ses ordres commerciaux. A chaque fois que la sécurité sera engagée, la gestion commerciale devra naturellement s'effacer au profit de la gestion sécuritaire qui elle, ne relève que de l'armateur-fréteur.

390. Conception de *common law*. Unité de la notion. Cette idée de l'unité de la notion d'armateur est clairement reprise par le droit de *common law* qui sera en pratique, le droit qui organisera la grande majorité des dispositions contractuelles de l'affrètement à temps⁸⁰⁶. Lord Diplock l'a défini comme étant un contrat "*for services to be rendered to the charterer by the shipowner through the use of the vessel by ship owner's own servants, the Master and the crew, acting in accordance with such directions as to the cargoes to be loaded and the voyages to be undertaken as by the terms of the charter-party the charterer is entitled to give to them*"⁸⁰⁷. Ainsi, même si l'équipage peut recevoir des instructions sur le voyage et la marchandise de la part de l'affréteur, ils n'agiront qu'en qualité de préposé de l'armateur confirmant ainsi le principe que le contrat *time charter* ne procurera à l'affréteur

⁸⁰⁴ BONASSIES (P.), Supplément, *DMF* 1 mai 2001, n°5.

⁸⁰⁵ CA Aix en Provence, 25 février 1979, navire *Ann Bewa*, *DMF* 1980.51, obs. BONASSIES (P.).

⁸⁰⁶ COGHLIN (T.), BAKER (A.W.), KENNY (W.), *Time Charter*, 6th Ed., Lloyd's Shipping Law Library, Informa Law, London (2008), p.335 et s.

⁸⁰⁷ *The Scaptrade* [1983] 2 Lloyd's Rep. 253, pp.256 to 257.

qu'un simple droit d'utilisation du navire⁸⁰⁸. Elle ne consacre donc pas la théorie de l'éclatement de la notion d'armateur même si en marge de ses obligations générales, l'affréteur aura quelques pouvoirs secondaires sur l'équipage définis contractuellement.

391. Décision Raynes v. Ballantynes. Une ancienne décision a posé le principe que même si le capitaine est sous les ordres de l'affréteur dans un contrat de type *time charter*, celui-ci reste le préposé de l'armateur qui devra donc répondre de ces actes. Ainsi, il a été avancé pour des dommages causés à un quai lors de manœuvre d'accostage, que « *le capitaine a été nommé par l'armateur mais devait suivre les instructions de l'affréteur. Ce contrat ayant eu pour effet de placer le navire à l'entière disposition de l'affréteur dans les limites spécifiées par la charte-partie, et par conséquent le capitaine devait obéir aux ordres de l'affréteur, toujours dans les mêmes limites du contrat. Malgré cela, il ne fait pas de doute qu'il restait le préposé de l'armateur. En conséquence, en dehors de la clause d'exception (voir infra n°518), l'armateur restait responsable des actes de son capitaine quand bien même il n'avait plus aucun contrôle dessus puisqu'il suivait les instructions de l'affréteur* »⁸⁰⁹. L'affréteur ne peut donc pas prendre l'apparence de l'armateur, ni certaines de ses prérogatives essentielles telle que la gestion des équipages.

392. Contrats types. Les rédacteurs des contrats d'affrètement à temps adoptent cette conception plus rigoriste de l'unité de la notion lorsqu'ils prévoient dans leurs contrats-types que “*nothing herein stated is to be construed as a demise of the vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew and all other similar matters, same as when trading for their own account*”⁸¹⁰. En aucun cas les stipulations contractuelles ne constitueront un transfert du navire sous la responsabilité de l'affréteur. Cette notion de *demise* ne souffre d'aucune ambiguïté. Elle correspond à l'affrètement coque-nue ou au contrat de gérance tels que précisés précédemment. Les prérogatives sécuritaires élémentaires resteront bien sous la responsabilité entière de l'armateur-fréteur, ce qui inclut le contrôle des actes de l'équipage.

La jurisprudence de *common law* matérialise les différences entre ces deux types d'affrètements en les comparant à la location d'une barque⁸¹¹. D'un côté on loue une barque seule, le locataire devant ramer pour voyager (*bareboat charter*). De l'autre côté, le locataire loue un rameur et sa barque et celui-ci suivra les ordres du locataire dans les limites du contrat de location (*time charter*). Dans le second cas, le locataire n'a pas la maîtrise effective du navire. Plus récemment, la Chambre des Lords a clairement tranché à l'inverse de la décision française, dans la décision du *Hill Harmony*. Elle a précisé que l'emploi du navire par l'affréteur ne devait pas se faire au détriment de la sécurité qui ne relevait

⁸⁰⁸ « *Le navire affrété reste la possession de l'armateur, le capitaine et l'équipage restent des préposés de l'armateur. Ce que procure l'affrètement à temps à l'affréteur est un droit d'utilisation du navire* », *The London Explorer* [1971], 1 Lloyd's Rep. 523, p.526.

⁸⁰⁹ “*Although the Master is under the orders and directions of the charterers, the owners remain liable for negligence of the Master, subject to any exception in the Charter (...). The captain was appointed by the owners, but was to be under the directions of the charterers. The effect of that contract was to place the vessel at the complete disposal of the charterers within the limits specified in the Charter, and subject to the same limits the Master was bound to obey the orders of the charterer, although no doubt he was still the servant of the shipowner. Consequently, apart from the clause [exception clause], the owners would be responsible for any negligence of the Master, although the owner had no voice to control the master, who was carrying out the charterer's instructions*”. *Raynes v. Ballantynes* [1898] 14 TLR 399

⁸¹⁰ Clause 26, charte-partie type NYPE 91.

⁸¹¹ *Sea & Land Securities v. Dickinson* [1942] 72 Lloyd's Rep. 159, p.163

qu'exclusivement du capitaine et donc de l'armateur-fréteur⁸¹². Cette approche plus pragmatique confirme donc l'analyse du professeur Pierre Bonassies qui énonce que dans ces contrats types NYPE ou BALTIME, « rien ne permet de conclure à l'intention des parties de transférer à l'affréteur, même partiellement, la qualité d'armateur »⁸¹³. Il nous semble que ce qui est parfois qualifié d' « exploitation commerciale » devrait selon nous être qualifié d' « organisation commerciale », voire d' « utilisation commerciale du navire »⁸¹⁴. Contrairement aux arguments avancés par la Cour dans la décision du navire *Fatima*, la qualité d'armateur dans l'affrètement à temps ne semble pas partagée entre l'armateur et l'affréteur.

Selon nous, l'affréteur à temps ne peut pas se voir attribuer la qualité d'armateur. Même si par le jeu d'accords contractuels il obtiendra certains pouvoirs normalement dévolus à l'armateur-fréteur, les obligations essentielles qui qualifient l'armement du navire resteront de la seule responsabilité de ce dernier. Cette précision étant apportée, il convient de distinguer comment ces pouvoirs particuliers attribués contractuellement à l'affréteur par le jeu de la délégation de l'organisation commerciale peuvent influencer sur l'armement des navires en moyens humains, notamment en leurs aspects qualitatifs.

b) Des pouvoirs limités de l'affréteur à temps sur les compétences des équipages

393. Position des marins vis-à-vis de l'affréteur. L'éclatement de la gestion nautique et commerciale du navire dans l'affrètement à temps résultant d'accords contractuels fait naître une situation ambiguë pour les marins. Si l'on ne tient pas compte d'une potentielle délégation de la gestion des aspects humains à une société de recrutement et de placement, l'équipage servant à bord d'un navire sera en effet recruté par l'armateur et à ses ordres pour ce qui concerne les aspects nautiques mais également aux ordres de l'affréteur en ce qui concerne les aspects commerciaux. Se pose donc naturellement la question des pouvoirs et de l'influence de l'affréteur dans le processus de recrutement qui incombe normalement à l'armateur. En théorie, il n'en a aucun puisque la gestion nautique inclut l'armement du navire en équipage suffisant en qualité. En pratique la situation est beaucoup plus nuancée puisqu'en matière d'affrètement, c'est la liberté contractuelle qui prédomine. Rien n'empêche donc les parties à s'accorder sur des stipulations contractuelles concernant l'équipage et leur niveau de formation.

Les contrats d'affrètement pourront donc prévoir que l'affréteur aura un droit de regard sur le recrutement du capitaine ainsi qu'un droit de suggestion sur son remplacement dans le cas où son incompétence pourrait nuire à ses intérêts commerciaux. La clause 8 du contrat d'affrètement à temps NYPE 93 précise en ce sens que : « si l'affréteur a des motifs raisonnables d'insatisfaction sur la conduite du capitaine ou des officiers, les armateurs doivent, après réception des éléments justifiant

⁸¹² The *Hill Harmony*, [2001], 1 Lloyd's Rep. 147.

⁸¹³ BONASSIES (P.), Supplément, *DMF* 1 mai 2001, n°5.

⁸¹⁴ Une décision anglaise de 1929 précise ainsi que le capitaine gardera toujours la responsabilité de la sécurité de son navire : « it was for the Captain, *within the limits of obviously grave danger*, to follow (the charterers) instructions without undue question ». *Porsmouth Shipping v. Liverpool & Glasgow Salvage Association* LLR [1929] 34 Rep. 459.

cette insatisfaction, investiguer, et, le cas échéant, effectuer les relèves nécessaires ». Il ne s'agit donc pas d'un pouvoir de révocation mais d'un simple pouvoir de suggestion que l'armateur-fréteur n'est pas tenu de suivre. En pratique, ce simple pouvoir peut prendre de la consistance par le jeu des pressions commerciales. L'affréteur restant le client de l'armateur-fréteur, ce dernier aura tout intérêt à procéder à un changement de l'équipage et surtout du capitaine si la requête de l'affréteur est justifiée. De la même manière, bien que cette précision puisse paraître futile puisqu'elle fait partie des standards minimaux requis par la convention STCW, l'affréteur pourra également demander à l'armateur de révoquer un capitaine qui ne parlerait pas suffisamment anglais. L'importance de la communication verbale ayant déjà été démontrée, les affréteurs n'hésitent pas à utiliser cette clause pour imposer des changements d'équipage⁸¹⁵. Des motifs d'insatisfaction sur leur façon de conduire l'expédition maritime pourront entraîner une désaffection pour tel ou tel armateur dans un marché de l'affrètement ultra concurrentiel. Même si le rapport de forces entre armateur et affréteur peut parfois s'inverser en fonction des taux d'affrètement, il est de l'intérêt des deux parties de trouver des compromis satisfaisants.

394. Un contrôle de l'affréteur sur les équipages à géométrie variable. Le degré d'investissement de l'affréteur dans cet aspect de l'armement des navires sera donc à géométrie variable. Un affréteur qui exploite commercialement un navire à la technicité relativement simple (porte-conteneurs par exemple) s'en remettra intégralement à l'armateur et choisira les contrats d'affrètement standards. Un affréteur qui choisit d'affréter un navire qui demande une expertise particulière n'hésitera pas à intégrer à la charte-partie des dispositions sur le recrutement, la formation, l'expérience et la nationalité des marins qui serviront à bord. Certaines compagnies pétrolières qui affrètent des navires de soutien à l'offshore imposent par exemple la tenue et la mise à jour d'une *crew matrix* qui répertorie l'expérience de chacun des marins à leur poste et sur le navire en question. L'affréteur demandera à l'armateur que le commandant et son second aient au minimum 12 mois d'expérience à leur poste. Condition cumulée avec 1 mois d'expérience sur ce navire. Les officiers subalternes devront quant à eux avoir un minimum de 6 mois d'expérience à leur poste chacun ou alors qu'ils cumulent ensemble un minimum de 14 mois d'expérience à ce poste. L'affréteur imposera par ailleurs que chacun des officiers soit dûment certifié au positionnement dynamique qui n'a pourtant pas un caractère obligatoire selon la convention STCW⁸¹⁶. Plus l'expertise nécessaire à la conduite d'un navire sophistiqué sera importante, plus l'affréteur s'investira dans les compétences des équipages et plus ses exigences seront élevées.

Le transfert de la qualité d'armateur et des obligations qui y sont liées est donc possible et même extrêmement répandu. Par les aménagements contractuels, le propriétaire, ou même un non-propriétaire, peut se détacher de l'exploitation du navire. Ce transfert de la qualité d'armateur très clairement défini dans les cas de crédit-bail, du contrat de gérance ou de l'affrètement coque-nue est plus nuancé pour

⁸¹⁵ Clause 8-a du contrat d'affrètement NYPE 93. *“The Master shall be conversant with the English language and (although appointed by the Owners) shall be under the orders and directions of the Charterers as regards employment and agency; and the Charterers shall perform all cargo handling, including but not limited to loading, stowing, trimming, lashing, securing, dunnaging, unlashng, discharging, and tallyng, at their risk and expense, under the supervision of the Master”*.

⁸¹⁶ Code STCW, Section B-V/f: Recommandations concernant la formation et l'expérience du personnel exploitant des systèmes de positionnement dynamique.

l'affrètement à temps⁸¹⁷. Mais la plupart du temps, l'armateur identifié comme tel (propriétaire ou non) n'est pas lui-même capable d'assumer l'armement du navire et doit en déléguer, comme nous l'avons mentionné dans le chapitre précédent, tout ou partie de sa gestion. Dès lors, cette délégation technique, administrative et humaine peut-elle également transférer la qualité d'armateur à l'entité assumant cette charge ?

- 2°) Les contrats de *management*, un dédoublement de la qualité d'armateur proportionnel au degré de délégation de la gestion du navire

395. Délégation contractuelle du statut (non). Lorsque l'armateur ne délègue que la gestion humaine, il garde la maîtrise de la conduite du navire. Le *crewmanager* ne peut donc pas être qualifié d'armateur puisqu'il n'a aucune maîtrise sur le navire et l'équipage n'est pas sous ses ordres en ce qui concerne la conduite de l'expédition maritime⁸¹⁸. La situation peut en revanche s'avérer être plus complexe lorsque l'armateur délègue toute la gestion de ses navires à une société de *shipmanagement* (la gestion technique, humaine et commerciale). Le *shipmanager* semble donc devenir l'armateur puisqu'il en assume toutes les prérogatives.

Le contrat de *shipmanagement* type édité par la BIMCO répond à cette question de manière négative puisque celui-ci n'agit qu'en qualité de mandataire de l'armateur qui lui a donné la mission de gestion. L'article 8 prévoit dans ce sens que « *the manager undertakes to use their best endeavors to provide the Management Services as agents for and on behalf of the owners in accordance with sound ship management practice* ». Dès lors, les tiers non concernés par ce contrat ne reconnaîtront que l'armateur comme interlocuteur dans leurs relations avec lui⁸¹⁹. L'esprit de la délégation n'est donc pas de transférer la qualité d'armateur à son cocontractant. La réglementation française semble adopter la même approche puisqu'elle précise que l'armateur sera « *toute personne pour le compte de laquelle un navire est armé (...) indépendamment du fait que d'autres employeurs ou entités s'acquittent en son nom de certaines tâches* ». Elle précise par ailleurs que l'armateur sera « *toute personne qui exploite un navire en son nom, qu'il en soit ou non le propriétaire* »⁸²⁰. Or le *shipmanager* n'exploite pas le navire en son nom mais au nom de son mandant (*as agent, on owners' behalf*) en s'acquittant de certaines tâches clairement définies dans le contrat de *shipmanagement*.

396. Délégation de fait du statut. Mais une fois ce principe posé il convient d'adopter une approche plus pragmatique de cette situation ambiguë. Les pouvoirs du *shipmanager* sont parfois tels que l'armateur qui lui a délégué la gestion du navire n'a en réalité plus aucun contrôle sur son navire et ne devient qu'un mandant apparent. Cette situation se retrouve notamment lorsque l'armateur a délégué à son *shipmanager* la responsabilité de la mise en place et du suivi du Code ISM sur le navire. Comme

⁸¹⁷ C. transp., Art. L.5412-2 : « *Le capitaine est désigné par le propriétaire du navire ou, en cas d'affrètement, par l'armateur selon la convention conclue entre le propriétaire et l'affréteur* ».

⁸¹⁸ L'équipage devra suivre malgré tout certaines directives de son *crewmanager* notamment en ce qui concerne la gestion du personnel à bord, la gestion des relèves, le suivi des notations du personnel etc.

⁸¹⁹ L'article 1199 du code civil consacre ce principe lorsqu'il énonce que « *Le contrat ne crée d'obligations qu'entre les parties. Les tiers ne peuvent ni demander l'exécution du contrat ni se voir contraints de l'exécuter* ».

⁸²⁰ C. transp., Art. L.5511-1.

nous avons pu le mentionner dans le chapitre précédent, assumer l'élaboration et l'application du Code à bord du navire impose d'avoir une grande maîtrise de son exploitation et une certaine liberté de décision qui ne peut s'accommoder d'une relation mandataire / mandant puisque ce sera la *shipmanager* qui en aura finalement défini les contours. La situation est ambiguë et pourrait tromper les tiers. Rien ne devrait donc faire obstacle, comme le souligne le professeur Philippe Delebecque, à ce que la théorie de l'apparence s'applique en l'espèce⁸²¹. Le *shipmanager* prendrait alors la qualité d'armateur.

De tels pouvoirs sur l'exploitation du navire rend en effet douteux le principe selon lequel un *shipmanager* ne devrait agir que dans le cadre de sa mission tel qu'il a pu être défini avec le donneur d'ordres. C'est pour cette raison que la jurisprudence tend à doubler la responsabilité de l'armateur avec celle du *shipmanager* lorsque ce dernier commet une faute dans l'exécution de sa mission⁸²², le rapprochant ainsi du statut juridique de l'armateur⁸²³. Cette approche semble nécessaire et permet de répondre aux nouvelles organisations des structures armateuriales qui rendent difficiles l'identification de l'armateur réel, notamment par la création de société écrans de type *single ship company* que nous avons déjà mentionné⁸²⁴. Cette responsabilité solidaire impose donc à l'armateur de mentionner le *shipmanager* comme bénéficiaire de sa couverture d'assurance de responsabilité en tant que coassuré⁸²⁵ (voir par exemple l'annexe 7 pour un exemple de co-assurance).

C. La conception anglaise de la qualité d'armateur, une approche pragmatique

397. Différenciation entre propriété et exploitation en *common law*. Il est maintenant opportun de préciser les nuances d'interprétation de la notion d'armateur en *common law*. L'interprétation française est, malgré un intérêt certain, assez peu utile dans la pratique. La plupart des contentieux devant en réalité être réglés par le droit de *common law*. Les deux arrêts majeurs des juridictions françaises (navire *The One* et navire *Fatima*) que nous venons de préciser montrent les potentielles sources de difficulté d'identification de l'armateur lorsque le terme employé est celui d'« *owner* » qui est beaucoup trop général. Nous avons déjà pu soulever que le droit anglais n'utilisait pas le sens *owner* pour qualifier le propriétaire « officiel » mais celui qui contrôle le navire. La jurisprudence a ainsi précisé que ce qualificatif “*does not refer to the registered owner but is a word used to refer to the person or entity which has the possession of the vessel and employs and has the right to control the master and crew. In other words, it is not a proprietary term but relates to the control of the vessel and the responsibility for those in charge of her*”⁸²⁶.

La terminologie utilisée pour qualifier la notion d'armateur (*owner*) se déclinera suivant les intérêts qui se cachent derrière l'entité concernée. Cette approche très pragmatique s'adapte parfaitement

⁸²¹ DELEBECQUE (Ph.), *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13^e édition (2014), n°520.

⁸²² *The Safe Carrier*, House of Lords, 23 mars 1994, 1.LLR 1994.584. *The Marion*, [1984] 2 Lloyd's Rep.2

⁸²³ Sur la responsabilité du *shipmanager*, voir *infra* n°582 et s.

⁸²⁴ Voir en ce sens CA Paris, 1 juin 1987, *DMF* 1989, p. 647 pour des avaries causées à la marchandise. La Cour a retenu la responsabilité solidaire du propriétaire (armateur) et du *shipmanager* considérant que l'armateur était une société fictive, qualifiant donc le *shipmanager* d'armateur.

⁸²⁵ Voir par exemple la Règle 13 des règles du P&I club Standard.

⁸²⁶ *BP Exploration Operating Co Ltd v. Chevron Transport (Scotland)*, HL, 18 oct. 2001.

aux nouveaux montages juridiques des structures armateuriales qui, par la multiplication des intermédiaires, rendent volontairement complexes l'identification des intervenants. Le propriétaire réel qui tirera les bénéfices du navire sera par exemple qualifié *beneficial owner* lorsqu'il n'exploitera pas lui-même son navire.

398. *Disponant owners et demise charterers.* Les affréteurs à temps peuvent dans certains cas être qualifiés de *disponant owners*, notamment dans le cas des sous affrètements. C'est un armateur de circonstance et purement théorique qui n'aura aucun des pouvoirs de l'armateur qui restera le seul à maîtriser l'exploitation du navire mais qui agira comme tel avec son sous-affréteur. Cette situation peut se retrouver dans le cas où un affréteur à temps « A » frète le navire à un autre sous affréteur à temps ou au voyage « B ». L'affréteur « B » verra le fréteur « A » comme étant son *disponant owner* et ce dernier devra agir comme s'il était l'armateur. Un affréteur coque nue (*bareboat charterers*) pourra quant à lui être qualifié de *shipowner* s'il assure lui-même l'exploitation du navire⁸²⁷. Une décision américaine a par exemple pu préciser, pour ce qui concerne l'équipage d'un navire soumis à un contrat de type *demise charterer*, que celui-ci était aux ordres de l'affréteur et que ce dernier devait répondre de leurs actes et des dommages qu'ils pourraient causer⁸²⁸. Cette situation est tout à fait conforme au principe de transfert de la qualité d'armateur à l'affréteur coque nue ou à l'affrètement avec dévolution, puisqu'il recrutera l'équipage en son nom et assurera l'exploitation du navire. Si un tiers a un doute sur la qualité de l'entité au nom duquel un capitaine agit lorsqu'il mentionne seulement « *on owners' behalf* », sans plus de précisions, il lui appartiendra de se faire préciser l'identité de la personne physique ou morale agissant en qualité d'*owner*⁸²⁹.

399. *Registered owners.* Comme nous l'avons déjà mentionné, les armateurs réels d'un navire, qu'ils soient ou non propriétaires (*beneficial owner* ou *shipowner owner*) créent des structures armateuriales *ad hoc* pour cloisonner les risques et dont le seul actif sera un navire. Ce nouvel intervenant dénommé *registered owner*⁸³⁰ conclura, par le biais du *managing owner* (*infra* n°400) les différents contrats et agira en qualité d'armateur, devant les armateurs réels. Il sera par exemple le fréteur identifié lors de la conclusion d'un contrat d'affrètement à temps et mentionné ainsi dans la charte-partie. Officiellement, le *beneficial owner* pourra être protégé par cet écran sauf à montrer qu'il existe une convergence d'intérêts entre les deux entités. Ce qui est en réalité très courant puisque le *registered owner* n'a aucun des pouvoirs de décision de l'armateur car son existence sera souvent limitée à une simple boîte postale, voire à un bureau dépouillé dans le pays d'immatriculation du navire.

400. *Managing owners.* Dans de très nombreux cas, ce *registered owner* ne sera qu'une émanation de la structure armateuriale qui exploite réellement le navire. Cette structure passera par une *single ship company* établie dans l'Etat du pavillon. Les intérêts réels propriétaires du navire utiliseront

⁸²⁷ En l'absence de tout autre contrat de type « coque nue » ou avec « dévolution ».

⁸²⁸ « *It's well established that the master and crew of a vessel under demise charter are servants of the charterer and not of the owner. Under such circumstances the owner is not vicariously liable for torts committed by the crew* », ALLEN (C.H.), *Limitation of liability*, J.M.L.C., vol. 31, n° 2 (2000), p. 268.

⁸²⁹ « *The point is that identifying the principal as the owner of a specific vessel identifies the principal sufficiently to be a disclosed principal, even though the name of the principal is not actually used* », *Getty Oil Co. v. Norse Management Co. (Pte) Ltd*, U.S. District Court for the Southern District of New York - 711 F. Supp. 175 (S.D.N.Y.1989), May 11, 1989.

⁸³⁰ Voir par exemple l'armateur enregistré du navire *Cap San Sounio* qui est identifié (*registered owner*) comme étant Cap San Sounio Pte Ltd à Singapour, pays d'immatriculation du navire. Source : www.seaweb.com consulté en décembre 2018.

par ailleurs une société de management qui gèrera l'exploitation du navire. Cette société pourra être sous les ordres directs du propriétaire ou des investisseurs. Elle sera appelée *managing owners*'. Cet acteur assumera dans les faits les grandes orientations d'exploitation telles que le choix des gestionnaires techniques et humains, l'enregistrement du navire auprès de l'Etat du pavillon, la création de la *single ship company*, les relations avec les affréteurs (comme par exemple la signature d'un contrat d'affrètement au nom de la *single ship company*) etc.

L'analyse du statut d'armateur pourrait certainement faire l'objet d'une étude à part entière, mais cela nous éloignerait de notre propos. Nous pouvons simplement retenir que ce statut peut être transféré contractuellement et qu'il induira de la même manière un transfert de l'obligation d'armer le navire avec un équipage suffisant en qualité. Obligation que nous pouvons maintenant préciser.

SECTION 2 UNE OBLIGATION FONDAMENTALE, METTRE LE NAVIRE EN ETAT DE NAVIGABILITE HUMAINE

401. Identifier précisément l'armateur dans un environnement d'exploitation complexe permet de comprendre quels acteurs peuvent influencer sur la qualité des équipages et savoir sur qui pèse l'obligation fondamentale de mettre le navire en état de navigabilité. Après en avoir défini la notion (I), nous devons analyser comment le comportement des équipages pourra influencer sur la composante humaine de cette obligation (II) dont la nature s'avèrera être à géométrie variable suivant les contrats auxquels elle se rapporte (III).

I. Généralités sur la notion de navigabilité du navire marchand

402. La navigabilité du navire qui peut être définie de manière schématisée comme étant sa capacité à affronter les périls de la mer est un concept ancien dont le contenu n'a que très peu évolué depuis son apparition à la fin du XIX^e siècle (A). Cette obligation qui englobe plusieurs notions est en fait composée de trois éléments indépendants qui ont chacun, de façon autonome, la capacité de l'impacter. Outre l'état physique et administratif du navire, nous nous intéresserons pour notre étude à l'analyse de la troisième composante de la navigabilité, la navigabilité humaine (B).

A. La navigabilité, un concept ancien

403. Capacité à affronter les périls de la mer. Nuances. Contrairement à la nature de l'obligation de navigabilité qui pèse sur celui qui doit l'assurer et que nous détaillerons plus loin, le concept même de navigabilité n'a en lui-même que très peu évolué dans l'histoire du droit maritime, voire pas du tout. Il convient de s'attarder dans un premier temps sur cette notion qui peut être définie

d'une manière générale comme étant la capacité d'un navire à affronter les périls de la mer lors d'un voyage déterminé. Cette définition simplifiée doit être précisée pour comprendre l'étendue de ce qu'elle recouvre réellement. En *common law*, la décision *Kopitoff v. Wilson* de 1876 en pose le principe lorsque le juge Field énonce que le transporteur⁸³¹ doit fournir un navire « *en état d'affronter les périls de la mer et les autres incidents et risques auxquels il sera nécessairement soumis lors de l'exécution du voyage* »⁸³². Dans une décision de 1905, le juge Channel a repris la définition donnée par Carver⁸³³ qui nuance celle du juge Field puisqu'il la conditionne à ce qu'un armateur prudent (*prudent owner*) aurait mis en œuvre au début du voyage pour assurer l'expédition maritime en toute sécurité eut égard aux circonstances particulières de ce voyage⁸³⁴. Cette obligation de navigabilité est donc une obligation fondamentale au commencement du voyage. Le navire doit être prêt à affronter les périls de la mer attendus. Mais elle n'impose pas pour autant à l'armateur de fournir un navire exempt de tout défaut. La solution ne serait pas raisonnable. C'est pourquoi le juge Field a nuancé cette obligation et posé la question établie par Carver pour savoir si l'armateur avait agi en « *prudent owner* » en se questionnant de la sorte : « *est-ce qu'un armateur prudent aurait réparé le défaut (entraînant l'innavigabilité) avant de faire naviguer le navire s'il en avait eu connaissance* » et de répondre « *si cela est le cas, le navire n'était pas navigable et l'armateur n'aura pas satisfait à son obligation* »⁸³⁵. L'obligation de navigabilité sera donc dépendante de la notion d'armateur prudent qui doit être considérée de manière objective⁸³⁶. Un armateur qui constatera un défaut sur son navire devra en tant que bon professionnel, et en prenant en compte les circonstances probables du voyage⁸³⁷, juger du besoin de le rectifier avant de prendre la mer. Si la décision ainsi prise est celle qu'un armateur prudent aurait pu avoir, alors l'armateur aura satisfait à son obligation de fournir un navire en état de navigabilité au début du voyage.

404. Conception française. Les auteurs français définissent la navigabilité de manière identique en insistant sur les aspects nautiques (qui comprennent l'équipage) et les aspects

⁸³¹ La notion de transport maritime et ses particularités sera développé plus loin. Celle-ci n'a pas besoin d'être précisée à ce stade de notre étude puisque la navigabilité, nonobstant le type de contrat (contrat de transport ou contrat d'affrètement) dans lequel elle s'inscrit, restera un concept identique. Il faudra en revanche différencier la nature de cette obligation.

⁸³² « *fit to meet and undergo the perils of the sea and other incidental risks which of necessity she must be exposed in the course of the voyage* », *Kopitoff v. Wilson and Others* (1876), 1 L.R. QBD 377, p.380.

⁸³³ CARVER (T.G.), *Carriage by Sea*, 13th edition, Stevens & Sons Ltd, UK (June 1982)

⁸³⁴ « *that degree of fitness which an ordinary careful and prudent owner would require his vessel to have at the commencement of her voyage having regard to all the probable circumstances of it* », *Mc. Fadden v. Blue Star Line*, [1905], 1 K.B. 697, p.706.

⁸³⁵ « *Would a prudent owner have required that it (the defect) should be made good before sending his ship to sea had he known of it? If he would, the ship was not seaworthy within the meaning of the undertaking* », *Mc. Fadden v. Blue Star Line*, *Ibid*, p.703. Une décision de 1926 reprend en des termes semblables: « *The ship must have that degree of fitness which an ordinary careful owner would require his vessel to have at the commencement of her voyage having regard to all the probable circumstances of it. Would a prudent owner have required that it should be made good before sending his ship to sea, had he known of it* », *FC Bradley & Sons v. Federal Steam Navigation* [1926] LLR 1, p.446.

⁸³⁶ KASSEM (A. H.), *The Legal Aspects of Seaworthiness, current law and development*, Submitted to the University of Wales in fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy of Law, Swansea University, (2006), p.15.

⁸³⁷ Afin de fonder sa décision d'engager les réparations ou non, l'armateur devra prendre en considération les circonstances probables du voyage telles que les caractéristiques des ports d'escales, la météo probablement rencontrée, le type de marchandises qui seront transportées etc. On peut prendre l'exemple d'un armateur qui fournit à un affrètement à temps un navire de type porte-conteneurs dans le but de charger un certain nombre de conteneurs frigorifiques en Afrique de l'ouest. Le navire n'a que deux groupes électriques en fonctionnement sur les trois normalement disponibles. L'affrètement donne des détails sur le nombre de ces conteneurs à charger. Si la capacité électrique résiduelle est largement suffisante pour alimenter ces unités pendant tout le voyage, l'armateur n'aura pas nécessairement besoin d'avancer les réparations prévues au voyage suivant. Il aura, compte tenu des circonstances probables du voyage et de la marchandise transportée, satisfait à son obligation de fournir un navire en état de navigabilité au commencement du voyage et ce, même si l'affrètement se voit contraint de refuser des volumes extraordinaires, non prévus initialement.

commerciaux. Outre le fait que le navire doit pouvoir assumer son voyage en toute sécurité, il doit également pouvoir transporter les marchandises envisagées sans leur causer de dommage. M. Lefebvre énonce ainsi que « *La notion de navigabilité comprend deux conceptions. D'abord, nous trouvons une conception nautique (...) il faut que l'on retrouve à bord un équipage suffisant et compétent. Par ailleurs, le chargeur ne se satisfait guère de ces qualités relatives à la sécurité et à l'achèvement du voyage. Il est également intéressé par la capacité du navire à transporter les marchandises : La conception commerciale de la navigabilité. En conséquence, l'armateur doit veiller au bon Etat des cales, des chambres froides et frigorifiques et des autres parties du navire où des marchandises sont chargées* »⁸³⁸. Selon nous, cette définition de la navigabilité commerciale, doit s'étendre à la compétence des équipages à prendre soin de la marchandise pendant le transport. La navigabilité commerciale ne se limitant pas seulement à la capacité du navire à préserver et transporter la marchandise⁸³⁹.

B. La navigabilité humaine, une condition de la navigabilité

405. Insuffisance de la navigabilité physique. La navigabilité d'un navire fait donc référence à sa capacité à affronter les périls de la mer. L'armateur a pour obligation de le rendre navigable en agissant tel que le ferait un professionnel prudent eut égard aux circonstances. Une approche incomplète de cette notion pourrait laisser penser qu'elle touche essentiellement aux aspects physiques du navire. Une cale non étanche qui impacterait la stabilité le rendrait innavigable. Le renouvellement de tôles de bordé par de l'acier d'une épaisseur inférieure à ce qui est préconisé produirait les mêmes effets. Cette approche partielle n'a en fait que reproduit les dérives de la philosophie du début du XX^e siècle sur la sécurité maritime. Celle-ci ne devait être améliorée que par des normes de construction de plus en plus contraignantes. La convention SOLAS devait être la réponse au risque d'innavigabilité. Le XX^e siècle a montré une réalité bien plus complexe puisque malgré l'application d'une réglementation technique de plus en plus fournie les accidents ne cessaient de croître en nombre et en conséquence avec le constat toujours identique qu'ils étaient dans leur grande majorité causés par des erreurs humaines.

406. Extension de la navigabilité aux aspects humains. La navigabilité devra donc indiscutablement s'étendre aux aspects humains, notamment par le biais de la compétence des opérateurs qui conduiront l'expédition nautique⁸⁴⁰. Une décision de 1982 précise en ce sens qu'il « *y a deux aspects à la notion de navigabilité. Le premier nécessite que le navire, son équipage et son équipement soient en tous ses aspects conformes aux bonnes pratiques et capables de rencontrer et de résister aux risques ordinaires de la mer pendant le voyage considéré. Le second nécessite que le navire*

⁸³⁸ LEFEBVRE (G.), « L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance », *Les Cahiers du droit*, Vol. 31 (1990), pp. 81-85.

⁸³⁹ Le code STCW prévoit de très nombreuses dispositions quant aux normes de compétences minimales à démontrer en matière de préservation de la marchandise. Il sera par exemple demandé d'avoir des connaissances pour « *utiliser toutes les données de bord disponibles concernant le chargement, la protection et le déchargement des cargaisons en vrac* », code STCW, Tableau A-II/2

⁸⁴⁰ LE BORGNE (F.), *Les mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime, une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, Thèse de Droit, Université de Montréal, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, (Octobre 2011), p.34 et s.

soit capable de transporter la marchandise pour laquelle le navire a été mis à disposition »⁸⁴¹. Si l'on différencie ces composantes de la navigabilité, nous pouvons parler de navigabilité humaine pour ce qui touchera aux aspects qualitatifs et quantitatifs de l'équipage. La qualification de l'équipage, ou sa compétence, que nous avons largement développée dans le chapitre précédent, doit s'interpréter de manière large. Elle comprendra la familiarisation de chaque membre d'équipage avec leur environnement de travail⁸⁴², les compétences techniques qu'ils devront posséder pour conduire un équipement ou une installation ainsi que leur capacité à travailler en équipe et à communiquer pour former un groupe synergique⁸⁴³. L'équipage devra en outre être suffisamment préparé à la politique sécuritaire de l'armateur voulue par le Code ISM et telle que documentée dans le SMS. Enfin, la navigabilité humaine passera par une condition physique appropriée des opérateurs⁸⁴⁴.

Il est donc possible de reprendre la formulation proposée par Carver et de l'appliquer à la compétence des équipages pour savoir si l'armateur aura satisfait à son obligation de fournir un navire en état de navigabilité : « *est-ce qu'un armateur prudent qui aurait eu connaissance des qualifications de son équipage aurait fait naviguer son navire ?* ». Si la réponse est négative, l'armateur n'aura pas satisfait à son obligation de navigabilité humaine au début du voyage.

II. Etude du comportement fautif des équipages et de ses effets sur la navigabilité du navire

407. Assurer la navigabilité du navire passera donc par l'utilisation d'un équipage apte à conduire l'expédition nautique. Mais la notion de compétence est assez subjective et complexe à analyser. L'étude des actes dommageables des opérateurs sera un excellent moyen pour déterminer l'état du navire au début ou au cours du voyage.

Si l'erreur humaine de l'opérateur qui est à l'origine du dommage est causée par l'impéritie de son auteur, le navire devra très certainement être déclaré comme étant innavigable. Si en revanche cette erreur est ponctuelle et dite « de négligence », l'innavigabilité ne sera pas toujours retenue puisque l'acte fautif ne remet pas fondamentalement en cause la sécurité de l'expédition maritime.

L'utilisation des sciences cognitives dans l'analyse du comportement de l'équipage facilitera la compréhension de la démarche fautive de l'opérateur et permettront de rapprocher les notions d'erreur humaines telles qu'elles sont retenues par les sciences humaines des notions de fautes préférées en droit (A). Mais pour pouvoir qualifier un acte dommageable il faudra également en identifier l'origine (B). Ainsi, qualifier un acte fautif clairement identifié permettra de déterminer l'état de navigabilité humaine du navire au moment où cet acte est commis.

⁸⁴¹ « *There are 2 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 perils of the sea during the contemplated voyage. The second requires that the ship shall be suitable to carry the contract cargo* », *The Aquacharm* [1982] 1 LLR Rep.7.

⁸⁴² Convention STCW, Règle I/14, 1, 5 ; Convention MLC, Règle I/3, 2 ; Convention SOLAS, Chap. IX, Art.6.3.

⁸⁴³ Les normes minimales de compétence sont précisées par le code STCW Partie A. En ce qui concerne la capacité du travail en équipe, se référer à la formation au Bridge Ressource Management (BRM) et au Engine Ressource Management (ERM).

⁸⁴⁴ Convention STCW, Règle I/9 : Normes médicales, voir *supra* n°147 et s.

A. Qualification de l'acte dommageable

1°) Classification de l'erreur humaine

408. Rapprochement des sciences cognitives et du droit. La notion d'erreur humaine que nous avons déjà largement développée est un concept large qui recouvre plusieurs réalités du fonctionnement cognitif des opérateurs. Elle a pu être définie comme étant « *un terme générique qui englobe toutes les situations dans lesquelles une activité physique ou mentale échoue à atteindre son but et que cet échec ne peut pas être attribué à un élément purement extérieur* »⁸⁴⁵. Les sciences cognitives s'attachent à analyser ce qu'elles nomment les « erreurs » alors que le droit préfère le terme de « faute ». Pourtant le droit cherche également à comprendre le déroulement d'actions qui ont conduit à un dommage, notamment dans la détermination des responsabilités et du degré d'implication de chacun des acteurs ayant contribué à sa survenance. En sémantique pure, on pourrait considérer la faute comme étant identique à l'erreur⁸⁴⁶. Cette approche n'est cependant plus tenable si l'on cherche à analyser le degré de cette faute en droit ou que, grâce aux sciences humaines, l'on commence à analyser la démarche cognitive d'un opérateur qui a conduit à un accident. C'est pourtant bien ces dernières qui devraient pouvoir guider les juges à définir le degré d'une ou de plusieurs fautes. En effet, il suffit de prendre la notion juridique de faute inexcusable pour comprendre qu'il est crucial de connaître la démarche cognitive d'un opérateur afin d'attribuer un degré d'importance à ses actes et surtout une potentielle conscience des conséquences qui pourraient en découler⁸⁴⁷ (du moins selon la conception subjective de la faute inexcusable, voir *infra* n°613). Par ailleurs, certains contrats d'affrètement ne nuancent-ils pas les notions d'erreurs fautives des erreurs non fautives⁸⁴⁸ ? L'une et l'autre ne peuvent donc pas se considérer indépendamment et il nous semble important de rapprocher les deux notions afin d'éclairer notre analyse juridique de la notion de faute et ses nuances.

409. Erreur et faute. Définition simple. Avant de tenter de rapprocher les concepts des sciences humaines sur les erreurs humaines aux notions de fautes applicables au droit, il nous faut au préalable préciser le sens général de ces notions. L'erreur peut être définie comme étant « *un acte de l'esprit qui tient pour vrai ce qui est faux et inversement* »⁸⁴⁹ ou encore « *un jugement contraire à la vérité* »⁸⁵⁰. La faute est quant à elle définie comme étant « *le manquement au devoir, à la morale, aux règles d'une science, d'un art, etc.* »⁸⁵¹. Deux idées distinctes se dégagent de ces définitions. L'erreur résulte d'un défaut d'interprétation d'une situation ou d'un acte. L'opérateur répond de manière

⁸⁴⁵ REASON (J.), *Human Errors*, Cambridge University Press, New-York, (1990), p.9.

⁸⁴⁶ L'erreur et la faute sont régulièrement définis comme étant des synonymes. Voir par exemple le Larousse, Dictionnaire des synonymes et des contraires, (Sept.2009).

⁸⁴⁷ Comme nous le verrons, la détermination de la nature d'une faute résulte d'une analyse du comportement de son auteur et de sa conscience des conséquences qui pourraient résulter de ce comportement. Soit on le comparera à celui d'un professionnel moyen placé en des circonstances identiques. Soit on cherchera à déterminer quel était sa conscience propre au moment où l'acte a été commis.

⁸⁴⁸ Voir le contrat d'affrètement à temps New- York Produce et les commentaires des auteurs du traité de droit maritime sur cette notion d'erreur fautive et d'erreur non fautive. BONASSIES (P.), SCAPEL (Ch.), *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^e Ed., n°837.

⁸⁴⁹ *Le petit Robert*, (1985), p.684

⁸⁵⁰ *Le petit Larousse illustré*, (1972), p.390.

⁸⁵¹ *Le petit Larousse illustré*, (1972), p.420.

appropriée à une situation qu'il n'interprète pourtant pas bien. Sa réponse est conforme à sa représentation. En revanche, l'opérateur qui commet une faute répond de manière inappropriée à une situation qu'il analyse correctement. Mais cette différentiation simpliste ne résiste pas à une analyse plus détaillée. Nous tenterons donc de définir plus précisément ce que cache le concept d'erreur humaine telle qu'elle peut être vue d'un point de vue des sciences cognitives et d'y associer les deux grandes familles d'erreur que l'on peut rencontrer en droit : la *crew negligence* et la *crew incompetence*⁸⁵². Ces deux notions juridiques étant elles-mêmes divisées en sous divisions, l'erreur non fautive et l'erreur fautive. Cette dernière étant enfin nuancée⁸⁵³ en erreur fautive simple et en erreur fautive inexcusable (faute inexcusable). Nous tenterons d'en proposer une représentation synthétique sous la forme d'un tableau, simple d'interprétation.

410. Classification de l'erreur humaine. *Errors et Violations*. James Reason⁸⁵⁴ a pu classer le concept « d'erreur humaine » en deux grandes familles⁸⁵⁵, les erreurs (*errors*) et les transgressions (*violations*). Les premières sont non intentionnelles et caractérisent l'échec de l'opérateur à obtenir la réponse attendue par son action qu'il pensait appropriée. Les transgressions sont quant à elles volontaires et résultent d'un comportement délibéré de l'opérateur à s'écarter des règles ou des procédures établies qu'il connaît. C'est une décision prise en toute conscience mais qui n'a pas pour but, dans l'esprit de l'opérateur, de causer des conséquences négatives. Nous pouvons donc écarter de cette notion le dol qui voit son auteur causer volontairement un dommage. Ainsi, lorsque le commandant du *Costa Concordia* décide de s'écarter de la route planifiée pour s'approcher des côtes italiennes et satisfaire ses passagers⁸⁵⁶, celui-ci commet une transgression (*violation*) puisqu'il est conscient qu'il s'écartere du *voyage planning*. En revanche, l'officier de quart du navire à passagers *Queen of the North* qui s'écartere lui aussi de la route planifiée en n'effectuant pas un point tournant ne commet qu'une erreur puisque celle-ci n'est pas intentionnelle et qu'il croit qu'il suit le nouveau cap tel qu'indiqué dans la procédure⁸⁵⁷. Ces deux grandes familles qui forment l'erreur humaine sont elles-mêmes divisées en sous catégories.

411. Sous classification des *errors*. Les erreurs de glissement (*slip*) et d'écart (*lapse*) ainsi que les fautes (*mistake*), (Norman, 1981⁸⁵⁸) composent tout d'abord les sous-divisions des « erreurs ». Les erreurs de glissements sont caractérisées par une intention correcte mais une action différente de

⁸⁵² La négligence, voire même une succession de négligences ne rend pas l'auteur nécessairement incompétent. De la même manière, l'incompétence ne sera pas toujours déterminée par une succession de négligences plus ou moins graves. L'incapacité d'un opérateur à mettre ses connaissances au service d'un navire particulier le rendre incompétent, au même titre que s'il lui manquait ces connaissances. Le Juge Cresswell énonçait ainsi: « *We can find nothing to support the proposition that a series of acts must always be necessary in order to establish incompetence (...)* », *The Eurasian Dream*, QBD. J. 1 Lloyds' Rep. [2002], p.736. En ce qui concerne la distinction entre ces deux éléments, voir *infra* fig.3.

⁸⁵³ Il existe d'autres degrés de fautes, notamment en droit français, telles que la faute lourde ou la faute grave, mais elles sont essentiellement utilisées dans les relations entre les salariés et leur employeur pour déterminer les éventuelles sanctions qui pourront s'appliquer. Dans le cadre de notre étude, tout ce qui ne ressortira pas de la faute « inexcusable », sera considéré comme une faute « simple ».

⁸⁵⁴ REASON (J.), *Human Errors*, Ibid.

⁸⁵⁵ Voir fig.3 ci-dessous.

⁸⁵⁶ Report on the Safety Technical Investigation, Cruise Ship *Costa Concordia*, Marine casualty on January 13, 2012, Marine Casualty Investigated Body, MIT.

⁸⁵⁷ Striking and Subsequent sinking passenger and vehicle Ferry *Queen of the North*, 22 March 2006, Marine Investigation Report M06W0052, Transportation Safety Board of Canada.

⁸⁵⁸ NORMAN (D.A.), "Categorization of Action Slips", *Psychological Review*, Vol.88, n°1, University of California, San Diego (January 1981).

celle initialement souhaitée⁸⁵⁹. Les *lapses* sont des omissions. L'opérateur aura oublié d'effectuer une action (par surcharge cognitive ou par manque de concentration par exemple)⁸⁶⁰. Les fautes (*mistake*) sont plus problématiques car elles résultent d'une intention erronée qui conduira fatalement les actions associées à être de la même manière, inappropriées. Les conséquences peuvent donc être les mêmes mais les causes différentes. Enfin, nous pouvons ajouter les erreurs de perception qui peuvent être par exemple dues à une défaillance physique des opérateurs. Ceux-ci perçoivent des signaux extérieurs qui leur permettent de se représenter une situation mais la perception de ces signaux est erronée. Burns, qui a analysé la représentation mentale du commandant du *Cuyahoga* entré en collision avec le *Santa Cruz* dans la baie de Chesapeake en 1978⁸⁶¹ tente de montrer que l'accident n'est pas consécutif à une décision fautive du capitaine puisque « *la décision du capitaine était rationnelle dans le contexte de la représentation mentale qu'il se faisait de la situation* »⁸⁶².

⁸⁵⁹ Ce qui serait par exemple le cas si un officier ouvre une mauvaise vanne (action erronée) en pensant que c'est la bonne qu'il manipule (intention correcte).

⁸⁶⁰ Voir en ce sens l'accident du navire *Queen of the North* et le non-respect du point tournant par distraction. Striking and Subsequent sinking passenger and vehicle Ferry *Queen of the North*, Ibid.

⁸⁶¹ PERROW (C.), *Normal Accidents, Living with High Risk Technologies*, Princeton University Press (1999), pp.215–217 (Original work published 1984).

⁸⁶² « *this accident was not caused by a faulty decision: the captain's decision was rational within the context of his mental representation* », BURNS (K.), "Mental models and normal errors", In Montgomery (H.), Lipshitz, (R.) & Brehmer (B.), (Eds), *How professionals make decisions* (2005), pp.15-28.

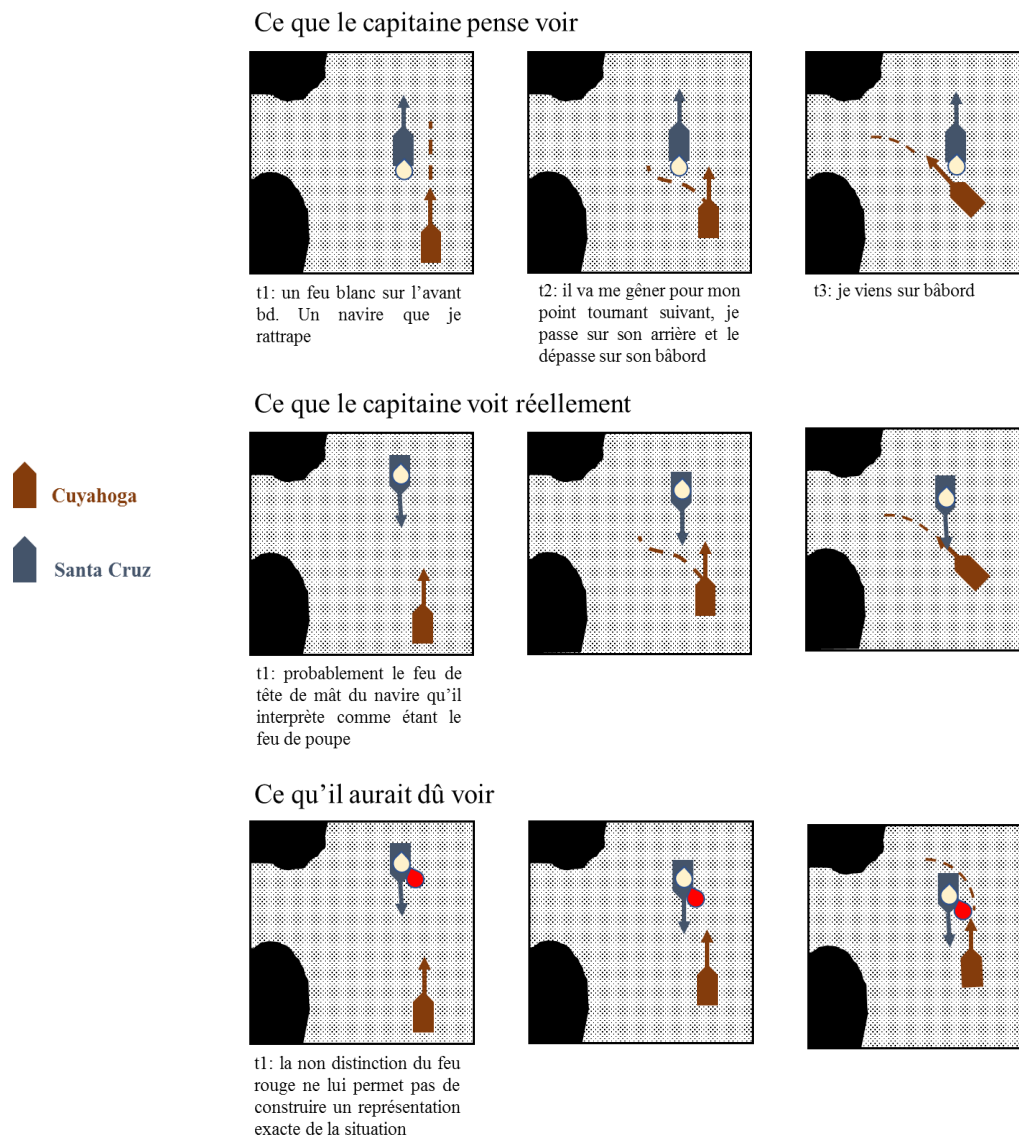


Fig.2 : Comparaison entre la représentation d'une situation par un opérateur et la réalité de cette situation

412. Sous classification des violations. Les transgressions sont quant à elles répertoriées en trois sous catégories⁸⁶³. Les transgressions de routine (*routine violation*), de situation (*situational violation*) et les transgressions exceptionnelles (*exceptionnal violation*). Les transgressions de routine sont fréquentes et constituent la grande majorité des violations des règles établies. Elles sont commises par facilité, dans le but apparent de simplifier la façon d'atteindre un objectif. L'exemple précité qui expliquait l'absence de validation effective d'une *check-list* avant d'entrer dans la zone des 500m d'une plate-forme est une illustration de ce besoin de simplifier un mode opératoire de conduite. Contrairement à la transgression de situation, elle n'est pas motivée par un évènement extérieur. En effet, cette dernière a lieu lorsqu'un opérateur doit, selon les circonstances, adapter sa conduite et ses actions quitte à

⁸⁶³ Voir par exemple en ce sens une étude sur la gestion des erreurs humaines dans le domaine de la pétrochimie : <http://www.nopsema.gov.au/resources/human-factors/human-error/> consulté le 13 mars 2016.

enfreindre les règles les plus élémentaires. En 1992, le commandant du navire *Heidberg* a ainsi quitté la passerelle de son navire pour aller fermer lui-même une vanne de ballastage à la machine alors qu'il était en chenalage dans l'estuaire de la Gironde avec la présence d'un pilote. Le capitaine savait pertinemment qu'il commettait une transgression aux règles de veille⁸⁶⁴ établies par la convention STCW (*violation*) mais que cette transgression était motivée par les circonstances (*situational violation*). Le commandant a considéré qu'en cet instant la règle initiale d'assurer une présence permanente à la passerelle n'était plus appropriée vues les circonstances et qu'elle pouvait par conséquent être transgressée. Enfin, les transgressions exceptionnelles ont lieu lors de situations exceptionnelles comme les situations d'urgence. Les opérateurs ne considèrent plus les réponses planifiées comme étant appropriées. Ils vont en toute conscience s'en écarter, persuadés qu'ils pourront atteindre l'objectif voulu de leur propre initiative. C'est ce que le droit anglais nomme l' *agony of the moment*⁸⁶⁵ et qui permet d'admettre certaines transgressions.

2°) Identification des comportements de conduite, le système SRK (*Skill – Rule – Knowledge*)

413. Négligence par automatisme (*Skill*). La classification des niveaux de performance de la conduite des systèmes complexes établie par Rasmussen⁸⁶⁶ permet en outre d'associer un comportement aux différents types d'erreurs que nous venons de définir. Connue sous le terme de SRK (*Skill - Rule - Knowledge*), elle traduit le degré de familiarisation et de conscience qu'un opérateur peut avoir sur la conduite d'un système complexe et les incidences de cette conscience sur la survenance d'erreurs. Une performance de conduite de type *Skill-based* définit par exemple un opérateur qui conduit son système de manière complètement automatisée. Les réponses apportées à une situation sont mécaniques et répondent au plan pré établi. Un officier mécanicien qui effectuera de manière automatique la séquence d'ouverture et de fermeture de vannes lors d'opérations de ballastage aura un comportement de conduite de type *Skill-based*. Il consommera peu de ressources car il saura exactement comment conduire son système quand bien même il y a des centaines, voire des milliers, de vannes dans un compartiment machine. Il n'y a dans ce cas pas de problème de compétence et l'expérience de l'opérateur est grande.

414. Saturation des capacités cognitives par méconnaissance de la réponse (*Knowledge*). A l'opposé, une conduite de type *Knowledge-based* se rencontrera lorsqu'un opérateur fera face à une situation totalement nouvelle pour laquelle il n'aura aucun plan pré établi. Son expérience ou ses

⁸⁶⁴ Convention STCW, Règle VIII/2 : « Les Administrations doivent exiger que le capitaine de tout navire veille à ce que (...) les officiers chargés du quart à la passerelle (...) doivent être physiquement présents à tout moment sur la passerelle de navigation ».

⁸⁶⁵ L'urgence d'une situation est parfois invoquée pour justifier un acte qui ne soit pas conforme à ce que l'on pourrait attendre d'un bon professionnel. Ce concept est souvent matérialisé par l'image suivante : "It is acceptable to turn down a one way street the wrong way in an emergency". En matière maritime, cette impérieuse nécessité de s'écarter des règles pour limiter ou éviter un danger a été développée dans le cas d'un abordage entre les navires *Bywell Castle* et *Princess Alice* en 1878 ou le navire abordeur a volontairement transgressé des règles de route pour éviter un danger (qu'il n'a finalement pas pu éviter). Voir à ce propos, CROSBIE (J.W.), "Manoeuvring in the Agony of the Moment", *The Journal of Navigation*, 61, 734-738, The Royal Institute of Navigation, UK (2008).

⁸⁶⁶ RASMUSSEN (J.), "On the Structure of Knowledge: a Morphology of Mental Models", Riso National Laboratory M-2192, Roskilde Denmark (1979a)

connaissances ne seront pas suffisantes pour produire une réponse rapide. En consommant de nombreuses ressources pour trouver la solution adaptée, l'opérateur sera vite saturé cognitivement et les chances d'y parvenir seront faibles. Seule une connaissance approfondie du système permettra d'y parvenir. C'est notamment grâce à une performance exceptionnelle que l'équipage du vol n°232 d'UA de 1989 a réussi à faire atterrir leur avion alors que les systèmes hydrauliques étaient en panne ainsi qu'un réacteur⁸⁶⁷. En jouant sur la seule puissance des deux moteurs restant pour diriger le DC-10, l'équipage a pu poser l'appareil, sauvant une partie des passagers. A aucun moment le commandant n'a été formé à ce type de situation (qui était, selon le rapport, pratiquement ingérable) et seule une remarquable maîtrise de son environnement lui a permis de rejoindre la piste de Sioux City⁸⁶⁸. Toutes ses ressources cognitives étaient à ce moment utilisées pour conduire son système. La plupart des comportements de conduite qui se situeront dans cette catégorie seront causés par un défaut de compétence dans un domaine particulier. L'opérateur sature cognitivement car il n'a pas les réponses à la solution rencontrée.

415. Utilisation rationnelle des ressources (Rule). Enfin, à mi-chemin entre ces deux comportements de conduite, Rasmussen identifie une troisième performance de type *Rule-based*. Les situations rencontrées dans ce cas ne sont pas totalement étrangères à l'opérateur mais elles ne sont pas suffisamment pratiquées pour entrer dans la performance de type *Skill-based*. Il pourra y répondre en appliquant une solution connue. Ces fonctionnements de conduite se retrouvent notamment chez les jeunes opérateurs qui ont peu d'expérience mais qui ont été formés à la situation ou encore chez les opérateurs devant faire face à une situation d'urgence. Un capitaine de navire qui a dû faire face à des incendies lors de sa carrière saura répondre à un nouveau sinistre. Mais la réponse ne sera pas automatique, il devra élaborer une réflexion d'action. Les notions d'erreurs et de transgressions avancées par Reason et que nous avons précédemment développées peuvent être rapprochées des niveaux de performance identifiés par les sciences cognitives.

3°) Rapprochement entre erreurs et comportements de conduite

416. Association des modes de conduite aux erreurs. Faire ce rapprochement permettra d'établir un lien entre le comportement des opérateurs et les erreurs qu'ils commettent. Cette approche nous aidera à quantifier leur gravité quand bien même les conséquences seraient identiques. Ainsi, les erreurs de glissement (*slip*) et d'écart (*lapse*) ont lieu essentiellement lors de conduite du type *Skill-based*. Les réponses de l'opérateur sont tellement automatisées qu'il peut être inconsciemment détourné de ses actions par un élément extérieur ou bien faire une action erronée en pensant qu'elle est correcte. En règle générale, l'auteur d'une telle erreur a toutes les connaissances et l'expérience nécessaire pour répondre correctement à une situation. C'est une erreur qui peut être commise par tous et à n'importe quel moment et qui peut être facilement levée grâce à une certaine rigueur de conduite. Un officier

⁸⁶⁷ Rapport d'investigation n° NTSB/AAR-90/06, *United Airlines Flight 232*, MacDonnell Douglas DC-10-10, Sioux Gateway Airport, Sioux City, Iowa, July 19, 1989.

⁸⁶⁸ En matière maritime, nous pouvons rappeler le sang-froid du capitaine du navire *Limburg* victime d'un acte terroriste qui a su prendre les décisions appropriées dans une situation particulièrement grave. Voir les propos du commandant ARDILLON (H.) dans sa lettre adressée à l'AFCAN, www.afcan.org/dossier-accidents/limbourg.html

mécanicien qui a l'habitude d'opérer une certaine vanne lors d'une opération de soutage le fera également même lorsque celle-ci, exceptionnellement, était déjà dans la position souhaitée.

Les fautes (*mistakes*) sont en revanche beaucoup plus problématiques puisqu'elles sont un échec de la planification consciente d'une réponse cognitive. La conduite peut donc être conforme au plan ainsi établi par l'opérateur (contrairement aux erreurs de type *lapse* ou *slip*) mais puisque celui-ci est faux, la réponse sera quoiqu'il adienne, inappropriée⁸⁶⁹. Ce type d'erreur humaine a lieu lors des conduites de type *knowledge-base* ou *rule-based* pendant lesquelles l'opérateur n'a pas assez de connaissances pour répondre à une situation (*knowledge-base*) ou lorsqu'il applique une bonne règle mais dans un mauvais contexte (*rule-based*). Un navire s'est ainsi retrouvé pris dans un cyclone car l'officier chef de quart n'a pas suffisamment anticipé la fuite du navire (bonne décision), en utilisant une vitesse d'approche des tornades inappropriée au lieu géographique⁸⁷⁰ (mauvais contexte). Ce genre de faute (*rule-based*) reste malgré tout moins critique qu'une faute qui a lieu en conduite de type *knowledge-base* qui remet en question les compétences fondamentales de l'opérateur. Il est donc possible, grâce aux éléments développés ci-dessus, de rapprocher un comportement de conduite aux deux grandes familles de fautes déjà mentionnées, les fautes de négligence (*crew negligence*) et les fautes d'incompétence (*crew incompetence*).

417. Application en droit. Précisions sur la notion de « mistake ». Il n'est pas possible en droit de garder la définition de faute (*mistake*) telle qu'elle peut être retenue par les sciences humaines. Norman (1983) différenciait ainsi la faute de l'erreur en ces termes : « *Si l'intention est inappropriée, c'est une faute ; si l'action n'est pas délibérée, c'est un raté* »⁸⁷¹. Ainsi, d'un point de vue des sciences cognitives, un officier qui a raté un point tournant parce que sa représentation de la position de son navire a lentement dérivé n'aurait pas commis de faute. Le droit consacre une définition plus extensive et retiendrait sa faute puisqu'elle est considérée comme étant « *l'action volontaire ou non, ou encore l'omission qui porte atteinte au droit d'autrui en lui causant un dommage* »⁸⁷². Ainsi, en droit, une omission est une faute, contrairement à la définition donnée par Norman. Le chef de quart qui n'a pas manœuvré à un point tournant a donc incontestablement commis une faute dans le sens juridique du terme, mais pas dans le sens des sciences humaines (rappelons-nous la définition donnée pour ce qui est des « *mistake* »). On parlera dans ce cas plutôt d'erreur de glissement (*slip*).

418. Erreur non fautive. Il devient donc légitime de considérer que seule l'erreur de perception peut être vue comme étant une erreur non fautive puisque sa cause est totalement étrangère à l'opérateur. Il ne peut la maîtriser. Toutes les autres erreurs peuvent à notre sens être qualifiées d'erreurs fautives. Il est par ailleurs possible de mettre en parallèle les comportements de conduite tels que définis par Rasmussen (SRK) et les deux grandes familles de faute que le droit retient (les fautes de

⁸⁶⁹ EMBREY (D.), "Understanding Human Behaviour and Error", *Human Error*, Wigan, England, Human Reliability Associates. Retrieved, (June 23, 2005).

⁸⁷⁰ Voir NOPSA Safety Alert n°28, *Failure to avoid cyclone*.

⁸⁷¹ NORMAN (D.A.) & LEWIS (C.), *Designing for Error. User Centered System Design / New Perspectives on Human-Computer Interaction*, Hillsdale (NJ), USA, Lawrence Erlbaum Associates (1986), p.414.

⁸⁷² BRAUDO (S.), *Dictionnaire Juridique*, consulté sur www.dictionnaire-juridique.com

négligence et les fautes d'incompétence⁸⁷³). D'une manière générale, toutes les fautes de négligence seront caractérisées par un défaut de vigilance ou de prudence dans la conduite du navire. Les erreurs de glissement et d'écart sont typiques de la faute de négligence. L'erreur de décision est en revanche plus délicate à classer puisqu'elle peut à la fois être causée par une incompétence (un défaut de savoir fait prendre la mauvaise décision), ou bien par une décision ponctuelle erronée. L'exemple du passager tombé par-dessus bord du navire *Koningen Beatrix* et décédé à cause de la manœuvre inappropriée du capitaine du navire est représentative de cette notion d'erreur de décision qualifiée de *crew negligence*. Les juges n'ont jamais retenu l'incompétence du capitaine mais une faute d'appréciation ponctuelle⁸⁷⁴. Celui-ci, inexplicablement, a pris la mauvaise décision (*infra* n°462).

Les transgressions sont quant à elles plus difficiles à classer puisqu'elles dépendront du contexte dans lequel elles ont été commises. Elles devront être analysées au cas par cas. Seule l'*emergency violation* nous semble appartenir à la famille de la négligence puisque la faute a été commise dans une situation dégradée qui peut requérir des actes exceptionnels, même si ceux-ci contreviennent aux bonnes pratiques. Le tableau synoptique que nous avons pu construire à la suite des réflexions ci-dessus développées tente ainsi de montrer le rattachement des fautes juridiques (en marron) aux erreurs humaines (en bleu). Cette classification nous aidera tout au long de notre étude à qualifier les fautes des opérateurs en fonction de leur comportement de conduite (en noir) et des circonstances dans lesquelles ces fautes ont été commises et d'en déduire les potentiels effets sur la navigabilité du navire.

⁸⁷³ Nous pouvons d'ores et déjà utiliser le terme générique de faute plutôt que celui d'erreur puisque comme développé ci-dessus, l'erreur non fautive reste rare.

⁸⁷⁴ *Davis v. Stena Line Ltd*, [2005] Lloyds' Rep. Vol.2, EWHC 420 (QB), Mr. Justice Forbes. Voir également Report on the investigation of the man overboard from *Koningin Beatrix* in the Irish Sea on 29 October 2000, MAIB report n° 39/2001, December 2001.

HUMAN ERRORS

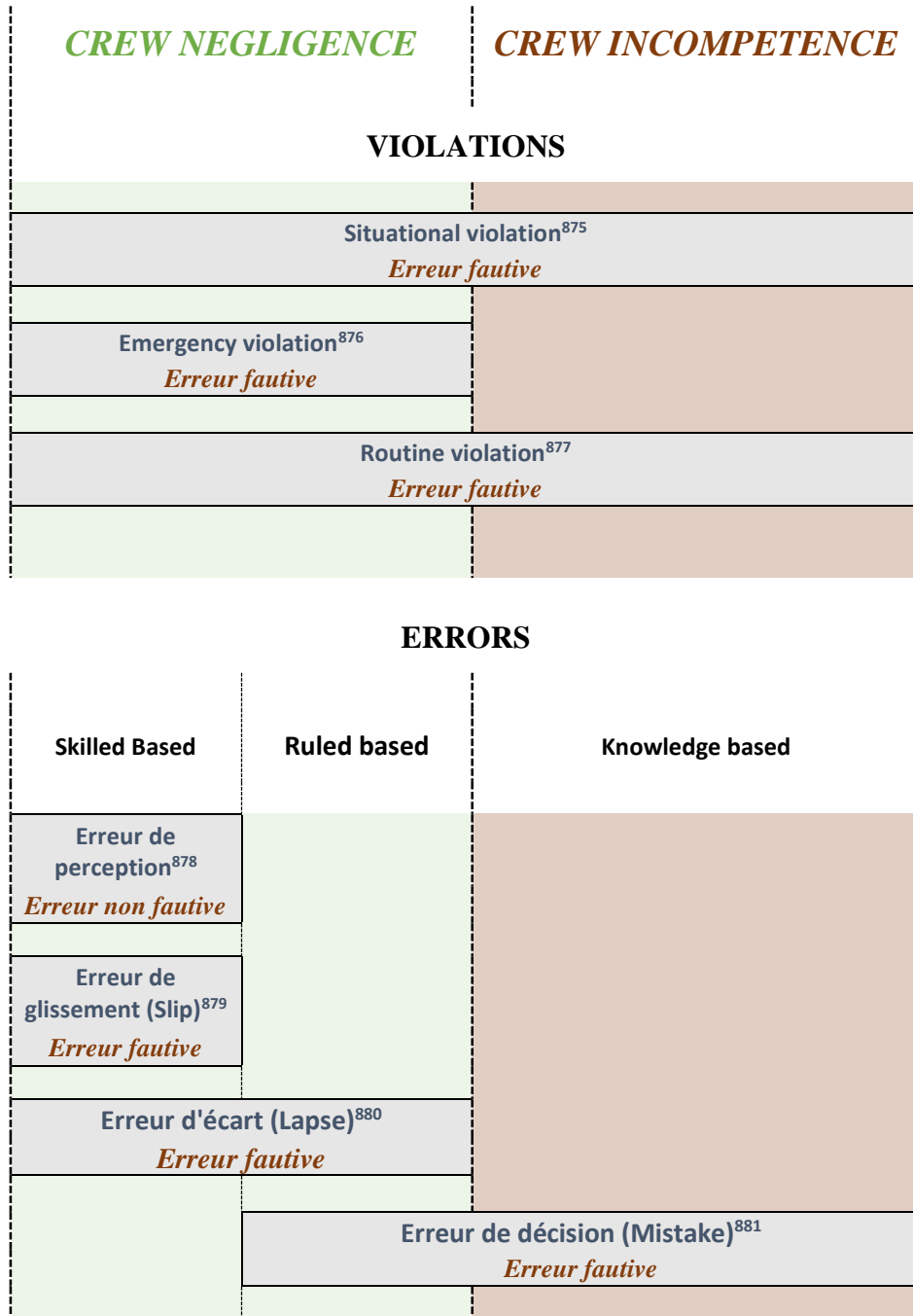


Fig.3 : Intégration des notions de fautes en matière juridique, au classement de l'erreur humaine et des comportements de conduite établis par Reason et Rasmussen.

⁸⁷⁵ V. la navigation volontairement dangereuse du capitaine du *Costa Concordia*, *supra* n°92.

⁸⁷⁶ V. l'abordage entre les navires *Bywell Castle* et *Princess Alice*, note n°865.

⁸⁷⁷ V. l'abordage entre le navire de pêche *Saint Jacques II* et le pétrolier *Gudermes* par mépris habituel des règles de route (*infra* n°623).

⁸⁷⁸ V. l'abordage entre les navires *Cuyahoga* et *Santa Cruz*, *supra* n°411.

⁸⁷⁹ V. *infra* n°424.

⁸⁸⁰ V. l'échouement du navire *Queen of the North* pour un point tournant manqué, *supra* n°126.

⁸⁸¹ V. l'extinction complètement ratée de l'incendie sur le navire roulier *Eurasian Dream*, *supra* n°315.

B. Identification de l'origine de l'acte dommageable

419. La nature de l'acte dommageable de l'équipage peut donc être un indicateur de l'état de navigabilité humaine du navire au moment d'un accident. Après avoir proposé une méthode pour qualifier juridiquement ces actes, il convient de compléter notre étude par l'identification des causes qui ont permis sa survenance. A la lumière des analyses d'accidents effectuées tout au long de la première partie, nous pouvons répertorier quatre grandes causes d'accidents directement liés à la compétence des équipages qui influenceront directement sur la navigabilité du navire.

1°) Le défaut de familiarisation

420. Effets du défaut de familiarisation sur la navigabilité du navire. L'acte dommageable peut tout d'abord trouver son origine dans un défaut de familiarisation de son auteur avec son environnement de travail. Une telle situation sera propice à la survenance d'erreurs humaines de type « *slip* » ou « *mistake* »⁸⁸². Les opérateurs se retrouvent dans une situation qu'ils ne savent pas gérer. L'équipage du *Costa Concordia* qui a conduit l'évacuation des passagers en dehors de toute coordination ne possédait pas des compétences extraordinaires dans la gestion des situations de crise mais il était parfaitement familiarisé avec son environnement de travail. Il a donc su, par automatisme, répondre parfaitement à la situation exceptionnelle rencontrée.

Inversement, la question de l'innavigabilité d'un navire pour défaut de familiarisation a été soulevée dans de nombreuses décisions. Les intérêts marchandise du navire voiturier *Eurasian Dream* déclaré en perte totale par incendie ont ainsi fondé une partie de leur recours sur l'innavigabilité humaine et en particulier sur l'absence de familiarisation de l'équipage, dont le commandant, avec le système d'extinction fixe des incendies au CO₂. Puisque « *l'équipage ne connaissait pas (...) les caractéristiques et les équipements propres au navire* », le juge Creswell a pu décider, au regard de leur manque de familiarisation, que « *le navire était innavigable. Notamment en matière de compétence des équipages* »⁸⁸³. Un armateur prudent confronté à l'absence de familiarisation de ses marins servant sur ce type de navire très particulier aurait dû corriger le défaut avant de commencer le voyage. Il est intéressant de noter par ailleurs, s'il pouvait encore subsister certains doutes, que le juge ne différencie pas les conséquences juridiques que peuvent avoir l'incompétence provenant d'un manque de connaissances de celle d'une incapacité à les appliquer convenablement. En énonçant que: « *there cannot be any difference in principle (...), between disabling want of skill and disabling want of knowledge. Each equally renders the Master unfit and unqualified to command and therefore makes the ship command unseaworthy* », le juge précise d'une manière plus générale que ces deux éléments se rapportant à la qualification des équipages peuvent rendre le navire innavigable⁸⁸⁴.

⁸⁸² Rappelons que l'erreur de type *slip* correspond à un décalage entre l'intention (correcte) et l'acte (incorrect). Les erreurs de type *mistake* correspondent à une intention erronée mais un acte conforme à cette intention.

⁸⁸³ I Law Cases, *The Eurasian Dream*, 585 LMLN 1 (2002).

⁸⁸⁴ *The Eurasian Dream*, Lloyd's Rep. 1 [2002], QBD, 719. Pour un autre cas d'absence de familiarisation voir également le cas du navire *Farrandoc*: « *the second engineer was engaged in that no proper or any measures had been taken (...) to inquire into his (...) familiarity with the vessel's engine room, piping and machinery* », *The Farrandoc*, Lloyd's Rep. 2 [1967], 283

421. Naufrage de l'Amoco Cadiz. Le développement du juge Mc Garr du *District Court* de l'Illinois suivait le même raisonnement lors du procès de 1984 intenté à AIOC, armateur de l'*Amoco Cadiz*, suite au naufrage du navire sur les côtes françaises. Entre autres éléments, celui-ci a considéré qu'AIOC n'avait pas assumé son obligation d'assurer la navigabilité du pétrolier⁸⁸⁵, notamment au regard des compétences de l'équipage et de sa familiarisation avec le système d'appareil à gouverner du navire. Ce manque de familiarisation concernait la maintenance de ce système ainsi que son utilisation en mode secours lorsque certains de ses éléments sont défectueux. Ce que nous avons pu définir comme étant « l'intégration des compétences dans un environnement particulier »⁸⁸⁶ (*supra* n°313) est donc indiscutablement un des éléments qui constitue la notion de navigabilité humaine. Même si celui-ci pourrait suffire à déclarer un navire innavigable, il est dans la très grande majorité des cas combiné avec d'autres éléments qui participeront eux-aussi à qualifier le navire comme tel. L'incompétence d'un point de vue des connaissances purement techniques est un de ces éléments.

2°) Le défaut de compétences techniques des opérateurs

422. Erreur de négligence vs erreur d'incompétence. L'acte dommageable peut également trouver sa source dans l'incompétence technique de son auteur. Comme l'énonçait le juge Cresswell dans le cas de *l'Eurasian Dream*, la seconde composante de la navigabilité humaine concernera en effet les qualifications purement techniques des opérateurs. Associées aux familiarisations, celles-ci doivent pouvoir permettre aux marins de savoir répondre convenablement à une situation donnée avec un équipement particulier. Mais la frontière entre l'erreur de négligence et l'erreur d'incompétence est ténue (voir *supra* fig.3). Une erreur de type « *mistake* » pourra par exemple être liée à l'une ou l'autre de ces catégories suivant le comportement de conduite de son auteur. S'il la commet alors qu'il se situe dans un comportement de conduite de type « *Rule base* », on pourra considérer que l'erreur ressort plus d'une négligence alors que s'il la commet dans le cadre d'un comportement de type « *knowledge base* », l'erreur pourra être assimilée à de l'incompétence puisque manifestement, elle trouvera son origine dans un manque de savoir. Le navire sera alors déclaré comme étant innavigable.

423. Les fautes d'incompétence facilement identifiables. L'origine de certains actes fautifs seront faciles à identifier. Ainsi, un chef de quart qui est en charge de la veille à la passerelle et qui effectue une manœuvre anticollision en venant sur bâbord alors qu'il est le navire privilégié⁸⁸⁷, aura commis une erreur d'incompétence (type *mistake*). Surtout s'il annonce ses intentions par radio au navire contre-bordier. Le manque de connaissances est flagrant puisqu'il n'a pas appliqué la règle appropriée

⁸⁸⁵ "AIOC negligently performed its duty to ensure that the crew of Amoco Cadiz was properly trained. The Crew's improper training with respect to the maintenance, operation, inspection and repair of the steering gear system was a proximate cause of the grounding of the Amoco Cadiz. (...) For each and all the reasons expressed above, (...) AIOC failed to make the Amoco Cadiz seaworthy prior to the last voyage", *The Amoco Cadiz*, [1984], Lloyd's Rep. 2, US Ct. 304.

⁸⁸⁶ Nous avons étudié les familiarisations au chapitre précédent telles quelles sont encadrées par le Code ISM puisque c'est cette réglementation qui a permis de développer et de standardiser cet aspect de l'exploitation des navires. Cependant, celles-ci existaient déjà dans les anciennes versions de la convention SOLAS ainsi que dans la réglementation de chaque Etat du pavillon. Il est entendu que le Code ISM n'était pas en vigueur lors du naufrage et des procès de l'*Amoco Cadiz* et de l'*Eurasian Dream*.

⁸⁸⁷ COLREG 72, Règle 17 : "Un navire à propulsion mécanique qui manœuvre pour éviter un abordage avec un autre navire à propulsion mécanique dont la route croise la sienne dans les conditions prévues à l'alinéa a) ii) de la présente règle ne doit pas, si les circonstances le permettent, abattre sur bâbord lorsque l'autre navire est bâbord à lui".

alors qu'il n'y avait aucun doute à avoir sur la conduite à tenir. Le navire sera dans ce cas innavigable. En revanche le même officier de quart qui énonce qu'il va venir sur tribord⁸⁸⁸ mais qui, par inattention, met malencontreusement la barre sur bâbord, n'aura pas commis d'erreur d'incompétence. La situation était correctement analysée, la réponse cognitive appropriée mais l'acte pratique erroné. Dans ce cas, le navire ne devrait pas être déclaré comme étant innavigable. Certains actes sont en revanche beaucoup plus difficiles à qualifier.

424. Difficultés dans la qualification de l'acte dommageable. Un exemple de la difficulté dans l'appréciation de l'origine d'une faute (incompétence ou négligence), se retrouve dans plusieurs décisions de jurisprudence et est régulièrement avancé dans les études sur la nature des erreurs des équipages de navire⁸⁸⁹. Un officier doit ouvrir une vanne de ballastage pendant des opérations commerciales. Il fait face à deux vannes « A » et « B ». L'ouverture de l'une (« A ») sera l'action appropriée mais l'ouverture de l'autre (« B ») contaminera la marchandise par mouille. L'officier manipule la vanne « B ». Le navire est-il navigable en ses aspects humains ? En d'autres termes s'agit-il d'une erreur d'incompétence ou d'une erreur de négligence ? La réponse peut être l'une ou l'autre. Tout dépendra de la réflexion de l'opérateur au moment de l'acte. Soit il pense que c'est effectivement la vanne « B » qu'il doit ouvrir et son plan d'action est conforme avec son diagnostic qui est lui, erroné. Soit il sait que c'est la vanne « A » qui doit être ouverte mais il se trompe dans la manipulation. Son diagnostic est bon mais le plan d'action est mal conduit. La différence majeure est que dans le second cas, il possède le savoir-faire et l'expertise pour mener à bien une opération. Il n'est pas incompetent dans ce domaine et aura les capacités de corriger son erreur⁸⁹⁰.

425. Solutions pour identifier la nature de l'acte dommageable. Mais a moins de réussir à obtenir une représentation de la réflexion de l'opérateur au moment où il a commis son acte dommageable, il sera parfois difficile de déterminer s'il résulte d'une négligence ou d'un diagnostic erroné. Puisque l'incompétence résulte d'un manque de connaissances de l'opérateur pour conduire le navire dans un environnement particulier alors qu'en tant que professionnel, il aurait dû les posséder⁸⁹¹, il sera possible d'obtenir certains indices en se référant aux normes édictées par le Code STCW et en les comparant avec les connaissances de l'opérateur fautif. Ces investigations pourraient être conduites lors des enquêtes menées consécutivement aux accidents⁸⁹² ou bien par les juges. Ainsi, ils pourraient déceler l'incompétence d'un opérateur en le questionnant par exemple sur le fonctionnement d'un radar et sur certaines particularités de son utilisation. Ou dans le cas d'un abordage, de demander à l'auteur des faits de préciser selon un contexte particulier, quelle manœuvre il envisagerait. Les réponses

⁸⁸⁸ Ce navire ne devrait pas manœuvrer sauf s'il est « tellement près de l'autre que l'abordage ne peut être évité par la seule manœuvre du navire qui doit laisser la route libre », COLREG 72, R.17.b.

⁸⁸⁹ KONSTANTINOS (B.), "The distinction between 'crew negligence' and 'crew incompetence', and the consequences thereof", *Reed Smith LLP*, Shipping Group, (Nov. 2011).

⁸⁹⁰ Notamment par le biais du *Cross Checking*. Voir *supra* n°121. En revanche lorsque c'est le diagnostic qui est erroné, l'opérateur ne peut pas corriger son action car selon lui, la réponse est appropriée et le restera malgré des contrôles intermédiaires.

⁸⁹¹ Voir par exemple les commentaires de Lord Reid. *The Amstelslot* [1963] 2 Lloyd's Rep. 223, p. 230.

⁸⁹² Mais cela n'est obligatoire que pour les accidents majeurs qui impliquent la sécurité du navire. Une telle enquête ne sera pas menée lors d'un simple dommage à la marchandise. Voir IMO Rés. MSC.255(84) du 16 mai 2008 relatif à l'adoption du Code sur les Enquêtes d'Accidents.

apportées permettraient assurément de se forger rapidement une idée du niveau de compétence de l'opérateur incriminé.

Mais cette solution se heurte à deux problèmes majeurs. Les auteurs d'un dommage ne sont pas toujours présents lors des jugements civils et les juges n'ont pas les compétences techniques requises pour juger de la pertinence des réponses apportées. En outre, de très nombreuses actions sont résolues par arbitrage si le litige se situe sur le terrain contractuel, ce qui laisse peu de place à une telle solution. Si en revanche, il n'existe pas de formation obligatoire pour l'utilisation d'un équipement incriminé dans un dommage, les juges pourront certainement demander à l'armateur s'il a prévu une formation spécifique pour assurer une utilisation de ces appareils en toute sécurité. Une réponse négative rendrait certainement l'équipage incompetent. Mais dans de nombreux cas difficiles à déterminer, ce sera au travers du soin que l'armateur aura mis à recruter et former ses équipages que sera déterminée la navigabilité du navire. Si tout indique que l'auteur du dommage était d'une manière générale compétent avant l'accident, les juges retiendront l'erreur de négligence.

426. Exemples de jurisprudence. C'est en l'occurrence ce que le juge Thurlow a soutenu lors du jugement en appel dans l'affaire du navire *Farrandoc*. Alors que le navire est à quai à Montréal en novembre 1962, le second mécanicien a effectué des opérations de ballastage. Au lieu de transférer l'eau d'un ballast à un autre, celui-ci a rempli une cale à cargaison, endommageant la marchandise par mouille. Malgré plusieurs contrôles pendant ce transfert montrant que le ballast de destination ne se remplissait pas, le second mécanicien a continué l'opération. Selon le juge, "*Humble n'avait pas suffisamment de connaissances pour être en charge de la machine sur un tel navire, en conséquence, le navire n'était pas convenablement armé en équipage. (...) il était donc innavigable (...) au début du voyage*"⁸⁹³. Ce manque de compétences techniques vient donc, en sus du problème du manque de familiarisation que nous avons déjà pu soulever dans cette même affaire, ajouter un argument dans la constatation de l'innavigabilité du navire.

Dans le cas du navire néerlandais *Roberta* qui une fois encore a vu triompher la médiocrité technique d'un membre d'équipage machine, c'est essentiellement le manque de connaissances qui a été retenu plus que le manque de familiarisation⁸⁹⁴. Les faits sont similaires à ceux du navire *Farrandoc* (envahissement d'une cale lors d'opérations de ballastages) et le juge Langton a retenu l'erreur d'incompétence plutôt que l'erreur de négligence, causant ainsi l'innavigabilité du navire au début et au cours du voyage⁸⁹⁵.

A l'inverse, les juges en charge du litige consécutif à l'échouement du navire *Torepo* en juillet 1997 sur les côtes chiliennes n'ont pas retenu l'innavigabilité du navire en ses aspects humains. Le juge Steel n'a retenu qu'une erreur de négligence à l'encontre du capitaine et non pas une erreur

⁸⁹³ "*Humble did not have sufficient knowledge to be in charge of the engine room on such a ship and that in that respect, the ship was not properly manned. (...) It was therefore unseaworthy (...) at the beginning of the voyage*", *The Farrandoc*, Lloyd's Rep. 2 [1967], 280-281.

⁸⁹⁴ *The Roberta*, Lloyd's Rep. Vol.56, N°6 [1937], p.159.

⁸⁹⁵ "*It could not be said that the non-provision of anon-return valve constituted unseaworthiness; but that the shipowners had failed in their duty (...) in engaging their one working engineer, who was taken on without real knowledge of his capabilities who in fact turned out to be untrustworthy and incompetent*", *The Roberta*, Ibid.

d'incompétence⁸⁹⁶. Mais cette décision a un autre intérêt puisqu'elle montre que l'acte dommageable peut également être causé par des difficultés de l'équipage à travailler et à être organisé en tant que groupe.

3°) L'incapacité à former un équipage synergique

427. L'optimisation des ressources humaines, une condition de la navigabilité humaine.

L'acte dommageable de l'équipage peut également être causé par une incapacité de chacun ses membres à travailler en groupe. Elle pourra résulter de difficultés de communication liées à la non compréhension de la langue de travail parlée à bord, mais également de la difficulté des membres d'équipage à former un équipage synergique, parfaitement organisé. Difficulté pouvant être aggravée par l'emploi d'équipages cosmopolites. Cette question a pu être soulevée dans la décision du navire *Torepo*, dans laquelle, rappelons-le, les intérêts marchandise ont tenté de démontrer l'innavigabilité du navire pour récupérer leurs participations aux frais d'assistance déclarés en avarie commune. Les demandeurs ont ainsi soulevé que le navire était innavigable puisque l'armateur n'avait pas mis en place un outil de l'apprentissage et de l'organisation du travail en équipe : le BRM (le *Bridge Ressource Management* ou *Bridge Team Management*, *supra* n°190 et s.)⁸⁹⁷. Bien que n'ayant pas été retenu au cas de l'espèce, l'argument aurait probablement un accueil différent aujourd'hui puisque, d'une part, l'approche sur l'élément humain est différente de celle de la fin des années quatre-vingt-dix et que, d'autre part, la formation aux facteurs humains, au travers notamment du BRM a été rendue obligatoire par l'entrée en vigueur des amendements de Manille à la convention STCW.

428. Les différences culturelles comme source de l'acte dommageable. Un autre aspect du naufrage de ce navire mérite notre attention. Comme nous avons pu le développer, les différentes cultures dont sont issues les marins qui composent un équipage peuvent avoir un effet sur leur capacité à travailler ensemble et de manière optimale (voir le cas du navire *CMA CGM Florida* ci-dessus). Les informations ne passent pas ou passent mal. Or le navire *Torepo* était composé d'un personnel de nationalité exclusivement indienne, dont l'un des traits culturels qui la caractérisent, selon Hofstede, est le respect de la hiérarchie⁸⁹⁸. Puisque l'homme qui assurait la veille au moment du naufrage n'était qu'élève, il semble fondé de se questionner sur sa volonté à interpeller la commandant s'il avait perçu les lumières sur l'avant du navire, signifiant qu'il ne se trouvait pas à la position voulue. Peut-être aurait-il pu considérer son intervention comme étant inopportune puisque c'était le commandant qui était en charge du quart et que par respect, il ne devait rien lui apprendre. Une telle attitude s'approcherait de

⁸⁹⁶ *The Torepo*, Lloyd's Rep. [2002], Vol.2, QB (Adm. Ct.), 535. Les intérêts marchandise ont tenté de récupérer les fonds qu'ils avaient dû payer pour participer aux frais d'assistance en vertu de la déclaration d'avarie commune déclarée par le capitaine suite à l'échouement. Les intérêts marchandise ont tenté de démontrer l'innavigabilité du navire et plus particulièrement son innavigabilité humaine.

⁸⁹⁷ "the claimants will contend that the vessel was not properly manned and (...) the vessel was unseaworthy in that there was no or no proper system of bridge team management on board the vessel", *The Torepo*, Ibid, p.540.

⁸⁹⁸ Selon le modèle de Geert Hofstede, la culture indienne est fortement marquée par ce que nous avons nommé le respect de la hiérarchie (score de 77 sur 100). Il ressort de la culture indienne les éléments suivants au niveau du critère 'Power Distance' : « appreciation for hierarchy and a top-down structure in society and organizations. If one were to encapsulate the Indian attitude, one could use the following words and phrases: dependent on the boss or the power holder for direction, acceptance of un-equal rights between the power-privileged and those who are lesser down in the pecking order, immediate superiors accessible but one layer above less so », www.hofstede-insights.com. Voir également *supra* n°236 et s.

plus de la transgression de circonstance (*situational violation*) que de l'erreur puisque le membre d'équipage aurait agi de la sorte en toute conscience. Le matelot s'abstient volontairement, par les circonstances culturelles, d'agir comme il le devrait. Ce ne sera pas le fait d'avoir un équipage cosmopolite qui pourra constituer l'innavigabilité d'un navire, ni même l'utilisation de cultures particulières dans la composition des équipages, mais l'incapacité de l'armateur à combattre ces barrières culturelles pour que chacun puisse utiliser ses compétences au service d'une équipe. Reste que cet aspect de l'innavigabilité sera très difficile à démontrer dans les faits⁸⁹⁹.

4°) L'incapacité physique à assumer sa fonction

429. Une innavigabilité systématique. L'acte dommageable peut enfin être causé par l'incapacité physique d'un opérateur à assumer sa fonction. La convention STCW tente d'apporter des réponses à ce problème en imposant un contrôle de la condition physique des gens de mer. Mais ces contrôles ne peuvent pas être une garantie, notamment dans le cas de la consommation d'alcool ou de substances qui détérioreraient leurs facultés. Un navire dont le commandant ne serait pas physiquement ou mentalement apte à conduire l'expédition nautique, rendrait *de facto* le navire innavigable. Sa condition le rendrait incompetent puisqu'il ne pourrait pas utiliser ses connaissances de manière convenable⁹⁰⁰. Dans l'affaire *Tinto v. Seed Shipping*⁹⁰¹ le juge Roche a ainsi pu soulever l'innavigabilité du navire pour les problèmes psychologiques du capitaine. De la même manière, le juge Hewson a soutenu dans le cas du *Makedonia* que sous certains aspects, l'incapacité ou l'absence de volonté d'un opérateur à utiliser ses compétences pouvait être assimilé à de l'incompétence⁹⁰² et devait entraîner l'innavigabilité du navire. La solution doit être approuvée même si nous devons cependant exclure de cette qualification les erreurs de perception, qui peuvent résulter d'une restriction physique qui n'aurait pas été décelée⁹⁰³. Dans ce cas, même si le navire peut être déclaré innavigable, l'armateur n'aura pas nécessairement failli à son obligation.

430. Conclusion. Déterminer l'état de navigabilité d'un navire en ses aspects humains devra nécessairement passer par une étude précise du comportement des équipages. Identifier et qualifier l'acte fautif à l'origine du dommage s'avérera être déterminant pour savoir s'il a été causé par une

⁸⁹⁹ Voir sur les difficultés liées à la charge de la preuve, n°542 et s.

⁹⁰⁰ "master would not be competent to control the ship if, for example, he was frequently drunk or ill as he would not be able to exercise his assigned duties" KASSEM (A. H.), *The Legal Aspects of Seaworthiness, current law and development*, Submitted to the University of Wales in fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy of Law, Swansea University, (2006). Voir également dans ce sens *The Makedonia*, [1962] 1 Lloyd's Rep. 316, at p. 336. Voir enfin *The Eurasian Dream* Ibid, p. 737.

⁹⁰¹ "The case for the plaintiff was that the course taken by the captain was so extraordinary that it was compatible only with utter incompetence or something wrong with his brain... of course, if the Master started on the voyage liable to mental trouble the effect in law was that the ship was unseaworthy", *Tinto v. Seed Shipping* (1926) 24 Ll. L. Rep. 316

⁹⁰² "Such a man may be unable efficiently to use the skill and knowledge which he has through drunken habits or through ill-health. Mr. MacCrindle has submitted that a lack of application in the use of skill and knowledge is not within the ambit of "competence", though in certain cases he would be prepared to accede that drunkenness and physical unfitness might be. This is a matter to which I have given considerable thought and I can see no real difference between those two, that is, drunkenness or physical unfitness on the one hand and a disabling lack of will to use the skill and knowledge on the other. The reason why I can see no distinction is that the result is the same or may be", *The Makedonia*, [1962] 1 Lloyd's Rep. 316, p. 333.

⁹⁰³ Voir par exemple le cas déjà mentionnée plusieurs fois du navire *Cuyahoog* développé au n°411. En l'espèce, le capitaine ne pouvait pas interpréter correctement certains feux du fait d'une défaillance visuelle non décelée lors des visites médicales. Le navire pourra en fait être déclaré comme étant innavigable, mais l'armateur n'aura pas failli à son obligation.

incompétence notoire, ou bien par une négligence ponctuelle de son auteur. Si l'incompétence en est la cause, le navire pourra être déclaré comme étant innavigable⁹⁰⁴. Mais déterminer ainsi la navigabilité du navire n'augurera rien du respect ou non par l'armateur d'assumer son obligation dans ce domaine. Tout dépendra de la nature de cette obligation et du degré de soin que l'on doit attendre de ce professionnel dans la maîtrise des compétences de ses équipages.

III. La nature de l'obligation de navigabilité : une obligation à géométrie variable

431. Le dommage causé par l'innavigabilité du navire ne signifiera pourtant pas que l'armateur n'aura pas satisfait à son obligation d'assurer la compétence des équipages. Tout dépendra de la nature de cette obligation qui pourra différer suivant les engagements qu'il aura pris et matérialisé par les contrats applicables. Il faut ici distinguer la nature de l'obligation qui pèse sur le fréteur dans le cadre d'un contrat d'affrètement (A), autre que l'affrètement coque nue⁹⁰⁵, de celle qui pèse sur le transporteur maritime dans le cadre d'un contrat de transport (B). Certaines dispositions contractuelles, notamment l'introduction d'une clause *paramount* au contrat d'affrètement, permettront par ailleurs de faire appliquer la nature de l'obligation applicable au contrat de transport à la charte-partie (C). Pour que notre étude soit complète, nous devons enfin nous pencher sur la nature de cette obligation dans le cadre d'un contrat de transport de passagers (D).

A. L'obligation de navigabilité du fréteur dans le cadre d'un contrat d'affrètement

En matière d'affrètement, la nature de l'obligation de fournir un navire en état de navigabilité et de le maintenir ainsi pendant la durée du voyage dépendra des accords passés entre l'armateur et l'affréteur (1). En cas de non-respect de cette obligation, l'affréteur pourra sanctionner l'armateur de plusieurs manières (2).

1°) La liberté contractuelle pour déterminer la nature de l'obligation de navigabilité

432. Obligation de résultat. Historiquement, le contrat d'affrètement était le contrat conclu entre un armateur qui disposait d'un navire et un commerçant qui souhaitait transporter sa marchandise d'un port à un autre⁹⁰⁶. Il était formalisé par la charte partie, contrat écrit résumant les dispositions de la location de ce navire. Ces contrats d'affrètements qui étaient conclus initialement pour un voyage déterminé se sont, par la fiabilisation du transport maritime, progressivement scindés en deux catégories,

⁹⁰⁴ Dans son acceptation négative, un navire sera innavigable s'il répond à la définition suivante; « *A ship is unseaworthy if there is something about it in dangers the safety of the vessel or its cargo or which might cause significant damage to its cargo or which renders it legally or practically impossible for the vessel to go to sea or to load its cargo* ». The *Arriana* [1987] 2 Lloyd's Rep.376.

⁹⁰⁵ Le contrat d'affrètement coque nue est un contrat qui ne prévoit pas la fourniture de moyens humains pour exploiter le navire. De manière purement supplétive, V. C. transp., Art.L.5423-8 : « *Par le contrat d'affrètement coque nue, le fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre à la disposition d'un affréteur un navire déterminé, sans armement ni équipement ou avec un équipement et un armement incomplets pour un temps défini* ».

⁹⁰⁶ Ordonnance de la marine, livre III, Titre 1, art. 1^{er}. C. Com. de 1808, Art. 273.

le contrat d'affrètement au voyage⁹⁰⁷ d'une part et le contrat d'affrètement à temps⁹⁰⁸ d'autre part. Dans les deux cas, l'armateur qui agira comme fréteur, devra fournir un navire en bon état de navigabilité à l'affréteur. Cette obligation fondamentale du fréteur sera en général une obligation de résultat⁹⁰⁹ et non pas une simple obligation de moyen⁹¹⁰. Il faut noter par ailleurs que l'absence de stipulations sur la navigabilité n'exonérera pas l'armateur de son obligation puisqu'il s'agit d'une *implied warranty*⁹¹¹.

433. Loi supplétive de 1966. Même si la liberté contractuelle prévaut dans ce type de contrat, le fréteur ne pourra pas, en droit français, s'exonérer de cette obligation fondamentale par des dispositions contractuelles⁹¹². Chose pourtant possible en droit de *common law* dès lors que la volonté des parties est clairement mentionnée⁹¹³. La loi supplétive de 1966 précise par exemple pour le contrat d'affrètement à temps que « *le fréteur s'oblige à présenter à la date et au lieu convenus et à maintenir pendant la durée du contrat le navire désigné en bon état de navigabilité, armé et équipé convenablement pour accomplir les opérations prévues à la " charte-partie " »*⁹¹⁴. La loi française propose donc cette obligation de résultat au début et pendant le voyage. La grande majorité des contrats d'affrètement librement négociés ne vont pas si loin puisqu'ils ne l'imposent qu'à la seule livraison du navire dans le cadre d'un affrètement à temps et au commencement du voyage lors d'un affrètement au voyage. Lors de l'exécution du contrat, cette obligation se transformera en simple obligation de *due diligence*⁹¹⁵.

434. Obligation de navigabilité au début du voyage. La plupart des clauses des contrats d'affrètement vont dans ce sens. La clause 1 de la charte à temps type *Boxtime* précise par exemple que les armateurs « *devront livrer le navire en Etat de navigabilité nautique et commerciale* ». De la même manière, la charte *Baltimé 1939* impose que le navire soit « *in every way fitted for ordinary cargo service* »⁹¹⁶. La majorité des chartes parties au voyage imposent une obligation de navigabilité de même

⁹⁰⁷ C. transp., Art. L.5423-10 : « *Par le contrat d'affrètement à temps, le fréteur s'engage à mettre à la disposition de l'affréteur un navire armé, pour un temps défini* ».

⁹⁰⁸ Par le contrat d'affrètement au voyage, « *le fréteur met à la disposition de l'affréteur, en tout ou en partie, un navire en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages* », C. transp., Art. L.5423-13. « *Under a Time C/P... the shipowner undertakes to make the vessel available to the charterer for the purposes of undertaking ballast and loaded voyages as required by the charterers within a specified area over a stated period* », *The Berge Tasta* [1975] 1 Lloyd's Rep. 422, p.424.

⁹⁰⁹ BONASSIES (P.), SCAPEL (Ch.), *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^e Ed., n°750 et s.

⁹¹⁰ « *[The] warranty is an absolute warranty; that is to say, if the ship is in fact unfit at the time when the warranty begins, it does not matter that its unfitness is due to some latent defect which the shipowner does not know of, and it is no excuse for the existence of such a defect that he used his best endeavours to make the ship as good as it could be made* ». *McFadden Brothers & Co v. Blue Star Line Ltd* [1905] 1 KB 697, 703.

⁹¹¹ *Implied warranty*: le droit reconnaît que parfois les parties sont tenues de certaines obligations qui ne sont expressément mentionnées dans le contrat. Ces obligations sont nommées en droit anglais '*implied*'. Le droit reconnaît un « *implied term* » lorsqu'il est logique, nécessaire ou commercialement requis pour exécuter le contrat ou lorsque qu'il est évident que les parties avaient l'intention de considérer ce terme comme une obligation.

⁹¹² BONASSIES (P.), SCAPEL (Ch.), *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^e Ed., n°764.

⁹¹³ *Sleigh v. Tyser* [1900] 2 QB 333, 337-338. Beaucoup plus récemment voir *The Socol 3*, *Onego Shipping & Chartering BV v. JSC Arcadia Shipping*, [2010] 2 Lloyd's Rep 221.

⁹¹⁴ C. transp., Art. R.5423-11. L'obligation de navigabilité pour l'affrètement au voyage est présentée de manière similaire dans l'article R.5423-18.

⁹¹⁵ COGHLIN (T.), BAKER (A.W.), KENNY (W.), *Time Charter*, 6th Ed., Lloyd's Shipping Law Library, Informa Law, London (2008).

⁹¹⁶ Charte *Baltimé 1939* clause 1 line 25 & 26. Voir également la charte type *NYPE 93*, cl.2: « *The vessel on her delivery shall be ready to receive cargo with clean-swept holds and tight, staunch strong and in every way fitted for ordinary cargo service (...)* ».

nature⁹¹⁷. Les rédacteurs de certaines chartes type ont néanmoins récemment modifié la nature de cette obligation en imposant à l'armateur une simple obligation de « *due diligence* » que nous étudierons de manière plus approfondie dans le chapitre suivant sur le contrat de transport. Ainsi, la charte au voyage Shellvoy 6 prévoit que l'armateur devra faire *due diligence* pour s'assurer qu'au moment où le navire se dirige vers le port de chargement, celui-ci soit « *in every way equipped and fit for the service required* » et en ce qui concerne notre étude sur la qualification des équipages, qu'il soit armé avec « *a full and efficient complément of Master, officers and crew and the senior officers shall be fully conversant in spoken and written English language* »⁹¹⁸.

435. Maintien de la navigabilité au cours du voyage. Le maintien de la navigabilité au cours du voyage se transforme généralement en simple obligation de moyen pour ces deux types d'affrètements. La clause 1 de la charte à temps Shelltime stipule qu'à la livraison le navire devra être navigable (obligation de résultat) mais que cette obligation, conformément à la clause 3 « *duty to maintain* » se transformera en simple obligation de *due diligence* pour le maintenir en cet état⁹¹⁹. En énonçant que les armateurs auront l'obligation de « *maintain her in in a thoroughly efficient state in hull and machinery during the service* »⁹²⁰ certaines chartes parties semblent relativement strictes quant à la nature de l'obligation en cours de voyage. Mais malgré cette formulation c'est bien une simple obligation de *due diligence* qui pèsera sur l'armateur⁹²¹. Cette modification de la nature de l'obligation de l'armateur pouvant être justifiée par son incapacité à prévoir les potentiels périls auxquels le navire sera soumis durant l'expédition maritime⁹²² et qu'il ne peut par conséquent garantir sa navigabilité⁹²³.

436. Accords spécifiques. La nature de l'obligation de l'armateur dépendra donc des stipulations contractuelles choisies avec l'affrèteur. Même si les parties choisissent une charte type (exemple Shelltime ou Shelvoy) qui prévoit une simple obligation de *due diligence* dans la mise à disposition d'un navire en état de navigabilité au début du voyage, rien n'empêchera les parties de modifier la clause s'y référant pour imposer une obligation de résultat. Comme nous avons déjà pu le mentionner, l'affrèteur peut s'impliquer dans une certaine mesure dans la compétence des équipages, aspect inclus dans le concept plus général de navigabilité. Si l'affrèteur a des exigences particulières dans ce domaine, il peut les mentionner spécifiquement dans la charte. Nous pensons notamment aux

⁹¹⁷ Dans la charte type Amwelsh 93, l'armateur doit fournir un navire qui sera « *tight, staunch and strong, and in every way fit for the voyage* ».

⁹¹⁸ Charte Shellvoy 6, Cl.1: Condition of vessel. Sur un cas de non-respect de l'obligation de *due diligence* à assurer la navigabilité du navire au début du voyage en affrètement au voyage. Voir navire *Kymi*, CA Aix-en-Provence (2^e Ch.), 28 février 1984.

⁹¹⁹ Charte Shelltime clause 1: Description and condition of the vessel: « *At the time of delivery of the vessel under the charter, (...) she shall be in every way fitted for the service* ». Clause 3: Duty to maintain: « *throughout the charter service, owners shall (...) exercise due diligence to maintain* »

⁹²⁰ Charte Balttime 1939, Cl.3: Owners' obligation. Voir également charte NYPE 93 clause 6: « *The owners shall maintain the vessel's class and keep her in a thoroughly efficient state in hull, machinery and equipment for and during the service, and have a full complement of officers and crew* ».

⁹²¹ COGHLIN (T.), BAKER (A.W.), KENNY (W.), *Time Charter*, 6th Ed., Lloyd's Shipping Law Library, Informa Law, London (2008), p. 238.

⁹²² « *it is sufficient to say that in my judgment there is no doubt about this stipulation (...) does not constitute an absolute engagement or warranty that the shipowners will succeed in so maintaining [la navigabilité] her whatever perils or causes may intervene to cause her to be inefficient for the purpose of her service (...)* ». *Tynedale Steam Shipping Co Ltd v. Anglo-Soviet Shipping Co Ltd.* (1936) 54 Ll.L.Rep. 341

⁹²³ GIRVIN (S.), « The obligation of seaworthiness: shipowner and charterer », *CML Working Paper 17/11*, Paper 2017/19, uploading Dec.2017, <http://law.nus.edu.sg/cml/wps.html>

exigences d'expérience, de qualifications supplémentaires ou de langue. Si celles-ci ne sont pas spécifiées dans le contrat d'affrètement l'armateur devra agir en armateur prudent, conformément aux bonnes pratiques. Il restera totalement libre dans le choix et le recrutement de ses équipages.

2°) Conséquences de l'obligation de navigabilité humaine sur le contrat d'affrètement

437. Sanctions. Résolution du contrat d'affrètement. La nature de l'obligation de navigabilité humaine, une des composantes de la navigabilité au sens plus large, imposera donc à l'armateur de faire au minimum *due diligence* pour armer son navire avec un équipage suffisamment qualifié. Par souci de facilité de lecture, nous ne détaillerons pas pour l'instant les nuances apportées par la notion de *due diligence*, car celles-ci seront développées un peu plus loin dans la partie relative au transport maritime. Les règles applicables en matière de transport maritime sous connaissement (qui sont, elles, d'ordre public) pourront en effet être incorporées à un contrat d'affrètement. Lorsque l'armateur méconnaît son obligation, l'affréteur pourra en premier lieu demander des dommages et intérêts pour le préjudice subi mais il devra dans ce cas apporter la preuve que l'armateur a méconnu son obligation (ce que le droit anglais appelle un « *breach* »⁹²⁴). Élément toujours difficile à démontrer. Il pourra en outre le sanctionner par la résolution unilatérale du contrat d'affrètement. Toutefois, cette résolution ne peut s'effectuer que dans le cas d'un manquement grave du fréteur qui pourrait remettre en cause l'ensemble de l'expédition nautique et donc de l'objet du contrat.

438. Condition de résolution. En droit français, la résolution d'un contrat (i.e d'affrètement) est encadrée par l'article 1127 du code civil qui précise que « *La résolution résulte soit de l'application d'une clause résolutoire soit, en cas d'inexécution suffisamment grave, d'une notification du créancier au débiteur ou d'une décision de justice* ». Cette approche est également celle des juridictions de *common law* qui conditionnent une résolution de charte à un manquement de l'armateur dans son obligation fondamentale et que ce manquement sera tel qu'il remettra en cause la raison d'être du contrat⁹²⁵. La jurisprudence est claire sur ce point, l'innavigabilité d'un navire ne saurait à elle seule justifier de terminer prématurément le contrat d'affrètement⁹²⁶. Il faut aller plus loin, et analyser pour chaque litige, ce qui a causé cette innavigabilité et en mesurer l'impact sur l'exécution à venir du contrat.

⁹²⁴ *A breach* : Manquement à un devoir.

⁹²⁵ La terminologie "*Going to the root of the contract*" est utilisée pour qualifier les conséquences d'un manquement à une obligation fondamentale qui pourrait justifier la résolution unilatérale d'un contrat. Voir la jurisprudence *Davis Contractors Ltd v. Fareham UDC* [1956] AC 696, [1956] 2 All E.R. 145 (H.L.) ; CARTER (J.W.), *Breach of Contract*, Hart Ed.(1984), p. 99.

⁹²⁶ Voir par exemple dans le cas où l'affréteur a été autorisé à résoudre le contrat d'affrètement pour innavigabilité physique du navire (problème d'hélice) : « *the facts of that case were exceptional. The charterer, after the failure of repeated efforts of the owners to make the vessel seaworthy, had a good reason to believe that the shipowners would never be able to do so* », *Snio v. Suzuki* (1924) 18 Ll.L.Rep.333.

Cette position est rappelée en matière maritime dans une sentence de la plus haute importance⁹²⁷ et qui concerne justement l'objet de notre étude, l'arrêt *Hong Kong Fir*⁹²⁸.

439. Arrêt *Hong-Kong Fir*. Ce navire construit en 1931 a été affrété pour une période de 24 mois sous une charte de type *Baltimé*. Lors du premier voyage avec son nouvel affréteur en 1956, il a cumulé plus de 28 semaines d'arrêts (*off hire*) entre Liverpool et Osaka pour des problèmes sur l'appareil de propulsion. Les affréteurs ont résolu unilatéralement le contrat d'affrètement pour manquement de l'armateur à fournir un navire en état de navigabilité à la livraison, eut égard à la compétence de son équipage qui a été incapable d'effectuer les réparations nécessaires. En stipulant que le navire à la livraison devait être « *in every way fitted for ordinary cargo service* » mais que cette obligation n'était soumise qu'à une « *due diligence* », il ne pesait sur l'armateur qu'une simple obligation de moyen⁹²⁹.

Lors de la décision de première instance, le juge Salmon a conclu que le navire avait un système de propulsion dans un état convenable mais que celui-ci, étant donné son grand âge, devait être suivi par du personnel expérimenté et compétent. Considérant le manque de qualification des marins employés à la machine et le manque d'implication de l'armateur dans le recrutement de son chef mécanicien, le juge a retenu l'innavigabilité du navire et l'absence de « *due diligence* » de sa part à le rendre navigable. Le juge Salmon a en revanche considéré que l'affréteur n'était pas en droit de résoudre le contrat d'affrètement puisque les pannes successives et les retards consécutifs ne remettaient pas en cause l'intégralité du contrat⁹³⁰. En se référant uniquement à la période de charte restante (il restait 17 mois après la remise en état par l'armateur) et en la comparant à la période d'indisponibilité il a considéré que le retard n'était pas suffisant. Les juges en charge de l'appel sont allés dans le même sens en

⁹²⁷ L'importance de la décision va au-delà du sujet de notre étude puisque les juges de la *Court of Appeal* de Londres ne se prononcent pas seulement sur la capacité d'une partie à résoudre un contrat d'affrètement. Par cette jurisprudence, ils intègrent en droit anglais une nouvelle catégorie de manquement d'une partie à ses obligations qui se situe entre un manquement majeur qui remet en cause l'intégralité du contrat (en anglais traduit par « *a condition* », exemple : arrêt du paiement du loyer par l'affréteur) et un manquement mineur qui ne remet pas en cause l'intégralité du contrat (en anglais traduit par « *a warranty* », exemple : une perte de gouvernail par défaut d'entretien des pompes hydrauliques mais qui peuvent être réparées en temps raisonnable). Les deux manquements aux obligations contractuelles ne produisent pas les mêmes effets sur la possibilité laissée à l'autre partie de résoudre le contrat. Pour la « *condition* », *V. Poussard v. Spiers* [1876] 1 QBD 410, pour la « *warranty* », *V. Bettini v. Gye* [1876] QBD 183. L'introduction d'un troisième terme qui se situe entre ces deux extrêmes, les « *Innominate terms* » (Lord Justice Diplock) amènera les juges à considérer plutôt les effets que le manquement à une obligation produira (plutôt que le manquement lui-même). La question leur sera alors posée : « *est-ce que la partie ayant subi le manquement a été substantiellement privée du bénéfice du contrat ?* ». V. les commentaires de Lord Diplock: « (...) *The question whether an event which is the result of the other party's breach of contract has this consequence cannot be answered by treating all contractual undertakings as falling into one of the two separate categories: "conditions" the breach of which gives rise to an event which relieves the party not in default of further performance of his obligations, and "warranties" the breach of which does not give rise to such an event* » & « *some breaches will and others will not give rise to an event which will deprive the party not in default of substantially the whole benefit which it was intended that he should obtain from the contract ; and the legal consequences of a breach of such an undertaking , unless provided for expressly in the contract, depend upon the nature of the event to which the breach gives rise and not to follow automatically from a prior classification of the undertaking as a "condition" of a "warranty"* », *Hong Kong Fir shipping company, Ltd, v. Kawasaki Kisen Kaisha Ltd (The Hong Kong Fir)*, Court of Appeal, Lord Justice Seelers, Lord Justice Upjohn and Lord Justice Diplock, Lloyd's Rep. [1961] 2, 478.

⁹²⁸ Sur les résolutions abusives : Voir CAMP 21 juin 2002, sentence n°2002, DMF 2003-173 ; *The Ymros*, Lloyd's Rep. 2 [1982], 574 ; *The Ariana*, Lloyd's Rep. 2 [1987], 376.

⁹²⁹ Le contrat précisait par ailleurs dans la clause 13 que « *the owners only to be responsible for delay in delivery of the vessel (...) if such delay or loss has been caused by want of due diligence on the part of the owners (...) in making the vessel seaworthy* », transformant donc une obligation de résultat en simple obligation de moyen.

⁹³⁰ « *The breach must go to the root of the contract* ».

précisant toutefois que les éléments constituant l'innavigabilité ne sauraient à eux-seuls justifier la résolution d'une charte partie⁹³¹.

440. Nature de la défaillance. Tout dépendra en fait de la rapidité avec laquelle l'armateur pourra remédier au défaut, et de l'impact que celui-ci aura sur l'expédition maritime. En matière de gestion des équipages, il ne fait aucun doute que l'armateur pourra assez rapidement faire les relèves de personnel appropriées pour lever la cause d'innavigabilité. Elle ne saurait donc justifier à elle seule la résolution du contrat⁹³². D'autant plus que les cocontractants auraient pu convenir d'une clause stipulant qu'en cas d'insatisfaction de l'affrètement sur les services rendus par l'équipage, l'affrètement serait en droit de demander la relève du capitaine ou des officiers⁹³³. Mais outre le problème de l'incompétence de l'équipage (cette cause d'innavigabilité pouvait être facilement levée) c'est surtout l'incompétence de l'armateur qui pose question.

Recruter un chef mécanicien sur un quai de gare à Londres, qui vient d'être licencié par son précédent employeur, et l'envoyer exercer sur un navire vieux de 20 ans, sans plus d'investigations sur ses qualifications, relève à notre sens de la négligence la plus extrême. L'incapacité de l'armateur à agir prudemment dans le recrutement de son équipage montre, au mieux, une grande incompétence, au pire, un inacceptable laxisme. Il est donc légitime de se demander si, au-delà du simple bilan comptable des retards pris par le navire, l'armateur demeurerait capable d'exécuter son contrat en tant que bon professionnel et que par conséquent, si les manquements n'étaient pas suffisamment graves pour que l'affrètement le termine unilatéralement. Réaliser un minimum de contrôles sur les compétences des équipages avant leur emploi n'est-il pas une « condition » du contrat⁹³⁴? Décision qui aurait pu être justifiée par le fait que celui-ci, malgré des escales intermédiaires jusqu'à Osaka, n'a jamais essayé de recomposer son équipage machine⁹³⁵.

441. Critique de la jurisprudence *Hong Kong Fir*. Clause d'annulation. Certains auteurs estiment en effet, et il nous semble à raison, que cette position est difficilement tenable dans le contexte d'exploitation moderne des navires⁹³⁶. Empêcher l'affrètement de rompre un contrat d'affrètement, sauf à démontrer qu'il remet en cause l'intégralité du service, lui est extrêmement préjudiciable. Les conséquences sur les intérêts marchandises, clients de l'affrètement peuvent être conséquentes⁹³⁷,

⁹³¹ "A breach of the owners' obligation to deliver a seaworthy vessel does not allow the charterer to escape from the charter party unless the delay involved in remedying the breach would frustrate the commercial purpose of the charter party", *The Hong Kong Fir*, Ibid. Les affrèteurs ont dû dédommager l'armateur pour la perte financière liée à la perte des revenus du loyer qu'ils auraient dû toucher en gardant le navire frété.

⁹³² "The only unseaworthiness alleged, serious though it was, was the insufficiency and incompetence of the crew but that surely cannot be treated as going to the root of the contract for the parties must have contemplated that in such an event the crew could be changed and augmented", *The Hong Kong Fir*, Salmon J. Court of Appeal, Ibid, p.479.

⁹³³ Voir par exemple la clause 9 de la charte partie type *Baltimé* qui précise que "If the charterers have reason to be dissatisfied with the conduct of the Master or any other officer the Owners, on receiving particulars of the complaint, promptly to investigate the matter and, if necessary and practicable, to make a change in the appointments".

⁹³⁴ Avoir un navire armé en équipage suffisant en nombre et en qualité, est, s'il était encore besoin de le préciser, une obligation qui nous semble, comme nous avons pu le démontrer tout au long de notre étude, essentielle. "throughout the period of the charter, the owners promise to keep the ship properly officered and crewed". *Time Charter*, Ibid.

⁹³⁵ "No change or increase in staff was made by the owners", Ibid, p.483.

⁹³⁶ HAMSHER (M.), "Seaworthiness and the "*Hong Kong Fir*" decision", www.lmaa.london/Other-Papers.aspx

⁹³⁷ Si le navire *Hong Kong Fir* avait transporté des denrées périssables (celui-ci transportait une cargaison de charbon), la position des juges aurait-elle été la même ? Certainement puisqu'ils n'ont pas, dans leur décision, mentionné l'impact des 28 semaines de retard sur la livraison de la marchandise, qui était pourtant la raison d'être du contrat côté affrètement.

notamment dans le cadre d'affrètements à temps sur des lignes régulières dont la ponctualité du navire dans les rotations constitue la raison d'être de l'affrètement. Mais au-delà de cet aspect purement commercial, c'est la sécurité maritime qui est en jeu. L'incompétence de l'équipage ne pourrait être un élément qui justifie à lui seul la résolution d'un contrat s'il n'est pas contextualisé et si les causes de l'innavigabilité humaine ne sont pas recherchées. En l'espèce, et comme nous l'avons déjà souligné, l'incapacité de l'armateur à agir en tant que bon professionnel pourrait suffire à considérer que celui-ci n'est pas apte à satisfaire à ses obligations. La situation aurait pu être différente si l'armateur avait suivi un processus de recrutement et s'il s'était renseigné sur les compétences de son chef mécanicien avant de l'employer. Certes, cela n'aurait peut-être pas été une garantie de son aptitude à servir sur le navire, mais il aurait démontré une certaine capacité à maîtriser et à s'investir dans ses prérogatives les plus essentielles. Afin de se prémunir de la jurisprudence *Hong Kong Fir*, il est devenu courant que les affréteurs intègrent une clause d'annulation qui stipule que le contrat pourra être unilatéralement résolu si le navire cumule plus de X jours de suspension du loyer d'affrètement (*off hire*⁹³⁸) sur toute la période du contrat ou bien s'il souffre de plus de Y jours de suspension de loyer consécutifs.

B. Nature de l'obligation du transporteur dans le cadre d'un contrat de transport de marchandise

442. La navigabilité humaine (et la navigabilité dans son acception la plus large) n'est donc pas une *condition* du contrat d'affrètement. L'innavigabilité ne permet donc pas à l'affréteur de résoudre la charte-partie qui le lie à l'armateur. Et comme nous l'avons déjà mentionné, l'obligation de navigabilité au début du voyage n'est pas nécessairement une obligation de résultat. L'armateur peut être tenu par une simple obligation de moyen (ou *due diligence*) si les parties le décident ainsi.

Il est intéressant à présent de préciser le contenu de la notion de *due diligence*, et plus particulièrement dans le domaine de l'armement en équipage des navires puisque cette obligation moins contraignante aura pour l'armateur un caractère impératif vis à vis des chargeurs lorsqu'il agira, non plus en qualité de fréteur, mais en qualité de transporteur maritime (1). Après avoir analysé les nuances de cette obligation dans le domaine de la gestion des équipages (2) nous précisons comment l'armateur – transporteur pourra, grâce au code ISM, prouver qu'il a fait *due diligence* pour rendre son navire navigable (3).

1°) La nécessité d'un cadre impératif pour réglementer le transport de marchandise

443. Distinction avec les contrats d'affrètement. Comme nous l'avons mentionné, le droit ancien ne connaissait que le contrat d'affrètement dont l'objet était la location d'un navire (au voyage ou à temps) pour le transport d'une marchandise. Mais malgré cet intérêt pour le seul contrat

⁹³⁸ Le *off hire* ou la suspension du loyer d'affrètement est l'arrêt du paiement du loyer dû par l'affréteur à l'armateur, pour toute période d'indisponibilité du navire et ce, pour un motif identifié et prévu au contrat (exemple : panne machine / *engine breakdown*). L'affréteur n'a pas à justifier d'un quelconque manquement ou d'une quelconque faute de l'armateur. Il suffit de constater l'inaptitude du navire à suivre ses ordres, une perte de temps réelle et tout cela causé par un élément énuméré par la clause. Voir en ce sens la clause 15 de la charte-type NYPE.

d'affrètement, le transport d'une marchandise sur un navire donnait lieu à l'élaboration d'un autre document, le connaissement, qui faisait office de reçu de cette marchandise à bord par le capitaine. A partir du début du XIX^e siècle, l'affrètement s'est retrouvé être de moins en moins adapté aux échanges nouveaux, notamment des petits commerçants avec les colonies⁹³⁹. Le morcellement de l'utilisation d'un navire devenait de plus en plus fréquent. Un armateur pouvait donc proposer à plusieurs chargeurs d'utiliser un même navire. Multiplier ainsi les contrats pour un seul et même voyage, rendait le contrat d'affrètement inadapté⁹⁴⁰. Ainsi, les armateurs profitèrent de la rédaction du document établi avec chaque chargeur, qui décrivait l'état de la marchandise, pour y inscrire également les conditions du transport. Ils introduisirent progressivement des clauses de non-responsabilité pour les négligences de leurs équipages. Ces clauses, de plus en plus restrictives pour le chargeur, allaient finalement jusqu'à écarter quasi intégralement leur responsabilité pour les possibles dommages dont la marchandise pouvait souffrir pendant le transport.

444. L'élaboration d'un cadre spécifique. Soucieux de voir leur commerce impacté par ces clauses de non responsabilité (après tout, une cargaison pouvait être perdue sans que l'armateur ne doive en répondre), les Etats-Unis adoptèrent le *Harter Act*⁹⁴¹. Ce texte impératif interdisait tout ajout de clause d'exonération de responsabilité sur le connaissement d'une part⁹⁴², et définissait un régime de responsabilité applicable au transport de marchandise sous connaissement d'autre part. Régime indépendant et distinct de celui de l'affrètement, et, point crucial, au caractère impératif. Ce texte imposait que les armateurs fassent *due diligence* dans la gestion et l'exploitation du navire pour se prévaloir d'une quelconque clause d'exonération de responsabilité pour les fautes de l'équipage. Conscient qu'une convention sur le transport maritime sous connaissement devait être adoptée à une échelle plus large, le milieu maritime a finalement adopté les *Hague Rules*⁹⁴³ (règles de la Haye) en 1924 qui furent modifiées à la marge par le protocole de 1968 pour devenir les *Hague-Visby Rules*⁹⁴⁴ (Règles de la Haye et Visby). Le transport maritime avait son régime juridique propre et impératif⁹⁴⁵.

445. Précisions sur l'armateur – transporteur dans le cas de l'affrètement à temps. Les termes de la convention de Bruxelles de 1924 sur le transport de marchandises s'appliqueront donc au

⁹³⁹ Sur les caractéristiques des échanges avec les colonies (marchands de bois, café, cacao, épices etc.) V. MALON (C.), *Le Havre Colonial de 1880 à 1960*, Bibliothèque du pôle Universitaire Normand, PUF Caen (2006).

⁹⁴⁰ Même si l'Ordonnance de la marine prévoyait l'affrètement « à la cueillette » qui était défini comme étant un « *amas de différentes marchandises qu'un Maître cherche et reçoit de divers particuliers pour faire le chargement de son vaisseau* », Ordonnance de la Marine, Livre III, titre III, Art.VI.

⁹⁴¹ Le *Harter Act* s'est inspiré des travaux préparatoires contenus dans la Liverpool Conference Form de 1882. STURLEY (M.), *The legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hagues Rules*, Fred B Rothman & Co, Vol.2 (1990), p.62

⁹⁴² Le *Harter Act*, adopté par le Congrès Américain le 13 février 1893. L'article 2 énonçait que « *That it shall not be lawful for any vessel transporting merchandise (...) to insert in any bill of lading or shipping document any covenant or agreement whereby the obligations of the owner or owners of the said vessel to exercise due diligence, properly equip, man, (...), and to make said vessel seaworthy (...), shall in any wise be lessened, weakened, or avoided* »

⁹⁴³ Texte adopté le 25 août 1924 par 10 Etats représentant 2/3 du tonnage mondial. Egalement appelé Convention de Bruxelles de 1924. RIPERT (G.), *Traité*, T.II, p.260, n°1351. Texte introduit en droit interne français de manière imparfaite par la loi du 2 avril 1936 puis de manière plus conforme au texte de 1924, par la loi du 18 juin 1966 (loi n°66-420, JO, 24 juin 1966).

⁹⁴⁴ Les *Hague Rules* ont également été modifiées le 21 décembre 1979 pour intégrer la réforme du système monétaire international (notamment l'utilisation du Droit de Tirage Spécial – DTS).

⁹⁴⁵ Protocole de 1968 ratifié par la France le 10 juillet 1977 et le protocole de 1972 ratifié par la France le 18 novembre 1986. Pour de plus grandes informations sur le champ d'application de la Convention qui ne nécessite pas un développement de notre part pour notre étude, voir par exemple, BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), Ibid, p.608 et s.

contrat de transport passé entre les intérêts marchandises (chargeur ou destinataire⁹⁴⁶) et le transporteur maritime qui pourra être armateur ou affréteur. Il convient avant d'aller plus loin de préciser le cas spécifique de l'affrètement à temps puisque ce sera l'affréteur, en tant qu'exploitant commercial du navire (utilisateur commercial devrait-on dire), qui sera identifié comme transporteur maritime au connaissance⁹⁴⁷. C'est cependant à l'armateur que nous devons nous intéresser puisque c'est lui seul, nonobstant les quelques pouvoirs accordés à l'affréteur à temps (*supra* n°394) qui maîtrise la compétence des équipages, objet de notre étude. Comment pourrait-on exiger que celui-ci assure par exemple la navigabilité du navire alors qu'il n'en maîtrise pas les aspects qui demeurent de la seule responsabilité de l'armateur ? L'affréteur pourrait donc être soumis à un régime juridique différent pour un même litige, suivant s'il traite avec l'armateur (termes issus de la liberté contractuelle), ou avec les intérêts marchandises (termes impératifs issus de la convention de Bruxelles de 1924, les termes de la charte leur sont inopposables).

La liberté contractuelle de l'affrètement permettra tout simplement aux parties de s'accorder sur le fait que l'armateur devra bénéficier du même régime juridique que l'affréteur, en ce qui concerne les relations de ce dernier avec les intérêts marchandises, dès lors que les marchandises sont transportées sous connaissance, et donc soumises aux règles impératives⁹⁴⁸. La responsabilité de l'affréteur sera d'une certaine manière « transparente ». Les manquements de l'armateur deviendront les manquements de l'affréteur et donc du transporteur vis-à-vis du chargeur. Si l'identité du transporteur n'est en revanche pas indiquée au connaissance, il semble fondé de considérer que l'armateur-proprétaire⁹⁴⁹, soit réputé être le transporteur qui sera soumis au régime de responsabilité impératif. Libre à lui de s'assurer que les potentiels affrètements qu'il aura contractés soient connus des intérêts marchandises⁹⁵⁰.

Ces précisions étant apportées, nous pouvons reprendre notre étude sur la nature de l'obligation de navigabilité qui pèse sur l'armateur dans le cadre d'un contrat de transport et ses implications en matière humaine.

2°) L'obligation de *due diligence* à rendre le navire navigable

446. Domaine dans le temps. Nature de l'obligation. La convention de Bruxelles de 1924 fait peser sur l'armateur (par soucis de continuité, nous nommerons le transporteur « armateur ») une obligation de navigabilité moindre que dans la majorité des contrats d'affrètement. En énonçant dans son article 3-1 que « *le transporteur sera tenu avant et au début du voyage d'exercer une diligence*

⁹⁴⁶ Voir sur le caractère tripartite du contrat de transport dont le développement nous éloignerait du sujet de notre étude, RODIERE (R.), *Affrètements et transports*, n°407.

⁹⁴⁷ S'il émet les connaissances à son nom, sinon l'armateur pourra être identifié comme le transporteur mais ce ne sera qu'une présomption simple. Il pourra démontrer le contraire.

⁹⁴⁸ Une autre solution peut être de gérer les litiges entre armateurs et affréteurs liés à la marchandise transportée par l'affréteur par l'*Inter Club Agreement* qui préétablit les responsabilités de chacun de manière.

⁹⁴⁹ Celui-ci peut être trouvé par le registre de propriété grâce au nom du navire. Les intérêts marchandise peuvent aussi en droit de *common law* être autorisés à agir directement contre l'armateur si le navire est affrété. « *If the charterers were held to be liable for the failure of the owner to appoint a proper crew they ought to be entitled to ask for an indemnity against the owner* », *The Roberta*, Ibid, p.164. De la même manière, voir une décision Algérienne mais sur l'innavigabilité matérielle, Cour suprême d'Algérie, 13 octobre 2016, DMF 2018-798, p. 44, obs. CACHARD (O.).

⁹⁵⁰ ACHARD (R.), « L'action directe des porteurs de connaissance contre le propriétaire du navire dans l'affrètement à temps », DMF 1984-259. Également, Cass. Com. 21 juillet 1987, n°86-10195, Bull. 1987 IV, navire *Vomar*, DMF 1987.573.

raisonnable⁹⁵¹ pour mettre le navire en état de navigabilité, convenablement armer, équiper et approvisionner le navire »⁹⁵², le texte impose une simple obligation de moyen au début du voyage (une fois la marchandise chargée et le navire prêt à faire route⁹⁵³). La question du domaine dans le temps de cette obligation ne se pose en fait guère lorsque l'on discute de la compétence des équipages⁹⁵⁴. On imagine mal un équipage compétent au début du voyage ne plus l'être lorsque le navire quitte le port⁹⁵⁵. La convention précise néanmoins que l'armateur devra poursuivre son obligation de *due diligence* au cours du voyage, non pas pour assurer la navigabilité du navire, mais pour assurer les opérations liées à la marchandise⁹⁵⁶ de manière appropriée et soigneuse.

Mais cette notion de soin à apporter à la marchandise se rapproche en fait de la notion de *due diligence* puisque celle-ci peut être définie comme « *similaire à l'exercice d'un soin ou d'un professionnalisme raisonnable* »⁹⁵⁷ ou encore comme étant « *indissociable d'une obligation d'assurer un soin raisonnable* »⁹⁵⁸. Cette traduction par « diligence raisonnable » a pu faire débat en droit français pour définir quel était le degré d'implication de l'armateur dans la navigabilité du navire. Certains auteurs trouvant ce terme trop faible par rapport à ce que préconise la *due diligence* qui serait plus contraignante⁹⁵⁹. C'est pourtant ainsi que la jurisprudence de *common law* a pu la qualifier et il nous semble que le choix des mots n'est peut-être pas si important puisque « raisonnable » ou « requise » sont des notions subjectives qu'il faudra de toute façon préciser.

447. Stratégies de maîtrise des compétences des équipages et *due diligence*. Faire *due diligence* pour assurer la navigabilité humaine du navire imposera à l'armateur d'agir prudemment comme on pourrait l'exiger d'un professionnel attentif à l'exploitation de ses navires. L'importance du rôle de l'armateur dans les stratégies d'armement développées au chapitre précédent prennent donc ici toute leur importance. Il devra tout d'abord prendre soin du recrutement de ses équipages. Différentes décisions ont pu montrer qu'un armateur qui s'assure seulement de la validité d'un brevet et de sa

⁹⁵¹ Le texte français parle de diligence raisonnable pour qualifier le *due diligence*.

⁹⁵² La loi de 1966 prévoit des termes sensiblement identiques. V. C. transp., Art. L.5422-6.

⁹⁵³ « *the obligation on shipowners was to exercise due diligence before and at beginning of sailing from loading port* », The *Makedonia* [1962] 1 Lloyd's Rep 316 – 338. V. également *Western Canada Steamship Co Ltd v. Canadian Commercial Corp* [1960] 2 Lloyd's Rep 313 (Can. Sup. Ct), 319. La *due diligence* faite au début du voyage couvre en fait tout le voyage et n'est pas interrompue par la « *doctrine of stages* » qui consiste à reconsidérer l'obligation de l'armateur à chaque fois que le voyage est interrompu par exemple par des escales intermédiaires ou alors par des événements nouveaux. Sur la *doctrine of stages*, voir The *Vortigern* [1899] p.140 per Henn Collins L. J.: « *The warranty of seaworthiness, therefore, must be construed by reference to the reasonably possible standard applicable to such a vessel on such a voyage, and the voyage, for this purpose, must be looked upon as divided into stages, with the necessary incident that the warranty must be adjusted accordingly. It follows that the warranty must cover a condition that the vessel shall at the commencement of each stage be in this respect seaworthy for that stage* ».

⁹⁵⁴ L'obligation de *due diligence* à mettre le navire en Etat de navigabilité s'arrête au départ du navire. *Leesh River Tea Co Ltd v. British India Steam Navigation Co Ltd* [1967] 2 QB 250, 274-275 maintenant la décision précédente [1966] 1 Lloyd's Rep 450-457. L'armateur devra cependant continuer à « *procéder de façon appropriée et soigneuse* » vis-à-vis des marchandises transportées (Convention de Bruxelles 1924, Art.3.2).

⁹⁵⁵ Cela pourrait être par exemple le cas si le navire effectue un trajet, pour une raison quelconque, qui n'était pas prévu initialement. Par exemple si le navire doit passer dans une zone de glace alors que ce n'était pas prévu et que le commandant n'a aucune formation dans ce domaine. Il pourrait alors être déclaré incompetent alors qu'il ne l'était pas au début du voyage. Mais les cas restent très peu probables.

⁹⁵⁶ Convention de Bruxelles 1924, Art.3.2 : « *Le transporteur, sous réserve des dispositions de l'article 4, procédera 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 transportées* ».

⁹⁵⁷ « *The (...) equivalent to the exercise of reasonable care and skill* » The *Eurasian Dream*, Ibid, p.719.

⁹⁵⁸ « *indistinguishable from an obligation to exercise reasonable care* », The *Muncaster Castle* [1960] 1 QB 536-581.

⁹⁵⁹ BONASSIES (P.), SCAPEL (Ch.), *Traité de droit maritime*, LJGD, p.639-640, n°1003.

compatibilité avec les fonctions envisagées lors d'un recrutement, n'aura pas mis le soin que l'on pourrait attendre d'un bon professionnel. Le juge Thurlow dans l'affaire du navire *Farrandoc* a considéré que l'armateur (agissant en l'espèce comme transporteur) « *n'avait pas fait due diligence pour rendre le navire navigable au début du voyage dans la mesure où celui-ci ne s'était pas assuré personnellement de l'expérience, de la compétence et de la fiabilité du second mécanicien* » ne l'engageant que « *sur la seule foi de son brevet* ». Le juge va encore plus loin en énonçant qu'en plus du contrôle des compétences techniques du marin, l'armateur doit s'assurer que le candidat est capable de travailler sur un navire particulier, mettant ainsi en corrélation la spécificité des navires et l'expérience de l'équipage. Un officier qualifié et expérimenté ne sera donc pas *de facto* apte à travailler sur un navire particulier, si celui-ci n'a aucune expérience du dit navire. Un armateur qui « *n'assurerait pas les étapes et les enquêtes nécessaires pour découvrir l'expérience et les compétences d'Humble n'aurait pas mis un soin approprié dans son recrutement* »⁹⁶⁰.

448. La formation continue dans l'obligation de *due diligence*. Le problème du recrutement cache en fait un problème sous-jacent sur la stratégie de maintien de l'emploi du personnel navigant par les armateurs. Celui-ci est effectivement mis à mal par la facilité avec laquelle les armateurs peuvent renouveler leurs équipages en utilisant notamment les agences de recrutement. De tels changements ne sont clairement pas propices à la mise en place et au suivi d'une politique de formation continue efficace qui nécessite une certaine continuité pour garantir l'investissement consenti. Par ailleurs, même si le principe du droit à la formation continue est reconnu par les convention internationales (STCW et MLC), l'immatriculation sous pavillon ouvert permettra à l'armateur d'appliquer la réglementation du droit du travail qu'il aura choisie qui ne sera pas nécessairement la loi de l'Etat du pavillon⁹⁶¹. S'il n'existe pas de dispositions impératives applicables au contrat de travail maritime signé avec un marin dans le domaine de la formation continue (par exemple la loi française), il ne fait aucun doute que ce sera à l'armateur de prendre l'initiative des formations complémentaires, dans la limite de ses capacités.

Cet aspect de la maîtrise des compétences des équipages fait à notre sens partie de l'obligation de *due diligence* à assurer la navigabilité du navire en ses aspects humains. Il ne nous semble pas que de telles exigences relèvent d'une gestion des navires extraordinairement professionnelle. Un professionnel qui agirait avec un soin raisonnable ne laisserait pas ses employés vivre *ad vitam*

⁹⁶⁰ “*the appellant had failed to exercise due diligence to make the ship seaworthy for the voyage in that the appellant had not taken sufficient care to assure itself of the experience, competence and reliability of the second engineer. (...) engaged solely on the basis of his holding a second engineer’s certificate and that no evidence had been given that any inquiry had been made as to his previous experience or record or whether he was familiar with the type of engine room machinery. (...) The learned judge was, therefore, unsatisfied that the necessary steps had been taken or that the necessary inquiries had been made to discover the record and competence of Humble or the appellant had otherwise exercised proper care in his appointment. (...) To my mind, a person taking reasonable care for his own ship or cargo or seeking to discharge this obligation even when told that he person to be employed in a position involving responsibility held a qualifying certificate would scarcely fail to make further inquiries as to his ability and experience. Even after making such inquiries he would, in my opinion, inquire how far the man’s experience fitted him for the service in the particular ship*”. *The Farrandoc*, Ibid, p.281-282. Voir pour un cas similaire, *The Roberta*, Ibid : « *It is obvious that from any known English standard a vessel thus man would be considered unhesitatingly unseaworthy* ».

⁹⁶¹ Nous rappelons que certains aspects du droit du travail et du droit social qui s'applique à bord n'est plus dépendant de la loi de l'Etat du pavillon mais du lieu de résidence habituel des marins, du lieu de travail habituel du marin (où il exerce habituellement ses activités) ou encore de la loi choisie par les parties (voir *supra* n°342 : *la coexistence de plusieurs régimes sur un même navire*).

*aeternam*⁹⁶² sur leurs acquis. Bien entendu nous ne parlons pas de la formation continue obligatoire telle que la convention STCW peut la prévoir (au travers du renouvellement des brevets et des certificats) et qui limitent à notre sens le domaine d'application de la formation au cours de la vie (*supra* n° 361). Une anticipation de l'armateur dans les besoins de ses équipages en formation est une stratégie prudente et nécessaire. L'obligation de *due diligence* n'est d'ailleurs pas figée dans le temps⁹⁶³. Elle impose de se référer aux pratiques du moment où elle est analysée. Ainsi, l'emploi de marins non formés à un équipement de conduite alors que des retours d'expérience montrent les dangers qu'une telle pratique représente, devrait rendre le navire innavigable. Quand bien même aucune formation obligatoire n'était prévue par le Code STCW⁹⁶⁴.

449. Délégation de l'obligation (non). La pratique de la délégation pose un autre problème que celui de la fidélisation des équipages. En transférant une partie de ses prérogatives à une société tierce, l'armateur peut-il également transférer l'obligation de *due diligence* ? La réponse est fermement négative⁹⁶⁵. L'armateur ne peut transférer cette obligation à un tiers. Celui-ci doit personnellement exécuter le soin nécessaire pour assurer la navigabilité du navire. C'est cette position qui a été adoptée par la Chambre des Lords dans le jugement du *Muncaster Castle* en 1961⁹⁶⁶ ainsi que par les tribunaux français dans un arrêt de 1962 dans lequel la Cour de cassation a confirmé la décision d'appel qui considérait que l'armateur (agissant comme transporteur maritime en l'espèce) restait responsable du contrôle des actes des sociétés travaillant pour son compte⁹⁶⁷. Choisir un chantier, une société de classification ou une société de recrutement renommée, participera certainement à ce que l'armateur soit reconnu comme agissant avec *due diligence*. Mais cela ne saurait constituer, à lui seul, un élément suffisant pour montrer qu'il a agi en bon professionnel.

L'armateur devra donc s'assurer personnellement, par un système d'audits par exemple, que l'agence de recrutement ou le *shipmanager* qu'il aura nommé agit convenablement et ce nonobstant sa renommée. Il devra procéder à des contrôles réguliers sur la façon dont celle-ci recrute ses équipages, assure leur formation continue et promeut la fidélisation. Cette rigueur semble d'autant plus nécessaire que les sociétés à qui l'armateur aura délégué une partie ou toute la gestion du navire ne sont que des mandataires de celui-ci (*owners' agent*) et agissent donc, en théorie, selon ses instructions. Lorsqu'il

⁹⁶² Sur l'importance de la formation, continue, V. *supra* n°332 et s.

⁹⁶³ Lord Sumner (pour un cas antérieur à la convention de 1924): "*In the law of carriage by Sea neither seaworthiness nor due diligence is absolute. Both are relative, among other things, to the state of knowledge and the standards prevailing at that time*". Dans le cas du navire *Lady Gwendolen*, le juge s'est attaché à comparer ce que pouvaient faire d'autres compagnies en matière de formation à l'utilisation des radars pour lesquels aucune formation standardisée obligatoire n'était nécessaire. The *Lady Gwendolen*, [1965] 1 LLR 335 (C.A.).

⁹⁶⁴ Nous avons pu soulever les difficultés de la Convention STCW à adapter ses programmes de formation aux nouvelles technologies. Il y a parfois plusieurs années d'utilisation d'un équipement à bord des navires avant qu'une formation obligatoire ne soit intégrée au texte. Les enquêtes menées après les accidents devraient donc servir d'avertissement aux armateurs dans les dangers que représente un manque de connaissances. Un exemple pourra être donné plus loin dans notre étude au n°656 sur l'utilisation de l'ECDIS.

⁹⁶⁵ "*The obligation is, however, an overriding one and is not delegable to servants or agents*", GIRVIN (S.), *Ibid*, p.42.

⁹⁶⁶ The *Muncaster Castle*, [1961] 1 Lloyds' Rep. 57. La délégation de réparations à un chantier même réputé ne suffit pas à assurer l'obligation de *due diligence* de la part de l'armateur. Voir également plus ancien: *International Navigation Co v. Farr & Bailey Manufacturing Co* [1901] 21 S Ct 591 ainsi que *The British Columbia Sugar Refining Co Ltd v. The Thor* [1965] 2 Ex CR 469.

⁹⁶⁷ Cass. Com. 20 février 1962, *Bull.*, navire *Calédonien*, DMF 1962.335 n. RODIERE (R.). Voir également CA Aix en Provence, 8 novembre 1988, navire *Hakpp- Minerva*, DMF 1990.704.

agit en qualité de transporteur maritime, l'armateur devra alors montrer qu'il a gardé la compétence des équipages dans sa sphère de contrôle, même si elle est indirecte (à ce sujet, voir *supra* n°265).

450. Règles de Hambourg. Pour conclure, nous pouvons préciser que les règles de Hambourg qui peuvent parfois régir le transport de marchandise à la place de la convention de Bruxelles de 1924, n'imposent pas de *due diligence* à mettre le navire en état de navigabilité. Le texte précise plus simplement que le transporteur devra prendre « *toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement être exigées pour éviter l'évènement et ses conséquences* »⁹⁶⁸. C'est donc une responsabilité générale qui est énoncée et qui, contrairement à la convention de Bruxelles de 1924, n'impose pas explicitement des obligations particulières.

Après avoir précisé le contenu pratique de l'obligation de *due diligence*, il nous faut nous pencher sur la façon dont pourra être utilisé le Code ISM pour prouver que cette obligation a bien été respectée par l'armateur.

3°) Les effets du Code ISM sur l'apport de la preuve de la *due diligence*, une arme à double tranchant

a) Un appui pour l'armateur

451. Documenter les stratégies de l'armateur. L'entrée en application du Code ISM a profondément modifié l'exploitation des navires. Malgré ses défauts et le manque d'engouement de certains armateurs à l'intégrer à leurs méthodes d'exploitation lorsqu'il est entré en vigueur, il est certainement devenu leur meilleur allié dans l'apport de la preuve que ceux-ci auront agi en bons professionnels. Comme nous l'avons précédemment soulevé, le Code a des incidences importantes sur la navigabilité d'un navire. Tout d'abord parce que l'absence d'un système de gestion de la sécurité, valide et reconnu par les autorités compétentes, rendra *ipso facto* le navire innavigable. Mais c'est surtout sur le fond de l'obligation de navigabilité qu'il agira, en imposant, comme nous l'avons vu, une implication de tous les instants de l'armateur dans la gestion de ses navires⁹⁶⁹. Mais le Code aura également une influence de tout premier ordre lorsque l'armateur voudra démontrer qu'il a agi avec *due diligence*. En effet, en lui imposant de documenter ses stratégies et ses instructions, il permet de garder une preuve de son investissement⁹⁷⁰.

⁹⁶⁸ Convention de Hambourg, Art.5-1.

⁹⁶⁹ « *The New Code has the potential of affecting those aspects of 'seaworthiness' which have to do with the human factor. It is considered well-established by now that each member of a ship's crew must be competent to carry out his duties and the whole crew as a unit must be in a position to perform as a team. Competence would now include the training of each crew member in the provisions of the SMS of the Company as well as his familiarization with the instructions which must be provided prior to sailing by the Company to each crew member. This information must be provided to the crew member in a language which can be understood by him. Furthermore, in order for the crew to be in a position to act as a team in carrying out their duties as a single unit, they must be able to communicate effectively between them* », PAMBORIDES (G.P.), *The ISM Code: Potential Legal implications*, n°2, International Maritime Law, (1996), p.56.

⁹⁷⁰ Même avant l'application du Code, l'armateur devait, du moins en théorie, en maîtriser l'exploitation pratique. Mais ces exigences n'évoluaient pas dans un environnement réglementaire standardisé et étaient assurées au cas par cas, de façon

La formulation de M. Anderson⁹⁷¹ résume parfaitement les enjeux d'une bonne application du Code ISM en matière de charge de la preuve quand il énonce qu' « *il pourra être le meilleur ami que l'armateur n'ait jamais souhaité avoir, ou le pire ennemi qu'il n'a jamais imaginé* ». Comme nous l'avons mentionné, le texte impose à l'armateur d'établir des procédures pour chaque aspect de l'exploitation de ses navires mais également qu'il documente la bonne mise en place des procédures ainsi prévues dans le SMS. Il doit « *se donner les moyens de vérifier si ses instructions sont respectées* »⁹⁷². C'est cette documentation sur les actions entreprises qui pourront l'aider à prouver qu'il a agi avec *due diligence*.

452. Rôle juridique de la documentation. Car c'est justement l'absence ou la présence de ces instructions qui sont régulièrement soulevées par les juridictions qui doivent déterminer la navigabilité d'un navire. Ce sont elles qui donnent à notre sens de la substance à l'implication dont l'armateur devra faire preuve. De très nombreux dommages et accidents ont en effet été causés par un manquement dans ce domaine et les juges ne se sont pas privés de le soulever. Cela passera par exemple par la mise à disposition des marins de manuels de sécurité, simples et compréhensibles, relatifs à l'utilisation des systèmes du bord⁹⁷³. De la même façon, des instructions concernant la tenue du quart devront être transmises et suivies par le personnel de veille⁹⁷⁴. L'armateur prudent devra en outre transmettre au navire toutes les informations sur la sécurité de la navigation qu'il peut avoir en sa possession et s'assurer qu'elles ont bien été prises en compte par le bord⁹⁷⁵ mais également que les documents du navire sont mis à jour régulièrement, conformément aux bonnes pratiques⁹⁷⁶. Enfin, l'armateur devra s'assurer que les procédures d'exploitation particulières⁹⁷⁷ soient disponibles, bien comprises et suivies par tous⁹⁷⁸. Prouver qu'il a assumé ces obligations sera capital.

453. Aide pour contourner la responsabilité de plein droit. En effet, puisqu'en matière de transport de marchandise « *toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur* »⁹⁷⁹, l'armateur pourra avoir à fournir toutes les pièces justifiant du bon accomplissement de son obligation de faire *due diligence* à assurer la navigabilité du navire. La documentation qu'il

totalement hétérogène suivant les armateurs et avec parfois beaucoup de laxisme. MATTSON (T.), *Some consequences of the international safety management Code*, Faculty of Law, University of Lund, Master Thesis, (1998), p.37.

⁹⁷¹ ANDERSON (P.), *ISM Code, a practical guide to the legal and insurance implications*, Lloyds Practical Shipping Guides, Informa Law, Second edition (2005), chap.III.

⁹⁷² BONASSIES (P.), « Le Code ISM et la limitation de responsabilité de l'armateur », *DMF* 2002-623, navire *Multitank Arcadia*.

⁹⁷³ Des manuels trop imposants ou trop généraux (non appliqués au navire) ne seront pas appropriés puisqu'en aucun cas ceux-ci n'ont pour but de se substituer à la formation générale des marins. Ils doivent bien préciser les spécificités du navire. L'armateur du navire *Eurasian Dream* avait mis de tels manuels à dispositions des marins sauf que leur complexité et leur volume ne permettait pas de les utiliser efficacement. « *The Master agreed that none of the manuals onboard the ship dealt with how to fight a fire on a deck and that there should have been a more specific manual* » *The Eurasian Dream*, Ibid.

⁹⁷⁴ Navire *Johanna Hendrika*.

⁹⁷⁵ Voir par exemple *The Norman*, [1959] 1 Lloyd's Rep. 1, (HL).

⁹⁷⁶ Sur l'absence de mise à jour des cartes de navigation, voir *The Marion*, [1984] 2 Lloyd's Rep.2.

⁹⁷⁷ Ce qui sera documenté dans le SMS comme étant les *check-lists*.

⁹⁷⁸ Voir par exemple *The Anonity*. « *They failed to give adequate and proper notice prohibiting the use of the galley fires at oil berths, and that, therefore shipowners action failed* ». *The Anonity* [1961] 2. L.L.R. 117 (C.A.).

⁹⁷⁹ Convention de Bruxelles 1924 Article 4.1.

pourra fournir dans le cadre d'une expertise judiciaire⁹⁸⁰ sera donc d'une importance capitale puisque les intérêts marchandises n'auront même pas à prouver son manquement dès lors qu'ils auront constaté que le dommage à leur marchandise résultera de l'innavigabilité du navire. Charge à l'armateur de montrer qu'il aura agi avec soin pour s'exonérer de la réparation du préjudice causé par cette innavigabilité. La documentation contenue dans le SMS pourra l'aider à montrer le degré de maîtrise de l'exploitation de son navire et de la compétence de ses équipages. Par exemple, celui-ci devra pouvoir montrer que le bord respectait bien les procédures SMS en matière de familiarisations ou d'exercices. Si l'armateur du navire *Heidelberg* avait pu prouver que le matelot de veille présent à la passerelle pendant le chenalage sur la Gironde, avait bien suivi une familiarisation au système de gouvernail avant de prendre ses fonctions, les différentes décisions rendues par les tribunaux français auraient peut-être été différentes⁹⁸¹. Si l'armateur ne peut pas démontrer avec sa documentation, comment l'équipage a été sélectionné, recruté et familiarisé aux particularités du navire, il ne fait pas de doute qu'il ne pourra pas prouver qu'il a satisfait à son obligation. Non seulement cela montrera son manque de soin dans la maîtrise des compétences de son personnel navigant mais également son manque de soin à mettre en œuvre un instrument obligatoire, le Code ISM. Mais si l'absence d'une telle documentation démontre un manquement de l'armateur à faire *due diligence* à rendre son navire navigable, produire ces documents peut-il automatiquement montrer que celui-ci a agi avec soin ?

b) Les risques pour l'armateur

454. Un SMS auto discriminatoire ? La réponse doit être négative car donner l'opportunité à l'armateur de prouver sa *due diligence* de manière purement documentaire est très risqué pour deux raisons. La première est liée à la structure même du Code ISM et du SMS qui doit être produit. Comme l'énonce l'article 9⁹⁸², le *Safety Management System* doit être perfectible. Considérer que la preuve de la *due diligence* peut être apportée de manière exclusivement documentaire serait auto discriminatoire pour l'armateur si l'absence de procédure ou si une procédure inadaptée venait à causer un dommage (comme à la marchandise). Une telle position irait à l'encontre même de la philosophie du Code qui prône les améliorations par les retours d'expériences⁹⁸³. Ce n'est pas le côté exhaustif du SMS qui prime dans la philosophie du Code mais bien la façon dont celui-ci est amélioré et mis en œuvre. Si l'armateur a pu mettre en place un système efficace d'actions correctives du SMS pour améliorer la sécurité, qu'il l'utilise à bon escient et régulièrement, nous pensons qu'il aura satisfait à son obligation de *due diligence*

⁹⁸⁰ « Dans sa quête des faits, l'expert judiciaire pourra demander l'accès à grand nombre de documents qu'une partie au procès ne divulguerait pas aussitôt. (...) Dans le cadre du Code ISM et de ses suites, p. ex. en matière de navigabilité, il est clair que ces moyens sont fort utiles » KEGELS (A.), « La collecte des faits en matière maritime par la commission nautique près le Tribunal de commerce d'Anvers », *DMF* 2018-800.

⁹⁸¹ Nous rappelons que ce navire a heurté l'appontement d'une compagnie pétrolière sur la Gironde en 1991 alors que le commandant n'était plus à la passerelle, occupé à effectuer des opérations de ballastage et laissant seul à la passerelle un matelot de quart et le pilote. Matelot qui ne savait pas utiliser l'appareil à gouverner en mode manuel. Pour plus de détails sur lesdites décisions, voir *infra* n°627

⁹⁸² Code ISM, Section 9 : Notification et analyse des irrégularités, des accidents et des incidents potentiellement dangereux.

⁹⁸³ Nous pouvons par exemple citer les « *near miss report* ». Ces rapports doivent être élaborés par le bord lorsqu'une situation dangereuse a été identifiée et qui n'est pas couverte par le SMS existant ou bien de manière imparfaite. Il faudra alors décrire le danger et proposer des axes d'améliorations pour mieux encadrer l'exploitation du navire. Le service sécurité de l'armateur pourra lors proposer des modifications au SMS.

quand bien même une procédure serait inadaptée voire manquante. Bien évidemment les lacunes constatées dans le SMS devront être marginales⁹⁸⁴. Adopter cette position permet de consacrer l'idée que les motivations premières du Code doivent être d'une part dans le contenu du SMS mais également et surtout dans la façon dont il est mis en œuvre.

455. Une conformité purement documentaire. La seconde raison qui nous empêche de considérer qu'une parfaite conformité administrative au SMS n'entraîne pas nécessairement la preuve de la *due diligence* de l'armateur provient des critiques que nous avons pu établir à l'égard du Code au chapitre précédent. Nous avons pu montrer que l'existence d'un SMS valide et mis à jour par l'armateur ne garantit pas toujours son efficacité. Cela pouvant même être préjudiciable à la sécurité de l'exploitation du navire. Nous avons pu prendre deux exemples de situations où le navire était en conformité avec les procédures du SMS alors que la réalité pratique était différente. Les *check-lists* étaient remplies alors que les vérifications sur le propulseur d'étrave n'avaient pas été faites et les rapports d'exercices incendies édités, alors que la combinaison du membre d'équipage censé les conduire n'était pas du tout à la bonne taille (voir *supra* n°99 et s.). Nous avons pu constater par ailleurs que certaines procédures d'exploitation étaient inadaptées et chronophages et qu'elles ne permettaient pas d'atteindre leurs objectifs, bien au contraire. Il devient donc légitime de se questionner sur le degré de soin que l'armateur met à encadrer l'exploitation de ses navires. Le SMS n'est-il pas un moyen de cacher une absence de maîtrise de leur exploitation et plus particulièrement d'une absence de maîtrise de la compétence des équipages ? Ainsi, bien que le Code ISM ne soit pas encore en vigueur au moment des faits, le juge Creswell en charge de l'affaire de l'*Eurasian Dream* a pu soutenir que le système de gestion de la sécurité mis en place par l'armateur du navire, n'était pas approprié et consistait pour l'essentiel, à la transmission de manuels d'utilisation des équipements du navire, submergeant le capitaine de papiers administratifs, pas nécessairement utiles⁹⁸⁵. Cette situation n'est pas sans rappeler un des défauts du Code ISM : la production d'un océan de papier.

On ne saurait donc *de facto* considérer qu'un navire qui respecte les procédures du SMS entraîne la *due diligence* de l'armateur. De la même manière, un SMS imparfait ne constituera pas nécessairement un manquement de l'armateur à mettre un soin raisonnable à maîtriser l'exploitation de son navire. La nature de l'obligation de navigabilité dans le cadre du contrat de transport se limite donc à une obligation de moyen au début du voyage. Une telle nature pourra par ailleurs s'imposer au contrat d'affrètement si les parties décident d'intégrer les règles de la Haye et Visby à la charte-partie.

⁹⁸⁴ Ne saurait pas être appliqué dans le cas d'un manquement grave comme par exemple l'absence totale de procédure d'appareillage.

⁹⁸⁵ "The Master of the *Eurasian Dream* was submerged in paper, some of which was relevant, some of which not", *The Eurasian Dream*, Ibid. V. sur notre critique du Code ISM et sur ce que certains auteurs appelaient l'"Océan de papiers", V. note n°679.

C. L'incorporation de la convention de 1924 dans le contrat d'affrètement : une modification de la nature de l'obligation de navigabilité

456. Conflit sur la nature de l'obligation de navigabilité. L'obligation de *due diligence* à rendre le navire navigable s'impose donc à l'armateur dans le cadre du contrat de transport au début du voyage. Elle s'impose par ailleurs au fréteur lors de la conduite de l'expédition nautique mais pas, sauf stipulations contractuelles différentes, à la livraison du navire. Dans ce cas, ce sera une obligation de résultat. Mais comme nous l'avons vu, un même navire peut être utilisé dans le cadre d'un ou de plusieurs contrats de transport et de manière concomitante, dans le cadre d'un ou de plusieurs contrats d'affrètement. Même si les dispositions de la convention de Bruxelles de 1924 ne s'appliquent pas aux contrats d'affrètement, les parties peuvent en décider autrement en incorporant à la charte partie une clause *paramount*⁹⁸⁶. Ainsi, l'armateur sera tenu des mêmes obligations envers l'affréteur que l'affréteur, agissant en qualité de transporteur maritime, envers les intérêts marchandise⁹⁸⁷ (voir un exemple de clause *paramount* en annexe 8).

457. Jurisprudence du *Saxon Star*. Cette question a pu être posée en droit de *common law* dans le cas du pétrolier *Saxon Star*. Le navire est devenu indisponible pour l'affréteur pendant une longue période, suite à une panne du moteur lors du voyage vers le port de chargement⁹⁸⁸. Il s'est avéré que l'armateur employait un équipage incompetent et que c'est cette incompetence qui a causé d'importants retards. L'armateur et l'affréteur avaient contractuellement stipulé que la charte-partie devait intégrer la clause *paramount*. Il existait donc un conflit sur la nature de l'obligation de l'armateur de fournir un navire en état de navigabilité au début du voyage. Était-ce une obligation de résultat, telle que prévue par la charte-partie, ou bien une simple obligation de *due diligence*, telle que prévue par la convention de Bruxelles⁹⁸⁹ incorporée au contrat d'affrètement⁹⁹⁰ ?

458. Transformation d'une obligation de résultat en obligation de *due diligence*. La question est capitale puisque dans un cas, l'armateur aura à supporter les dommages et intérêts dus à l'affréteur puisqu'il était soumis à une obligation de résultat mais dans l'autre cas, il suffira qu'il prouve l'exercice d'une *due diligence* pour s'en exonérer. La décision arbitrale⁹⁹¹ a pu montrer que les avaries

⁹⁸⁶ *Paramount* : D'importance suprême qui recouvre d'autres éventuelles dispositions contractuelles.

⁹⁸⁷ Le régime de responsabilité sera comme nous le verrons au chapitre suivant, également modifié. L'armateur bénéficiera en outre de plus de cas exonérateurs que ceux prévus par le seul contrat d'affrètement (voir *infra* n°519). GIRVIN (S.), *Ibid*, p.42.

⁹⁸⁸ Nous rappelons que l'obligation de l'armateur de fournir un navire en état de navigabilité dans le cas d'un affrètement au voyage commence lors du voyage vers le port de déchargement.

⁹⁸⁹ Ce n'était pas en l'espèce la convention de 1924 qui était mentionnée au contrat d'affrètement mais les USCOGSA (*Carriage Of Goods by Sea Act*) qui s'approchent étroitement des règles de la Haye et Visby, notamment sur l'obligation de navigabilité au début du voyage qui n'est soumise qu'à une obligation de *due diligence*.

⁹⁹⁰ La clause était ainsi rédigée : « *Paramount clause. This bill of lading shall have effect subject to the Carriage of Goods by Sea Act of the United States ... 1936, which shall be deemed to be incorporated herein, and nothing herein contained shall be deemed a surrender by the carrier of any of its rights or immunities or an increase of any of its responsibilities or liabilities under said Act. If any term of this bill of lading be repugnant to said Act to any extent, such term shall be void to that extent, but no further* ». La clause sur l'obligation de navigabilité était quant à elle standard (clause 1) et imposait une obligation de résultat à la livraison du navire (voyage vers premier port de chargement): « *being tight, staunch and strong and every way fitted for the voyage, and to be maintained in such condition during the voyage, perils of the sea excepted, shall with all convenient despatch sail and proceed* ».

⁹⁹¹ La question posée à la *Court of Appeal* de Londres était un point de droit. La question de la *due diligence* dans le recrutement de l'équipage ainsi que la question de la navigabilité humaine avait été traitées dans la décision arbitrale. La question portait

au moteur étaient dues à l'incompétence de l'équipage et que le navire était par conséquent innavigable aux différentes étapes du voyage. Les arbitres ont par ailleurs retenu que l'armateur avait malgré tout agi avec *due diligence* lors du recrutement de son équipage⁹⁹². En précisant que « *les parties au contrat d'affrètement (...) se sont accordées pour imposer sur l'armateur, au sujet, par exemple, de la navigabilité du navire affété, une obligation de due diligence en lieu et place d'une obligation de résultat qui aurait autrement pesé sur celui-ci* »⁹⁹³ la Chambre des Lords a tranché en faveur de l'armateur. L'intégration d'une clause *paramount* au contrat d'affrètement qui incorpore les dispositions de la convention de 1924 transforme donc l'obligation initiale de résultat de l'armateur en simple obligation de *due diligence*⁹⁹⁴. Faisant donc peser un risque moindre sur celui-ci lorsque son navire est innavigable en ses aspects humains. Charge à lui cependant de prouver qu'il a agi avec soin dans le recrutement de son personnel navigant.

D. Nature des obligations du transporteur de passagers

459. Conventions de Bruxelles. Nous avons pu constater lors de la première partie de notre étude que le transport de passagers pèse un lourd tribut dans les sinistres maritimes, dont la majorité sont causés par des erreurs humaines (parmi les cas étudiés, nous pouvons citer le *Costa Concordia*, le *Queen of the North*, le *Herald of Free Enterprise* etc.). Il nous faut donc enfin préciser la nature des obligations qui pèsent sur l'armateur⁹⁹⁵ dans le domaine de la compétence des équipages et lorsque celui-ci agit comme transporteur de passagers.

Le transport de passagers est relativement récent. Il s'est essentiellement développé grâce à la mécanisation permise par la révolution industrielle. La fiabilisation des transports a été un des éléments déclencheurs des grandes migrations du XIX^e siècle notamment entre l'Europe et les Amériques⁹⁹⁶. Pourtant, ce n'est que pendant la seconde moitié du XX^e siècle que les premières réglementations internationales en matière de passagers sont apparues, au moment où le déclin de ce type de transport était déjà amorcé⁹⁹⁷. La convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de passagers par mer fut ainsi signée à Bruxelles le 29 avril 1961⁹⁹⁸. Elle fut rapidement

sur le fait de savoir si les termes de USCOGSA s'appliquaient à la charte-partie et le cas échéant, quel était le champ d'application de l'obligation de *due diligence*.

⁹⁹² « *The claim went to arbitration, and the umpire has made a series of findings to the effect that the breakdown of the vessel's machinery was due to the incompetence of the engine-room staff, and that the vessel was unseaworthy at various stages of her voyages owing to such incompetence. He found, however, that due diligence had been exercised by the owners in the selection and appointment of their staff* », Lord Morton of Henryton, *The Saxon Star*, [1958] 1 Lloyd's Rep. 73.

⁹⁹³ Lord Viscount Simonds: « *The Parties to a charter-party (...) agree to impose upon the owners, in regard, for instance, to the seaworthiness of the chartered vessel, an obligation to use due diligence in place of the absolute obligation which would otherwise lie upon them* », *The Saxon Star*, [1959] AC 133-154.

⁹⁹⁴ Voir également, *The Fjord Wind*, [1999] 1 Lloyd's Rep.307 & [2000] 2 Lloyd's Rep. 191 (C.A.).

⁹⁹⁵ Ce pourra être un affréteur, dans ce cas, nous retrouvons les structures déjà évoquées préalablement.

⁹⁹⁶ On recensait ainsi en 1913, année record pour les migrations par mer entre l'Europe et les Amériques, plus d'un million de migrants, RESCHE (A.), *Rôle des compagnies maritimes transatlantiques dans les relations euro-américaines*, Encyclopédie pour une histoire nouvelle de l'Europe [en ligne], 2016, mis en ligne le 11/04/2016, consulté le 15/02/2017.

⁹⁹⁷ Déclin causé par le transport aérien et qui s'est manifesté par la fin d'illustres paquebots tels que le *France* (1974), le *United States* (1969) ou le *Queen Elizabeth* (1968).

⁹⁹⁸ Ratifiée par la France par la Loi n° 64-1274 du 23 décembre 1964 autorisant la ratification de la convention internationale pour l'unification de certaines règles de transport de passagers par mer, *JORF* du 24 décembre 1964.

complétée par la convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de transport de bagages de passagers par mer le 27 mai 1967.

Même si ces deux conventions ne furent pas longtemps appliquées, il est intéressant de noter que celle de 1961 introduit dans son article 3 une obligation de « *diligence raisonnable (...) pour mettre et conserver le navire en état de navigabilité et convenablement armé, équipé et approvisionné au début du transport et à tout moment durant le transport, et pour assurer la sécurité des passagers à tous autres égards* », qui pèsera sur le transporteur. Il sera donc soumis à une obligation de moyen pour rendre le navire navigable pendant tout le voyage. Éléments sur la nature de l'obligation que l'on ne retrouvera pas dans la convention d'Athènes de 1978 qui a finalement remplacé les deux conventions de Bruxelles, victimes de leur difficile complémentarité.

460. Convention d'Athènes de 1978⁹⁹⁹. Loi française. Règlement de 2009. Caractère impératif. Afin de compenser les lacunes des conventions de Bruxelles, un nouveau texte fut signé le 13 décembre 1973 : la convention d'Athènes¹⁰⁰⁰. A la grande différence de la convention de Bruxelles, il n'existe pas d'obligations particulières en matière de navigabilité du navire. L'article 3 énonce simplement la responsabilité du transporteur. Responsabilité que nous développerons dans le titre suivant. Simplement, le texte prévoit un régime de responsabilité différent suivant que le dommage résulte d'un risque maritime majeur ou non¹⁰⁰¹ (*infra* n°572). Il est ainsi dommage que la notion de navigabilité ait été méconnue par les rédacteurs du texte, ce que n'a en revanche pas oublié le législateur français¹⁰⁰² puisqu'il énonce dans l'article L.5421-2 du Code des transports 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 toute diligence pour assurer la sécurité des passagers* ». La portée du texte national étant cependant devenue assez marginale¹⁰⁰³ puisque la France doit appliquer le Règlement communautaire de 2009¹⁰⁰⁴ sur le transport de passagers qui lui, se réfère pour l'essentiel à la convention d'Athènes de 1974 et à son protocole¹⁰⁰⁵ auquel elle a finalement adhéré par une loi du 31 mai 2016¹⁰⁰⁶. Il serait cependant erroné de considérer que l'absence de précisions sur

⁹⁹⁹ Tout comme pour la convention sur le transport de marchandise, il ne nous semble pas nécessaire ici de développer le champ d'application de la convention d'Athènes qui selon nous, n'apportera pas d'éléments utiles à notre propos. Voir pour cela le communiqué d'armateurs de France « Le transport par mer de passagers et de leurs bagages », Athènes, Juin 2016, p.4, www.armateursdefrance.org. V. par ailleurs l'article 2 de la convention d'Athènes.

¹⁰⁰⁰ Protocole du 1^{er} novembre 2002 à la convention d'Athènes de 1974.

¹⁰⁰¹ Si c'est un sinistre majeur, le transporteur devra prouver l'absence de faute de sa part (Art. 3.3 Convention d'Athènes et Art. L.5421-4 C. transp.), si c'est un accident individuel, le demandeur devra montrer la faute du transporteur (Art. 3.1 Convention d'Athènes et Art. L.5421-3 C. transp.).

¹⁰⁰² Le contrat de transport de passagers est défini par la loi française comme étant « *le contrat par lequel un armateur s'oblige à transporter par mer, sur un trajet défini, un voyageur qui s'oblige à acquitter le prix du passage* », C. transp., Art. L.5421-1.

¹⁰⁰³ BONASSIES (P.), « Du Code des transports à la Convention d'Athènes : Observations sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers », navire *Le Cristal*, DMF 2014-755.

¹⁰⁰⁴ Règlement (CE) n°392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident et entré en vigueur le 1er janvier 2013. Celui-ci se réfère à la Convention d'Athènes ainsi qu'aux lignes directrices de l'OMI pour l'application de la Convention d'Athènes adoptées par le comité juridique le 19 octobre 2006.

¹⁰⁰⁵ L'article L.5420-1 du Code des transports précisant bien que la réglementation nationale ne s'applique pas « *aux transports régis par le règlement (CE) n°392/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident* ».

¹⁰⁰⁶ Loi n° 2016-700 du 30 mai 2016 autorisant l'adhésion de la France au protocole à la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, *JORF* n°0125 du 31 mai 2016.

l'obligation de navigabilité en vertu du Règlement de 2009 exonère l'armateur d'une obligation a tout le moins équivalente, doublée d'une obligation de sécurité de moyen¹⁰⁰⁷. Enfin, que ce soit la loi française qui soit applicable ou la convention d'Athènes par le biais du Règlement de 2009, les deux textes sont impératifs et d'ordre public. Le transporteur de passagers ne peut pas modifier son régime de responsabilité ni s'exonérer des obligations mentionnées dans la loi de 1966¹⁰⁰⁸.

461. Compétence des équipages et convention d'Athènes. Afin de tenter d'expliquer le silence de la convention sur l'obligation de navigabilité, nous devons prendre un peu d'avance sur le développement de notre étude en nous penchant sur le régime de responsabilité du transporteur maritime. La convention d'Athènes précise dans son article 3 que le transporteur sera responsable des préjudices corporels si le fait générateur est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés¹⁰⁰⁹. Le texte rendra donc l'armateur responsable des dommages causés par l'équipage quand bien même il n'y aurait pas de faute personnelle¹⁰¹⁰ retenue à son encontre. Et c'est bien là toute la différence avec, comme nous le verrons, le régime de responsabilité du transporteur de marchandise puisque celui-ci, pourra s'exonérer de sa responsabilité en cas de faute de ses préposés, notamment en cas de faute nautique¹⁰¹¹. Dans le cadre du transport de marchandise, l'armateur aura tout intérêt à montrer qu'il a assuré une *due diligence* pour mettre son navire en état de navigabilité et ainsi s'exonérer de sa responsabilité. Chose inutile en ce qui concerne le transport de passagers puisqu'il devra répondre des fautes ou négligences de ses équipages, nonobstant sa faute personnelle. Pour assurer le déplacement promis par le contrat de passage, l'armateur devra naturellement s'assurer que le navire soit en état de naviguer et armé avec un équipage approprié. Dès lors, il devient tout aussi naturel pour l'armateur qu'il s'assure que les marins qu'il emploie soient suffisamment formés pour assumer leurs fonctions telles que des professionnels raisonnablement compétents devraient le faire¹⁰¹². Cela facilitera sa capacité à assumer son obligation de sécurité envers les passagers, obligation de simple moyen¹⁰¹³, et son obligation de réaliser le voyage envisagé, obligation de résultat¹⁰¹⁴.

462. Obligation implicite de navigabilité. Cette question a pu être soulevée dans le cas *Davis v. Stena Line Limited*¹⁰¹⁵. Le 29 octobre 2000, M. Davis passe par-dessus bord du navire roulier à passagers *Koningin Beatrix* durant le voyage entre Rosslare et Fishguard à cause du mauvais temps. Excellent nageur, M. Davis est repéré vivant de longues minutes après sa chute. Au lieu de demander à

¹⁰⁰⁷ CA Bordeaux, 13 janvier 2014, *DMF* 2014-344, obs. HENRY (L) ; V. également CA Aix-en-Provence (10ème ch.), 18 mai 2017, n° 2017/208, *DMF* Supplément Juin 2018, p.83.

¹⁰⁰⁸ BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), *Traite de droit maritime*, Ibid, p.808, n°1257.

¹⁰⁰⁹ Convention d'Athènes, Art.3 : « *Le transporteur est responsable du préjudice résultant du décès ou de lésions corporelles d'un passager (...), si le fait générateur du préjudice subi a eu lieu au cours du transport et est imputable à la faute ou à la négligence du transporteur ou de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de leur fonctions* ».

¹⁰¹⁰ La notion de faute personnelle sera développée au titre suivant, voir notamment *infra* n°579 et s.

¹⁰¹¹ Ce qui peut être également le cas dans le cas de l'affrètement, puisque par exemple la loi française, purement supplétive de la volonté des parties rappelons-le, précise dans l'article L.5423-11 du code des transports que « *le fréteur est responsable des dommages subis par les marchandises s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations de fréteur précisées par voie réglementaire. Toutefois il n'est pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés* ».

¹⁰¹² Sur les standards de compétence que l'on est en droit d'attendre d'un professionnel, voir *Deeny v. Gooda Walker Ltd* [1996], LRLR 183.

¹⁰¹³ TASSY (H.), « A propos du transport de passagers », *DMF* 1998-586, p.883.

¹⁰¹⁴ CRESCENZO-D'AURIAC (M.B.), « Transport Maritime - Responsabilité du transporteur maritime de passagers et des organisateurs de croisières », *Lexis Nexis*, Fasc. 465-30, (23 mars 2006).

¹⁰¹⁵ *Davis v. Stena Line Ltd*, [2005] Lloyds' Rep. Vol.2, EWHC 420 (Q.B), Mr. Justice Forbes.

un navire qui participe aux recherches, le *Celtic Kings*, de mettre leur FRB¹⁰¹⁶ à l'eau pour récupérer le naufragé, le commandant du *K. Beatrix* tente une approche avec son navire de 162 mètres. Le temps exécrable lui fait perdre le contrôle de la manœuvre. M. Davis passe sous l'étrave et est retrouvé sans vie quelques secondes après. Le juge Forbes s'est attaché à longuement détailler les circonstances de l'accident pour déterminer s'il y avait eu négligence de la part du capitaine ou non. L'incompétence de l'équipage n'a pas été retenue et l'innavigabilité du navire non plus¹⁰¹⁷. C'est plutôt une décision ponctuelle de négligence qui a été retenue à son encontre, justifiant cette qualification par le fait que les actions entreprises par le commandant « *n'étaient pas conformes à ce que l'on pourrait attendre d'un capitaine raisonnablement prudent et compétent* »¹⁰¹⁸. Implicitement, puisqu'elle n'est pas directement mentionnée, il pèsera sur l'armateur transporteur de passagers une obligation de navigabilité plus contraignante que celle prévue pour l'armateur transporteur de marchandises. Mais nous préférerons la notion d'obligation de sécurité du passager. Obligation que la compagnie Stena n'aura pas assumée en l'espèce.

463. Cas de la croisière¹⁰¹⁹. Code du tourisme. Préciser les obligations particulières de l'organisateur de croisière, qui sera dans la grande majorité des cas une société différente de la société d'armement qui affrète le navire ou en est propriétaire, ne présente pas beaucoup d'intérêt pour notre étude. Surtout si les obligations sont issues du forfait touristique¹⁰²⁰. Dans ce cas particulier, ses obligations seront des obligations de résultat et le régime de responsabilité régi par le Code du tourisme¹⁰²¹ si le dommage survient dans le cadre de ce forfait. Nous pouvons néanmoins préciser deux éléments importants. Le régime de responsabilité de l'organisateur de croisière et ses obligations seront tout d'abord calquées sur celles du transporteur de passagers à partir du moment où la prestation concerne les opérations de transport « pures » non stipulées dans le forfait touristique¹⁰²². Ensuite, l'armateur, s'il est différent de l'organisateur de croisière, pourra être tenu responsable *in solidum* de ce dernier qui a vendu les prestations à son client¹⁰²³. Il semble inutile de détailler ce point puisque ce qui

¹⁰¹⁶ FRB : *Fast Rescue Boat* ou embarcation de secours rapide. V. IMO Rés. A.656(16), Conv. SOLAS Chap.III. Le FRB du *Celtic Kings* pouvait être beaucoup plus facilement mis à l'eau que celui du Ro-Ro grâce à un bordé de muraille beaucoup moins haut, limitant ainsi les risques lors de la descente de l'embarcation.

¹⁰¹⁷ “*I accept Captain William’s evidence that she is very seaworthy (...). I’m also satisfied that normally Captain Williams is very skilled in ship handling*”, *Davis v. Stena Line Ltd*, *Ibid*, p.23.

¹⁰¹⁸ “*Despite his considerable experience and skills as a ship handler, I have come to the conclusion that Captain Williams manoeuvres a he made his final approach to Mr Davis fell significantly short of what were to be expected of a reasonably competent and prudent master mariner and was therefore negligent*”, *Davis v. Stena Line Ltd*, *Ibid*, p.34.

¹⁰¹⁹ Sur la responsabilité de l'agence de voyage organisatrice d'un forfait touristique, V. CA Paris (Pôle 2, Ch.5), 30 janvier 2018, *DMF* 2018-803, p.502 et s. obs. JUDE (J.M.).

¹⁰²⁰ C. tour., Art. L.211-2 : « *Constitue un forfait touristique la prestation : 1° Résultant de la combinaison préalable d'au moins deux opérations portant respectivement sur le transport, le logement ou d'autres services touristiques non accessoires au transport ou au logement et représentant une part significative dans le forfait ; 2° Dépassant vingt-quatre heures ou incluant une nuitée ; 3° Vendue ou offerte à la vente à un prix tout compris* ».

¹⁰²¹ Ce sera une responsabilité de plein droit en ce qui concerne la bonne exécution des obligations résultant du contrat. C. tour., Art. L.216-16 « *Toute personne physique ou morale qui se livre aux opérations mentionnées à l'article L. 211-1 est responsable de plein droit à l'égard de l'acheteur de la bonne exécution des obligations résultant du contrat (...)* ». Le régime de responsabilité de l'organisateur de croisière se démarque donc de celui du transporteur maritime.

¹⁰²² Pour des exemples de ce qui peut entrer dans le cadre de forfaits touristiques ou non et d'en déduire l'applicabilité du Code du tourisme ou du Code des transports (beaucoup plus favorable à l'armateur), V. Cass. Civ., 15 décembre 2011, n°10-10585, *Bull.* 2011, I. Ou encore le rejet de du pourvoi formé par *Costa Crocière* : Cass. Civ., 9 décembre 2015, n°14-20533, *Bull.* 2016, I.

¹⁰²³ BOHIC (A.), « Responsabilité *in solidum* de l'agence de voyage et de l'organisateur de croisière suite à la chute d'un croisiériste titulaire d'un forfait touristique », *DMF* 2017-794, p.690.

peut être compris dans le forfait touristique ne peut pas en général être lié aux compétences des équipages¹⁰²⁴.

SECTION 3 L'OBLIGATION DE RESPECTER LES NORMES SECURITAIRES, UNE BRANCHE DE LA NAVIGABILITE

464. La seconde obligation de l'armateur sera de respecter les normes sécuritaires d'exploitation du navire établies par les réglementations internationales et intégrées dans le droit interne des Etats du pavillon¹⁰²⁵. Le manque de volonté de certains de ces Etats à contrôler que les navires qu'ils immatriculent sont effectivement exploités conformément à la réglementation en vigueur peut rendre la valeur des documents administratifs qui en atteste, douteuse. Le respect de la réglementation relative à la sécurité ressortira donc plus d'une conformité documentaire que d'une conformité réelle avec les règles établies (I). Cette conformité, que l'on peut nommer conformité administrative, ne devrait donc pas suffire à augurer du respect de l'obligation de mise en état de navigabilité du navire par l'armateur, même si elle en sera l'une des conditions (II).

I. Le respect des normes sécuritaires matérialisé par une conformité administrative

465. Sources des normes sécuritaires. Les armateurs sont tenus de respecter et de faire appliquer la réglementation de l'Etat dont leur navire est autorisé à battre le pavillon. Celle-ci découlera en général des conventions internationales ratifiées par cet Etat et intégrées en droit interne. Comme nous l'avons déjà remarqué, la réglementation sur les compétences des équipages est issue de trois conventions qui s'imposent aux Etats signataires : la convention STCW pour les aspects qualitatifs et quantitatifs des équipages, la convention MLC sur les aspects qualitatifs et sociaux et la convention SOLAS pour les aspects sécuritaires, notamment au travers du Code ISM. Les administrations de ces Etats parties devront tenir les armateurs (ou les compagnies) « responsables de l'affectation de gens de mer à un service à bord de leurs navires conformément aux dispositions de la Convention »¹⁰²⁶. Chaque navire devant être armé avec un « équipage suffisant en nombre et en qualité »¹⁰²⁷. Dans certains cas, ce sera à l'armateur de proposer des solutions sécuritaires à son Etat du pavillon qu'il validera ou non suivant les impératifs sécuritaires auxquels elles se réfèrent. L'élaboration du SMS dans le cadre du Code ISM ainsi que du *Minimum Safe Manning* en sont deux exemples.

466. Contrôles par les Etats du pavillon. L'exercice de la juridiction des Etats du pavillon sur les navires qu'ils immatriculent devraient donc leur imposer de s'assurer dans l'espace et dans le

¹⁰²⁴ Les prestations de restauration sont par exemple comprises dans ce forfait tout comme les transferts vers les lieux de visite.

¹⁰²⁵ LE BORGNE (F.), *Les mémorandums d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime : une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, Thèse de Droit, Université de Montréal, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III, (Octobre 2011).

¹⁰²⁶ Convention STCW, Règle I/14, Responsabilité des compagnies.

¹⁰²⁷ Convention MLC, Norme A.2.7 ; Effectifs, Art.1. Convention SOLAS, Chapitre V : Sécurité de la navigation, Règle 13.

temps de la conformité de l'équipage et du navire avec les instruments internationaux applicables, notamment par le biais de contrôles effectifs. A l'issue de ces contrôles, les Administrations délivreront les certificats constatant que les obligations réglementaires, qui pèsent sur l'armateur, sont bien remplies¹⁰²⁸. Ainsi, les inspecteurs habilités à inspecter les navires devraient pouvoir se rendre à bord pour demander aux marins présents de justifier de leur qualité de gens de mer et demander la présentation des documents attestant de leur capacité à assumer la fonction qui leur est attribuée par le rôle d'équipage et que celui-ci respecte bien le *Minimum Safe Manning*¹⁰²⁹ (voir annexe 11). L'officier chargé de cette mission pourra comparer les niveaux minimaux de formation STCW requis pour une fonction inscrite sur le certificat de *Minimum Safe Manning*, avec les brevets des marins réellement embarqués à bord. L'administration de l'Etat de pavillon devra également émettre les certificats relatifs à l'application du Code ISM et du SMS à bord, même si, dans ce cas, elle pourra déléguer cette prérogative à une société de classification dûment habilitée. En droit français, un de ces documents, le permis d'armement, est l'acte authentique de constitution de l'armement administratif du navire. Il attestera notamment de la conformité de l'armement du navire en matière de composition de l'équipage¹⁰³⁰.

467. Sanctions pénales. Tout manquement de l'armateur constaté par les autorités de l'Etat du pavillon dans ces domaines pourra constituer des infractions à la sécurité. Outre les risques sécuritaires évidents auxquels il s'expose, des sanctions pénales pourront être retenues à son encontre dès lors que l'effectif des marins constaté ne correspond pas, en nombre ou en qualité, à ce qui est spécifié dans le *Minimum Safe Manning*¹⁰³¹. Les sanctions pénales ne se limitent cependant pas aux non-conformités soulevées en vertu du MSM. En matière de compétences, l'armateur devra s'assurer plus généralement que chacun des gens de mer employé à bord d'un navire sera bien titulaire d'un brevet approprié à la fonction qu'il occupe, nonobstant sa prise en compte dans les effectifs minimaux¹⁰³². Les administrations maritimes insistent lourdement sur l'importance du respect du principe selon lequel en matière de compétence, chaque marin (ou gens de mer) exerçant une activité doit avoir suivi une formation appropriée, respecter des conditions d'expérience et justifier qu'ils détiennent un brevet valide correspondant, expression administrative de leur qualification. Des mesures restrictives pourront en

¹⁰²⁸ Sauf dans le cas de la détermination des effectifs minimaux de sécurité qui est déterminé par les armateurs eux-mêmes et validé par l'administration de l'Etat du pavillon. Ce certificat ne signifie pas que l'armateur respecte la réglementation. Il faut comparer les effectifs réels, embarqués, avec les effectifs minimaux requis.

¹⁰²⁹ Art. L 5522-2, alinéa 2 : « La fiche d'effectif minimal désigne le document par lequel l'autorité maritime atteste que l'effectif du navire satisfait aux exigences des conventions internationales pertinentes selon le type de navire et des mesures nationales prises pour leur application ».

¹⁰³⁰ C. transp., Art. L.5231-2 et pour le champ d'application, voir Art.L.5232-1 : « Tout navire ou autre engin flottant dont l'équipage comprend au moins un marin au sens du 3° de l'article L. 5511-1 doit être titulaire d'un permis d'armement délivré par l'autorité administrative ».

¹⁰³¹ C. transp., Art. 5523-5 : « Sont punis de six mois d'emprisonnement et de 4 500 € d'amende l'armateur ou le capitaine qui font naviguer un navire avec un équipage sans être muni de la fiche d'effectif minimal mentionnée à l'article L. 5522-2 ou dont l'effectif est inférieur au minimum prescrit en application de ce même article. Ces peines sont portées à un an d'emprisonnement et à 6 000 € d'amende s'il s'agit d'un navire à passagers ».

¹⁰³² C. transp., Art. L5523-6 : « Est puni de six mois d'emprisonnement et de 3 750 € d'amende 3° Le fait, pour l'armateur ou le capitaine, d'admettre à bord un membre de l'équipage ne disposant pas de titres de formation correspondant aux fonctions qu'il est amené à exercer à bord du navire conformes aux exigences de l'article L. 5521-2 ; 4° Le fait, pour l'armateur ou le capitaine, d'admettre à bord tous gens de mer autres que des membres de l'équipage ne justifiant pas des exigences de formation minimale mentionnée au III de l'article L. 5549-1 ». Ces dispositions s'appliquent également pour l'emploi de gens de mer n'ayant pas de certificat médical à jour (alinéas 1 & 2).

autre être prises jusqu'à ce que les déficiences constatées soient corrigées. Ces mesures, notamment le retrait temporaire des certificats obligatoires pour la navigation immobiliseront le navire.

468. Difficultés dans les contrôles. Mais comme nous l'avons indiqué, les Etats sont libres de fixer les conditions d'attribution de leur pavillon¹⁰³³, et les contrôles effectifs ne sont que très rarement effectués. La plupart des Etats du pavillon n'ayant pas la capacité matérielle et humaine pour contrôler l'ensemble de la flotte qu'ils immatriculent, ils se contentent de déléguer certaines de leurs prérogatives et de valider la documentation sur des bases déclaratives. Il en résulte que le respect des obligations sécuritaires de l'armateur se rapprochera plus d'une conformité administrative que d'une conformité physique ou humaine du navire. Les contrôles effectués dans le cadre des mémorandums d'entente (exemple du MoU Paris) ne changent pas radicalement cette situation Rappelons-nous en effet que la grande majorité de ces contrôles, qui restent malgré tout indispensables, se limitent trop souvent au seul contrôle documentaire du navire (voir *supra* n°301). L'armateur ne subit donc pas de pressions trop importantes de la part de son Etat du pavillon ni des Etats du port dans lesquels son navire fera escale¹⁰³⁴. Le meilleur moyen pour lui de passer ces contrôles, sera d'avoir une documentation parfaitement à jour, notamment en ce qui concerne les brevets de marins inscrits au rôle d'équipage, un MSM (*Minimum Safe Manning*) respecté, un certificat MLC valide et un SMS (*Safety Management System*) à jour.

469. Conclusion. Les obligations sécuritaires issues des conventions internationales et de la réglementation nationale de l'Etat du pavillon qui pèseront sur l'armateur seront donc matérialisées par une conformité documentaire. La loi française précise par exemple que « *tout navire battant pavillon français qui prend la mer doit avoir à son bord les titres de navigation maritime et les titres de sécurité prévus par le présent livre, ainsi que les autres documents nécessaires à sa conduite et à son exploitation dont la liste est fixée par voie réglementaire* »¹⁰³⁵. C'est cette conformité administrative ou documentaire qui attestera du respect des obligations de l'armateur en matière de sécurité. Ces obligations sont d'un intérêt limité pour notre étude car elles ne souffrent pas de nuances dans leur interprétation¹⁰³⁶. Il apparaît en revanche important de préciser comment elles peuvent influencer sur l'obligation de navigabilité du navire.

II. La portée limitée de la conformité administrative dans l'obligation de navigabilité

470. Détention physique des documents et navigabilité. La navigabilité du navire passera donc nécessairement par une conformité administrative avec les réglementations internationales ainsi que celles de l'Etat du pavillon. En revanche, l'existence d'une documentation complète et valide ne constituera pas un gage de navigabilité du navire. Ce constat est d'autant plus vrai pour ce qui concerne les brevets et certificats de compétence des marins. En effet, lors de la première partie de notre étude

¹⁰³³ Convention des Nations sur le Droit de la Mer, Art.91-1.

¹⁰³⁴ Sauf toutefois lorsque les Etats du port adoptent une approche plus pragmatique, plus réelle, comme peuvent le faire les USCG par exemple.

¹⁰³⁵ C. transp., Art. L.5221-1.

¹⁰³⁶ Le document est valide ou non. Le respect de cette obligation est donc assez binaire.

nous avons suffisamment pu démontrer l'incurie de certains Etats formateurs à délivrer des brevets fiables et d'autres Etats du pavillon à les viser sans plus de contrôles sur l'effectivité des compétences de leurs détenteurs. Ainsi, le second mécanicien du navire *Farrandoc* a été recruté sur la seule foi de ce document, sans autre contrôle de la part de l'armateur¹⁰³⁷. Il s'est en fait avéré qu'il était particulièrement incompetent malgré un document valide. Mais ce point a déjà été soulevé.

471. Absence de documents et innavigabilité. La situation inverse mérite en revanche d'être précisée. Par exemple, la présence à bord d'un officier ou d'un membre d'équipage compétent mais qui n'aurait pas en sa possession de manière physique son brevet valide correspondant à sa fonction rendrait-elle le navire innavigable ? Depuis l'entrée en vigueur des amendements de 1995 à la convention STCW, une réponse positive semble s'imposer. En précisant que « *l'original des titres prescrits par la Convention doit se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire* » l'alinéa 11 de la Règle I/2 du texte ne laisse planer aucune ambiguïté sur l'obligation pour les marins de détenir leurs brevets pendant leur embarquement. Seul le visa de reconnaissance apposé par l'Etat du pavillon pourra être manquant dès lors que le marin justifie par une attestation de cette administration que la demande a bien été effectuée. Dans tous les cas, l'absence du seul visa ne devra pas dépasser 3 mois¹⁰³⁸. L'absence d'un tel document pourra par exemple entraîner une saisie du navire lors d'un contrôle effectué par les autorités compétentes de l'Etat du port. Considérant qu'on ne peut pas mettre sur un même niveau l'absence d'un brevet de commandant et l'absence d'un brevet d'ouvrier machine, certaines décisions nuancent portant cette position selon la fonction du marin à qui il manque le document. Les conséquences sur la navigabilité peuvent donc différer selon le degré d'influence que ces marins possèdent sur la marche du navire.

472. Attribution d'une fonction en l'absence de brevet. Effets sur la navigabilité. Cas du navire *Torepo*. Les intérêts marchandise du navire *Torepo* qui s'est échoué en 1997 ont tenté de fonder leur recours sur le manquement à l'obligation de l'armateur à rendre le navire navigable. Notamment parce que le quart de nuit¹⁰³⁹ était organisé de telle façon que la veille était assurée non pas par un matelot mais par un élève officier et que par conséquent celui-ci n'était pas « *certifié conformément aux dispositions de la Convention STCW* ». Attribuer une fonction à un membre d'équipage qui ne possède pas les certificats requis, nonobstant ses compétences propres qui pourraient être suffisantes, devrait en effet rendre le navire innavigable. L'argument des plaignants pourrait tout à fait être recevable. Cependant, dans le cas de l'espèce, le juge n'a pas retenu ce critère puisque, selon lui, le lien n'a pas pu être établi entre l'absence de « *certificat de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle* » tel que prescrit par la Règle II-4 de la convention, et l'accident. En comparant les exigences nécessaires à l'obtention du certificat de matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle, il a considéré que l'élève possédait autant, voire plus, de compétences qu'un matelot dûment

¹⁰³⁷ Selon le juge Gibson, les armateurs de navire *The Farrandoc* n'ont pas fait *due diligence* en recrutant le second mécanicien du navire sans s'assurer de ses compétences réelles mais en ne se basant que sur la seule foi de son brevet. Selon eux, les spécificités et l'âge du navire auraient dû conduire à de plus amples investigations. *The Farrandoc*, Ibid, pp.287 et 288.

¹⁰³⁸ Convention STCW, Règle I/10 : Reconnaissance des brevets, alinéa 5.

¹⁰³⁹ La convention précise bien qu'un homme de veille doit accompagner l'officier de quart à la passerelle lors des veilles de nuit. Chapitre VIII, Normes concernant la veille, Section A-VIII/2. Le navire s'est échoué aux alentours de 05h00 du matin.

certifié¹⁰⁴⁰. Selon lui, « un élève senior devrait avoir les capacités pour remplir les tâches incombant à un matelot effectuant de la veille ». Sur le principe la position du juge doit être approuvée puisqu'effectivement un élève officier a toutes les compétences requises pour assurer la veille et cette tâche n'est pas exclusivement réservée à un matelot certifié (un autre officier pourrait par exemple faire la veille).

Un autre membre d'équipage peut assumer ce rôle s'il réunit les conditions minimales requises. La décision semble en revanche fondée sur une ambiguïté puisque l'élève était bien embarqué en qualité de matelot à bord et que cela était officiellement enregistré comme tel sur le certificat de *Minimum Safe Manning*. Or, la convention STCW est claire sur ce point, un matelot faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle doit être certifié et conformément aux exigences du texte, celui-ci doit être en possession matérielle de l'original de ce document. Reste que pour qualifier l'innavigabilité, il faut se poser la question de savoir si un armateur prudent, connaissant ce défaut, aurait quand même commencé le voyage eut égard aux conditions du voyage. Une réponse positive peut être apportée. Le défaut de certificat qui ferait correspondre la fonction du matelot avec celle du MSM étant anecdotique, il semble difficile de considérer le navire comme étant innavigable sur ce seul critère. Il n'est pas certain que le juge ait eu une interprétation identique s'il s'était agi du brevet de commandant ou de son second capitaine¹⁰⁴¹.

473. Cas du navire *Empire Jamaica*. En tout état de cause, il semble indispensable que l'armateur fasse preuve de rigueur en s'assurant que chaque membre d'équipage ait le brevet ou le certificat associé à sa fonction. Celui-ci peut être amené à utiliser certains d'entre eux à des postes qui ne leur sont pas initialement destinés. Il devra donc s'assurer que ceux-ci ont les compétences pour le faire mais également qu'il s'assure qu'une régulation administrative soit réalisée afin qu'ils possèdent une exemption fournie par l'administration de l'Etat du pavillon¹⁰⁴². Cette question a pu être posée dans le cas du navire battant pavillon hongkongais *Empire Jamaica* suite à son abordage avec le navire *Garoet* en 1951. Même si cette décision ne concerne pas directement la notion de navigabilité du navire¹⁰⁴³, elle apporte un éclairage utile sur la façon dont peut agir un armateur dans ce cas de figure. Les arguments avancés pourraient tout à fait se transposer à cette notion. En l'espèce, l'officier en charge du quart à la passerelle au moment des faits n'était pas détenteur du brevet d'officier nécessaire à cette fonction mais d'un simple brevet de maître d'équipage qui n'aurait pas dû lui permettre d'assumer ce rôle. La faute du navire *Empire Jamaica* et de ce marin de quart¹⁰⁴⁴ a été retenue et n'a pas été contestée par les parties.

¹⁰⁴⁰ L'élève officier avait plus de 23 ans, plus de trois ans de service approuvé en mer et possédait largement les normes de compétences énumérées dans la section A-II/4 du code. La convention STCW n'imposant qu'un minimum d'âge de 16 ans, de 2 à 6 mois de formation et les compétences énumérées dans le tableau A-II/4.

¹⁰⁴¹ Ce qui rejoint les propos de M. Lefebvre qui énonçait « l'absence d'un membre d'équipage ne rend pas le navire innavigable pour autant. Cependant, le capitaine devra pourvoir à la réalisation du travail qu'effectuait la personne manquante », LEFEBVRE (G.), « L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissement », *Les Cahiers du droit*, Vol. 31, n° 1, (1990), p.90.

¹⁰⁴² Cette solution est possible pour les besoins de l'exploitation du navire. Ainsi, j'ai pu exercer les fonctions de second capitaine pendant une très courte période alors que je n'étais pas détenteur d'un tel brevet. Le second ayant dû s'absenter pour des raisons médicales, l'Administration française a accepté, de manière dérogatoire, que j'assume cette fonction le temps de faire venir un second capitaine dûment breveté.

¹⁰⁴³ La question portait sur la faute ou non de l'armateur et par conséquent sur sa capacité à limiter les montants de réparation dus au navire tiers.

¹⁰⁴⁴ Le régime de responsabilité en matière d'abordage est basé sur la faute prouvée de l'un des navires. V. *infra* n°498.

En revanche, les armateurs du navire tiers ont fait appel de la décision des juges de première instance qui n'avaient pas retenu de faute de la part de l'armateur à employer un matelot à une fonction de chef de quart alors que celui-ci n'était pas breveté conformément à la réglementation de l'Etat du pavillon¹⁰⁴⁵. Pourtant celui-ci détenait une dispense valide de l'administration maritime d'Hongkong lui permettant d'assurer le quart en l'absence de toute certification. Les juges d'appel et de cassation ont estimé que l'absence de certificat ne constituait pas une faute de l'armateur à partir du moment où le marin était en possession de cette exemption valide et surtout, justifiée par l'armateur. Celui-ci devant en effet expliquer sur quels fondements la demande d'exemption a été réalisée, la rendant potentiellement caduque si les raisons pour lesquelles ils se basent (celle-ci doit rester exceptionnelle) ne sont pas suffisamment convaincantes. Nul doute que la décision des juges eut été différente si le maître d'équipage n'avait pas déjà de nombreuses expériences de chef de quart dérogatoire et s'il n'avait pas été au service de l'armateur depuis fort longtemps¹⁰⁴⁶.

474. Comparaison jurisprudence anglaise et française. La question de l'utilisation d'un équipage dûment breveté pour assurer la navigabilité du navire a également pu être soulevée par les tribunaux français dans l'affaire du navire *Heidberg* qui a heurté un appontement dans l'estuaire de la Gironde en 1991. Même si cette décision sera commentée plus en détails ultérieurement (voir *infra* n°627 et s.), il convient de s'y arrêter un instant pour montrer la différence d'approche entre les décisions de *common law*, que nous avons déjà développées, et celle des juridictions françaises dans l'affaire du *Heidberg*. Lorsqu'un problème de certification est posé aux tribunaux anglais, ceux-ci s'attachent à déterminer si l'armateur a agi prudemment, conformément aux bonnes pratiques, pour assurer l'état de navigabilité du navire (navire *Torepo*). Les deux décisions ci-dessus commentées ne concernent pas l'absence d'un brevet ou d'un certificat, mais la légitimation d'une organisation dérogatoire des pratiques standards, à savoir l'utilisation d'un élève comme homme de veille et l'utilisation d'un maître d'équipage comme officier en charge du quart. Même si dans ces deux cas l'armateur respectait les règles établies¹⁰⁴⁷, les juges ont cherché à déterminer si cette façon d'exploiter le navire a eu des conséquences sur les faits ainsi jugés. L'absence de brevet valide, voire même l'absence de brevet, ne serait certainement pas analysée de la même façon. Dès 1937, les juges ont pu se prononcer sur l'innavigabilité du navire *Roberta* parce qu'un mécanicien qui a causé un dommage n'avait jamais suivi de formation maritime et n'était en possession d'aucun brevet. L'armateur s'étant satisfait du fait que le

¹⁰⁴⁵ La convention STCW de 1978 n'était pas encore en vigueur lors des faits mais l'Hongkong Merchant Shipping Ordinance n°2 de 1949, dérivé de la réglementation britannique, précise que les officiers devront être détenteurs d'un brevet approprié à leur fonction, ce que ne possédait pas M. Sinon puisque détenteur d'un brevet de maître d'équipage.

¹⁰⁴⁶ C'est ce qu'a pu suggérer le juge Jenkins pour justifier l'absence de faute de l'armateur en prenant le problème à l'envers et en se demandant quelle aurait été sa position si le maître d'équipage utilisé par l'armateur lui était totalement étranger : « *did the absence of a certificate afford a ground on which the plaintiffs should be regarded as fixed with knowledge that Sinon was not competent to perform the duties of second mate ? If Sinon had been a stranger to the plaintiffs and they had engaged him uncertificated as he was, as a second mate, I think it might well have been held that the plaintiffs has been so negligent in the performance of their duty to see that the ship was properly manned, that they could not be heard to say that the collision which occurred through the incompetence of this uncertificated stranger, occurred without their actual fault or privity* ». *The Empire Jamaica*, Lord Jenkins, p.117. V. également la décision de la Chambre des Lords sur cette même affaire, *The Empire Jamaica*, Lloyd's Rep. [1956], Vo.2, 119.

¹⁰⁴⁷ Même, si dans le cas du navire *Torepo* les armateurs auraient peut-être dû modifier le rôle d'équipage pour y faire figurer l'élève comme élève et non comme matelot comme prévu par le *Minimum Safe Manning*.

candidat affirmait détenir celui de second mécanicien sans demander à les contrôler¹⁰⁴⁸. On peut donc légitimement se demander pourquoi la Cour d'appel de Bordeaux dans sa décision de 2013 sur le navire *Heidberg*, ne s'est pas plus attardée sur les nombreuses irrégularités constatées dans la validité des brevets de plusieurs marins servant sur le navire lors de l'accident¹⁰⁴⁹. Le fait de régulariser de nombreux certificats postérieurement à l'accident aurait mérité de se pencher sur la question de la navigabilité au début du voyage. En éludant la question en affirmant que puisque ceux-ci avaient été visés par les autorités de l'Etat du pavillon (allemand) ou émis par des sociétés mandatées pour cela et que par conséquent, rien ne permettait de les mettre en doute¹⁰⁵⁰, la Cour a choisi une justification hasardeuse voire légère.

475. Attitude d'un armateur prudent vis-à-vis de la réglementation de l'Etat du pavillon. La convention STCW de 1978, qui était applicable à l'espèce, avait justement été élaborée dans le but d'encadrer les mauvaises pratiques des Etats du pavillon et de standardiser la délivrance des brevets. Être partie à cette convention et ne pas en respecter les principes montre la nécessité du rôle de l'armateur dans la maîtrise des compétences des équipages qu'il emploie. Il se substitue en quelque sorte aux défaillances ou à la légèreté de certains Etats du pavillon. Un exemple bien connu dans le domaine technique cristallise à lui seul toutes les critiques de la portée de la certification. En effet, le pétrolier *Erika* n'avait-il pas tous ses certificats de classe¹⁰⁵¹ et de sécurité valides ? L'enquête après accident a pourtant montré qu'il n'était pas en capacité de naviguer en toute sécurité. De la même manière, un commandant qui est détenteur d'un brevet valide correspondant à ses fonctions répondra à l'obligation de conformité administrative mais une incompétence notoire rendra certainement le navire innavigable. La maîtrise des compétences des équipages devra passer par une rigueur renforcée dans le contrôle des certifications et l'obligation d'imposer à ses employés embarqués qu'ils aient physiquement leurs brevets et certificats valides à bord. Pourtant, 50 ans avant la décision *Heidberg*, les juridictions de *common law* se demandaient déjà dans la décision du *Roberta* si une exemption fournie par une autorité souveraine et pourtant valide (Administration maritime d'Hongkong) n'entraînerait pas l'innavigabilité du navire. On peut donc regretter le manque de pragmatisme des tribunaux français qui, comparés aux tribunaux de *common law*, n'ont pas demandé à l'armateur du *Heidberg* de justifier en quoi il avait assuré la navigabilité de son navire, ou en d'autres termes, en quoi il avait agi en tant qu'armateur prudent (la charge de la preuve sans doute, voir *infra* n°665). Se borner à constater que les « visas [des

¹⁰⁴⁸ "He asked MR. Weise whether he possessed an engineer's certificate and appears to have accepted his word that he had a second engineers' certificate without ever asking to see the document (...). This circumstance might have accounted for the fact that he came to give evidence without being armed with the certificate which he had claimed to possess (...). When the matter came to be tested, he was found to possess some form of carpenter's or artificer's articles, but nothing that could by any stretch of indulgence be described as a certificate of competency of a sea going engineer", *The Roberta*, Ibid, p.176.

¹⁰⁴⁹ « Les certificats attestant des qualifications de quatre marins avaient été établis postérieurement à l'accident, mais que rien ne permettait de mettre en doute leur authenticité puisqu'ils ont été établis par une autorité mandatée pour cela, (...). Qu'il y avait bien eu régularisation des mouvements d'équipage a posteriori, mais que ces visas ont été donnés par les autorités compétentes allemandes sans restriction ou remarques », navire *Heidberg*, CA Bordeaux, 14 janvier 2013, DMF 2013-201, obs. CACHARD (O.).

¹⁰⁵⁰ « Que s'il y a eu des anomalies, irrégularités, négligences dans la tenue des rôles d'équipage de plusieurs navires dont celui du *Heidberg* ceux-ci ont toujours été visés par les autorités responsables »,

¹⁰⁵¹ Le RINA, société de classification italienne du navire a fourni les documents de classe alors que le navire avait réparé de nombreuses tôles de bordé quelques jours avant le naufrage, avec de l'acier d'une épaisseur inférieure à ce qui était requis. Voir par exemple, GROIZELEAU (V.), « Naufrage de l'*Erika*, à l'heure des réquisitions », article paru dans *Mer et Marine*, 5 juin 2017.

brevets] *ont été donnés par les autorités compétentes allemandes sans restriction ou remarque* » n'exonère pas l'armateur d'agir en bon professionnel. Il est aujourd'hui couramment admis - et nous avons pu suffisamment le démontrer précédemment - que les attributions des Etats du pavillon en matière de sécurité et de délivrance des documents administratifs ne pouvaient pas constituer un gage de sécurité et que ceux-ci ne pouvaient en aucun cas suffire à assurer la navigabilité du navire. *A fortiori* lorsqu'il existe des non-conformités dans la validité des brevets des marins servant à bord.

476. Conclusion. Il résulte de cette jurisprudence que l'innavigabilité humaine du navire en ses aspects administratifs doublera en général une autre cause d'innavigabilité, comme par exemple un défaut de qualification d'un membre d'équipage qui, non content d'avoir de graves lacunes dans un domaine particulier de la conduite d'un navire, n'aura pas en sa possession son brevet STCW. Ce second élément venant aggraver le premier et montrera si besoin, les défaillances de l'armateur dans la gestion de son navire.

CHAPITRE 2 LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR POUR LA FAUTE DE SES PREPOSES

477. L'obligation fondamentale de l'armateur sera donc de mettre le navire en état de navigabilité. Cette obligation recouvrant une autre obligation qui nous semble plus secondaire, celle de maintenir et d'exploiter le navire conformément à la réglementation sécuritaire qui lui est applicable. Assurer la navigabilité humaine entrainera un engagement considérable de l'armateur dans la maîtrise des compétences de ses équipages par la mise en place de stratégies d'armement adaptées. Son comportement et les décisions prises dans ce domaine seront donc autant d'éléments décisifs qui détermineront, lorsque son équipage aura causé un dommage, comment il devra répondre des actes de ses préposés et des préjudices en résultant. S'il a satisfait à ses obligations et qu'il a agi en bon professionnel, l'armateur pourra bénéficier de certains aménagements de responsabilité propres au droit maritime. Et même si certains de ces aménagements se retrouvent dans la responsabilité extracontractuelle de l'armateur (Section 1), c'est essentiellement lorsque sa responsabilité contractuelle sera engagée qu'il bénéficiera d'un régime de responsabilité très protecteur, voire totalement dérogatoire du droit commun (Section 2).

SECTION 1 UNE RESPONSABILITE EXTRA-CONTRACTUELLE ENTRE DROIT COMMUN ET DROIT PARTICULIER

478. Le droit maritime est à bien des égards un droit particulier que certains qualifieront même d'autonome¹⁰⁵². Le législateur tend cependant à le rapprocher de plus en plus du droit commun¹⁰⁵³. La loi française s'oriente ainsi pour ce qui concerne la façon dont l'armateur devra répondre des dommages causés par ses préposés maritimes puisqu'elle énonce très clairement que sa responsabilité sera engagée « *dans les termes du droit commun* »¹⁰⁵⁴ (I). Mais les institutions du droit maritime sont solides et elles imprègnent toujours largement les sources du droit. Ainsi, l'article de loi L.5412-1 du Code des transports qui précise que l'armateur devra répondre de ses préposés maritimes et terrestres dans les termes du droit commun est complété par un second alinéa qui énonce que cela s'effectuera « *sous réserve de l'application éventuelle des dispositions relatives à la limitation de responsabilité* », rappelant ainsi que le particularisme du droit maritime n'est jamais intégralement écarté (II).

¹⁰⁵² Le Doyen Ripert considèrerait par exemple que « *le particularisme très accentué* » du droit maritime ne permettait pas de le considérer « *comme une application aux choses et aux gens de la mer du droit (...) terrestre* », RIPERT (G.), *Droit Maritime*, 4^e Ed., T.1, Librairie Dalloz, (1930), n°44. A l'inverse, V. BONNECASE (J.), *Traité de droit commercial maritime*, librairie de la société recueil Sirey (1923), p.6

¹⁰⁵³ Voir par exemple sur le rapprochement du droit du travail et de droit du travail maritime, CHAUMETTE (P.), « La responsabilité pénale de l'armateur vis-à-vis des marins », *ADMO*, T. XXI, Nantes (2003), pp.185-223.

¹⁰⁵⁴ C. transp., Art. L.5412-1.

I. La responsabilité de l'armateur pour le fait d'autrui, un régime de droit commun

479. La responsabilité civile extracontractuelle de l'armateur pour les dommages causés par ses préposés sera basée sur la responsabilité du fait d'autrui. Si l'on exclut certains régimes spécifiques que nous préciserons plus loin, l'armateur devra répondre des dommages causés par les actes de ses préposés, qu'ils soient fautifs ou non, selon les termes du droit commun. Il convient donc dans un premier temps d'en préciser les principes (A). Mais ce régime de responsabilité qui impose un lien de préposition entre l'auteur du dommage et la personne dont on recherche la responsabilité ne se heurte-t-il pas au fonctionnement moderne des sociétés d'armement ? En effet, l'emploi d'un personnel navigant par une société dite de *management* pourrait laisser entendre que ce lien de préposition s'efface au profit d'un lien exclusif entre l'employeur (la société de *manning* par exemple) et l'employé (le marin). En pratique, ce lien de préposition survivra malgré l'absence de contrats de travail entre l'armateur et les différents membres de l'équipage (B).

A. Principe de la responsabilité du fait d'autrui

1°) En droit français

480. Faute des préposés et responsabilité de l'armateur. Le principe qui consiste à considérer que la faute qui cause un dommage entraîne la responsabilité de celui qui la commet est une disposition générale du droit moderne. L'article 1240 du Code civil dit dans ce sens que « *Tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer* ». Mais le Code civil précise par ailleurs qu'on « *est responsable (...) du dommage que l'on cause (...) par le fait des personnes dont on doit répondre, ou des choses que l'on a sous sa garde* »¹⁰⁵⁵. Et ce sont bien ces dispositions du droit commun qui seront appliquées en matière maritime, puisque la loi du 3 janvier 1969 renvoie aux textes généraux du droit lorsqu'elle énonce dans l'article L.5412-1 du Code des transports que « *l'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes de droit commun* ». Suivant le principe ainsi énoncé par l'article L.1242 du Code civil qui établit une responsabilité pour le fait d'autrui, l'armateur sera responsable des actes des marins qui serviront sur son navire. L'armateur, ne pourra pas s'exonérer de sa responsabilité en prouvant qu'il n'a pas commis de faute¹⁰⁵⁶ et sera « *responsable du fait d'autrui en tant que commettant* »¹⁰⁵⁷.

Mais cette loi peut-elle s'appliquer au capitaine qui dispose d'une grande liberté d'action lorsqu'il conduit l'expédition maritime ? Il doit en effet exister un lien de préposition¹⁰⁵⁸ entre le

¹⁰⁵⁵ C. civ., Art. 1242.

¹⁰⁵⁶ Il peut s'exonérer, en tant que gardien de la chose, en prouvant un cas de force majeure ou la faute de la victime. Sauf dans le cas de l'abordage. Mais dans ce cas, ce ne sera pas nécessairement la faute de l'armateur qui sera le plus souvent recherché mais ce que l'on appelle la faute du navire, qui pourra traduire une faute de l'équipage dans l'application des règles de route. GARON (R.), « La faute du navire », *DMF* 1964-579.

¹⁰⁵⁷ VEAUX-FOURNERIE (V.), VEAUX (D.), « Responsabilité de l'abordage », *J-Cl. transport*, Tome 4, fasc. 1233 n°10.

¹⁰⁵⁸ « *Le rapport de subordination d'où découle la responsabilité mise à la charge des commettants par l'article 1384, alinéa 5, du Code civil (maintenant Art.1242) suppose de la part de ceux-ci le pouvoir de faire acte d'autorité en donnant à leurs*

commettant (armateur) et le préposé (marin) qui pourrait sembler intermittent dans le cas du capitaine. Celui-ci exécute généralement les consignes de l'armateur mais il jouit d'une autonomie certaine dans la prise de décisions, notamment lorsque la sécurité de l'expédition nautique est en jeu.

481. Cas particulier du capitaine. Fondement historique Le droit maritime était historiquement sévère à l'égard du capitaine. L'Ordonnance de la marine ainsi que le Code du commerce le rendait responsable de ses fautes¹⁰⁵⁹ ainsi que des marchandises chargées sur son navire¹⁰⁶⁰. Plus récemment, la loi du 3 janvier 1969 alla dans le même sens lorsqu'elle énonçait que « *le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions* »¹⁰⁶¹. Mais cette sévérité envers le capitaine n'exonérait cependant pas l'armateur (ou plus exactement le propriétaire du navire) de ses responsabilités. Ainsi, l'Ordonnance de la marine énonçait que les propriétaires devaient garantir des conséquences des ignorances du maître¹⁰⁶². L'article 216 du Code du commerce énonçait dans le même sens que « *tout propriétaire d'un navire est civilement responsable des faits du capitaine* ». L'éclatement de la gestion des navires et la dissociation des notions d'exploitation et de propriété apparues au milieu du XX^e siècle ne permettaient plus de faire porter sur le propriétaire les conséquences des fautes d'un équipage avec lequel il n'avait plus aucun lien, et sur lequel il n'avait aucun pouvoir.

482. Perte d'autonomie du capitaine. Critique du régime de responsabilité. Rendre le capitaine civilement responsable – conjointement avec l'armateur - des conséquences des fautes qu'il pouvait commettre dans l'exercice de ses fonctions pouvait trouver sa justification dans le manque de contrôle effectif de l'armateur (ou du propriétaire) sur son navire et sur ses équipages. Les décisions du capitaine devaient nécessairement l'engager puisque la liberté qui lui était laissée dans la gestion du navire était importante, si ce n'est totale. Elle pouvait par exemple aller jusqu'au recrutement d'un ou plusieurs membres d'équipage¹⁰⁶³. La seconde moitié du XX^e siècle a totalement fait disparaître ces méthodes d'exploitation qui se sont recentrées exclusivement sur une exploitation « terrestre » du navire, par l'armateur. A l'instar des critiques élaborées par M. Garron, il semblait donc légitime de remettre en question le régime de responsabilité spécifique du capitaine qui, selon lui, n'est devenu qu'un simple réalisateur d'une activité et n'agissant que dans le cadre des instructions données par l'armateur¹⁰⁶⁴. Le capitaine ne devant que très exceptionnellement engager sa responsabilité personnelle, notamment lorsqu'il commet des fautes en dehors du cadre de sa mission. Cette approche qui n'a pas

préposés des ordres ou instructions sur la manière de remplir, fût-ce à titre temporaire et sans contrepartie financière, l'emploi confié », Cass. Crim., 14 juin 1990, n°88-87396, *Bull. Crim.* 1990.

¹⁰⁵⁹ Le Code du commerce énonçait ainsi dans son article 221 que le capitaine était garant de ses fautes même légères, commises dans l'exercice de ses fonctions.

¹⁰⁶⁰ L'Ordonnance de la marine précisait ainsi dans le Livre second, Titre 1^{er}, Art. IX que le capitaine était responsable des marchandises chargées à bord.

¹⁰⁶¹ Loi n° 69-8 du 3 janvier 1969 relative à l'armement, Art.5, devenu Art. L.5412-2 C. transp. : « *Il répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions* ».

¹⁰⁶² Ordonnance de la Marine, Titre VIII, Article 2 « *les propriétaires du navire sont (...) garants de l'impéritie ou ignorance du Maître* ».

¹⁰⁶³ Le Code du commerce de 1808 prévoyait par exemple dans l'Art. 223 : « *Il appartient au capitaine de former l'équipage du vaisseau, et de choisir et louer les matelots et autres gens de l'équipage ; ce qu'il fera néanmoins de concert avec les propriétaires, lorsqu'il sera dans leur lieu de demeure* ».

¹⁰⁶⁴ GARRON (R.), *La responsabilité personnelle du capitaine de navire*, Thèse Aix-en-Provence, Ed. Librairies techniques, Librairie de la Cour de Cassation, Paris (1966).

été retenue dans un premier temps par le Doyen Rodière s'est finalement imposée dans un arrêt du 25 février 2000.

483. Nouvelle approche de la responsabilité du capitaine. Arrêt Costedoat. La Cour de cassation a ainsi pu prononcer l'immunité de M. Costedoat, pilote d'hélicoptère, qui a malencontreusement pulvérisé des produits chimiques sur le terrain d'un voisin à cause d'un vent fort et suite à un ordre donné par son employeur. La victime a intenté une action en réparation du préjudice contre l'auteur direct du dommage. La cour a rejeté les prétentions du plaignant au motif que « *le préposé qui agit sans excéder les limites de sa mission n'encourt pas de responsabilité envers les tiers* »¹⁰⁶⁵. Celui qui a subi le dommage ne peut donc pas demander une réparation directement à l'auteur du dommage dès lors que celui-ci n'agit qu'en tant que préposé, dans le cadre d'une mission définie par son donneur d'ordre. La question qui se pose alors est de savoir si le capitaine est bien un simple préposé de l'armateur et par conséquent, si cette jurisprudence peut lui être appliquée. En effet, la loi de 1967 réserve au capitaine des dispositions particulières puisqu'elle énonce que « *le capitaine répond de toute faute commise dans l'exercice de ses fonctions* ».

Une réponse positive ne fait plus de doute. Le capitaine est, depuis l'arrêt *Lamoricière*, considéré comme tel¹⁰⁶⁶. Sur la notion de la responsabilité du gardien de la chose¹⁰⁶⁷, la Cour a par ailleurs retenu que, malgré les pouvoirs de direction dont il disposait, « *cette qualité (de préposé) était incompatible avec celle de gardien du navire* »¹⁰⁶⁸, rendant impossible le rapprochement entre les fonctions de gardien (armateur) et de préposé (capitaine)¹⁰⁶⁹. Comme l'énonce Mme Corbier, « *seul l'armateur, à qui revient la haute direction de l'expédition maritime, assume juridiquement la garde du bâtiment ; c'est donc sur lui que pèse la responsabilité* »¹⁰⁷⁰. Et puisque la loi de 1969 dit que « *l'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes de droit commun* », l'article 1242 du Code civil auquel l'arrêt fait référence¹⁰⁷¹ aura vocation à s'appliquer. La jurisprudence ainsi établie par la cour de cassation, et qui ressort du droit commun, doit donc s'appliquer à la responsabilité du capitaine, même si elle est régie par des lois particulières. L'armateur est civilement responsable des actes de son équipage ainsi que de son capitaine, procurant ainsi à ces derniers une forme d'immunité civile pour le dommage causé par leurs fautes professionnelles. Rendre ainsi l'armateur responsable est une solution heureuse¹⁰⁷² puisque rien ne semble aujourd'hui justifier que le capitaine supporte

¹⁰⁶⁵ Arrêt *Costedoat*, Cass. Plein., 25 février 2000, n°97-17378 & 97-20152, *Bull.* 2000, AP. Dalloz 2000.673, Semaine Juridique 2000.II.10295.

¹⁰⁶⁶ Arrêt *Lamoricière* : « *Malgré les pouvoirs de direction dont il dispose, le capitaine reste le préposé de l'armateur* ». Sur l'articulation du droit commun et du droit spécifique au maritime, la Cour a justifié sa décision d'appliquer le droit commun au motif que « *l'article 1384 alinéa 1 du Code civil formulait une règle générale qui s'appliquait à la navigation maritime toutes les fois qu'une disposition spéciale de la loi ne l'avait pas explicitement ou implicitement écarté* ». Cass. Com., 19 juin 1951, D. 1951.717, n. RIPERT (G.).

¹⁰⁶⁷ Telle que prévue par l'ancien Art. 1384 alinéa 1 C. civ.

¹⁰⁶⁸ Voir en droit commun, Cass. Civ. 27 février 1929, *DP.* 1929, 1, 129. Le préposé n'est pas gardien de la chose.

¹⁰⁶⁹ Voir également l'arrêt *Champollion* ou les ayants droits de victimes ont fondé leur action en réparation en se basant sur l'Art. 1384 Alinéa 1^{er} C. civ. contre l'armateur en tant que gardien de la chose. Arrêt *Champollion*, CA Paris, 4 juillet 1956, et confirmant la décision, Cass. Com., 23 janvier 1959, n°57-10063, *Bull.* 1959 II, *DMF* 1959, pp.277-285, n. RODIERE (R.).

¹⁰⁷⁰ CORBIER (I.), *La notion juridique d'armateur*, Thèse de droit, PUF, p.64.

¹⁰⁷¹ L'arrêt fait référence à l'ancien article 1384 alinéas 1 & 5 du Code civil devenu l'article 1242 sur le fait des préposés et des choses que l'on a sous sa garde.

¹⁰⁷² Voir dans ce sens BONASSIES (P.), « Nouveaux aspects de la responsabilité du capitaine », *DMF* 2002-622.

personnellement les réparations des dommages qu'il peut causer alors qu'il ne possède plus guère la liberté d'action qui caractérisait historiquement sa fonction.

484. La responsabilité du capitaine et le paradoxe de l'application du Code ISM. En effet, l'indépendance laissée par le passé au capitaine pouvait d'une certaine façon justifier qu'il réponde de ses actes, quoique les montants engagés permettent d'en douter¹⁰⁷³. Quand bien même le capitaine conserve un certain pouvoir de décision, cette indépendance ne saurait être avancée aujourd'hui. C'est bien l'armateur, au travers du Code ISM, qui donne les instructions d'exploitation du navire et qui, par son recrutement et sa politique de formation continue, s'assure de la qualification des équipages employés, et en particulier, des qualifications du capitaine. Nous retrouvons ici un des paradoxes du code ISM et que nous avons déjà mentionné. Un capitaine qui s'écarterait des procédures mentionnées du SMS agirait-il toujours dans le cadre de sa mission ? Serait-il toujours couvert par la jurisprudence *Costedoat* ? Rien ne semble moins sûr. Le Code ISM a en effet été prévu pour que l'armateur reprenne personnellement le contrôle de ses navires et de ses équipages. Ce dernier, par le biais du capitaine, devant respecter les dispositions contenues dans le SMS. S'il s'en écarte sciemment, il retrouvera une forme d'autonomie dont il pourrait avoir à assumer les conséquences. N'excède-t-il pas dans ce cas les limites de la mission qui lui a été donnée et qui sont reprises dans le SMS ?

Une réponse négative doit être apportée. La mission du capitaine ne s'arrête pas selon nous au respect des procédures établies par l'armateur, aussi importantes soient elles. La mission du capitaine doit, pour des raisons évidentes de sécurité, s'étendre, si des circonstances exceptionnelles l'exigent, à des décisions allant à l'encontre des procédures préétablies. Comme nous avons déjà pu le mentionner, ces procédures contenues dans le SMS ne doivent aucunement se substituer à la réflexion personnelle des opérateurs (*supra* n°320). Si ceux-ci estiment qu'ils doivent s'en écarter, eut égard aux circonstances auxquelles ils font face, ils devraient pouvoir le faire sans penser à la portée juridique de leurs actes¹⁰⁷⁴. Ce comportement devra bien sûr rester exceptionnel. Si une de ces décisions qui va contre les consignes données par l'armateur cause un dommage, le capitaine devrait continuer à être immunisé par la jurisprudence *Costedoat* puisqu'elle aura été prise pour préserver la sécurité, quand bien même le résultat aura été différent de celui attendu. En affirmant que « *chaque fois que, par sa faute, le capitaine aura causé un dommage en ne respectant pas pleinement les exigences de sa mission, il devra bénéficier de l'immunité affirmée par l'arrêt Costedoat* »¹⁰⁷⁵, le professeur Bonassies semble aller dans ce sens même si les commentaires ici repris ont été énoncés avant la mise en application du Code. Le cadre de

¹⁰⁷³ Il a été reconnu des fautes de l'équipage dans l'échouement du pétrolier *Amoco Cadiz*. Serait-il raisonnable d'engager la responsabilité civile du capitaine pour les dommages causés par pollution alors que ceux-ci ont été estimés entre 730 millions et 1 milliard de Francs. REMOND-GOUILLOUD (M.), « Amoco Cadiz, Remarques sur un prototype », Colloque « Objectif Mer », Université de Paris I (Panthéon / Sorbonne) 26-28 mai 1983, IFREMER 1984 p.201. C'est une telle responsabilité qui a été retenue à l'encontre du capitaine du navire *Prestige* mais il est très peu probable qu'il rembourse quoique ce soit considérant les montants engagés et une probable insolvabilité. Tribunal Suprême d'Espagne, Ch. Pénale, 14 janvier 2016, navire *Prestige*, n°865/2015.

¹⁰⁷⁴ Voir dans ce cas la notion de *l'agony of the moment* en droit anglais, *supra* n°412.

¹⁰⁷⁵ BONASSIES (P.), *Ibid.*

la mission doit donc s'entendre de manière extensive et l'indépendance professionnelle de certaines fonctions ne doit pas lever l'immunité civile du préposé¹⁰⁷⁶.

485. Les limites à l'immunité du préposé. Conclusion. La question de la limite à l'immunité du préposé ne se pose en fait guère dans le cadre de notre étude puisque la responsabilité des préposés n'entre pas dans le cadre de notre travail, contrairement à celle du commettant, l'armateur. Précisons toutefois que la responsabilité du préposé pourra être retenue dans le cas où il commet une faute volontaire¹⁰⁷⁷. Faute qui sort du cadre de notre étude. Dans les autres cas, même si la responsabilité du préposé est retenue¹⁰⁷⁸, elle ne modifiera pas la responsabilité du commettant. Elle viendra juste doubler cette dernière.

2°) En droit anglais

486. Le principe de *Vicarious Liability*. Le droit de *common law* adopte une position en partie similaire à celle du droit français¹⁰⁷⁹. La *vicarious liability doctrine*¹⁰⁸⁰ prévoit en effet que l'employeur sera responsable des dommages causés par les fautes de ses préposés, même en l'absence de faute qui pourrait lui être imputable, à la condition que celles-ci aient été commises « *in the course of the employment* »¹⁰⁸¹. Cette approche du droit anglais trouve sa source dans la maxime "*Qui Facit per Alium Facit per se*" qui signifie « *celui qui accomplit un acte au travers d'une autre personne, est réputé, en droit, comme l'accomplissant lui-même* ». Depuis l'affaire *Lister*¹⁰⁸², c'est une approche extensive¹⁰⁸³ de la notion qui doit être retenue. L'acte fautif ayant contribué au dommage peut aller à l'encontre des ordres donnés par le commettant, et peut même être volontaire. Cela n'aura pas d'incidence s'il est en lien avec sa mission. Même les actes volontaires, qui s'inscrivent dans cette mission, entraîneront la

¹⁰⁷⁶ A l'instar des décisions apportées dans le domaine médical qui malgré quelques hésitations semblent adopter cette approche.

¹⁰⁷⁷ Notamment une faute volontaire pénale. V. en ce sens et de manière plus générale la décision de la Cour de cassation du 14 décembre 2001 qui infléchi la jurisprudence *Costedoat* qui retient la responsabilité civile du préposé lorsqu'une faute pénale intentionnelle est retenue à son encontre. Arrêt « Cousin », Cass. Plein., 14 décembre 2001, n°00-82066, *Bull. 2001, AP*. En matière maritime on pourrait par exemple penser à la navigation à contre sens dans un Dispositif de Séparation de Traffic (DST), *DMF* n°, 1 juin 2002, supplément.

¹⁰⁷⁸ Notamment lorsque sa responsabilité pénale est engagée. Dans ce cas, la jurisprudence tente de rapprocher la faute civile de la faute pénale et ne se limite plus à la seule faute pénale volontaire tel que retenue par l'arrêt « Cousin », levant ainsi l'immunité du préposé. Elle n'écarte cependant pas nécessairement la responsabilité de l'armateur. Pour des réserves sur une telle approche V. les observations du professeur Pierre Bonassies sur le cas du navire *La Normande*. En l'espèce, la Cour a retenu la responsabilité pénale du capitaine pour un manquement à la sécurité ayant entraîné le décès d'un marin à bord du navire de pêche. La Cour a également retenu la responsabilité civile du capitaine au motif que « *Le capitaine, auteur d'une faute qualifiée au sens de l'article 121-3 du Code pénal engage sa responsabilité civile à l'égard du tiers victime de l'infraction, ce, en application de l'article 5 de la loi 69-8 du 3 janvier 1969* ». Cass. Crim., 13 mars 2007, n°06-85422, inédit, navire *La Normande*, *DMF* 2007-686, p.881 et s., obs. BONASSIES (P.), « Remous sur l'immunité civile du capitaine en cas de faute pénale » & *Revue Scapel* 2007.30.

¹⁰⁷⁹ *Glass Company Ltd v. The ship Anglo-Indian*, [1944] RCS. 409.

¹⁰⁸⁰ "*This is the second rule of attribution of liability to a company, by which liability can be attributed to it through the acts or omissions of its servants or agents who carry out activities on behalf of the company during the course of their employment, but are not the directing mind of the corporation, such as directors.*", MANDARAKA-SHEPPARD (A.), *Managing risks in the Twenty first century: an overview*, *Modern Maritime Law*, Vol.2 *Managing Risks and Liabilities*, 3rd edition (2013), Chap. 4: Attribution of liability: risk management in the context of the ISM.

¹⁰⁸¹ Dans l'exercice des fonctions.

¹⁰⁸² *Lister v. Hesley Hall Ltd* [2001] UKHL 22.

¹⁰⁸³ *Lloyd v. Grace, Smith & Co* [1912] AC 716.

responsabilité du commettant¹⁰⁸⁴. Le critère traditionnel pour distinguer si l'auteur de la faute est bien un employé ou un travailleur indépendant est le degré et le droit de contrôle dans l'exécution d'une mission. Si l'employeur détermine comment un travail doit être fait, la personne qui l'exécute sera considéré comme un préposé¹⁰⁸⁵. A l'inverse, si le donneur d'ordre ne détermine que ce qui doit être fait et que la personne a toute latitude pour déterminer par elle-même comment elle doit procéder pour atteindre ce but, elle ne sera pas considérée comme un préposé¹⁰⁸⁶. Cette approche n'empêche pourtant pas la prise de décision de la part du préposé puisque celui-ci a l'autorité pour protéger les intérêts de son commettant¹⁰⁸⁷. Le capitaine qui prend des initiatives (ou des tentatives d'initiative) pour préserver l'expédition, quand bien même elles iraient contre les instructions de l'armateur (notamment celles contenues dans le SMS), agirait toujours dans le cadre de la préposition et clarifie donc le problème posé sur l'exécution du Code ISM et la notion de « cadre de la mission ».

487. Action récursoire contre le préposé. Le droit de *common law* permet par ailleurs au commettant d'exercer une action récursoire contre son préposé. Mais cette possibilité reste très théorique. L'employeur peut en effet, une fois la victime dédommée, demander réparation à son employé. Fortement critiquée¹⁰⁸⁸, cette approche se retrouve notamment dans la section 1(1) du *Civil Liability (Contribution) Act* de 1978¹⁰⁸⁹ mais n'est réellement mise en application que lorsque l'employé commet une faute inexcusable (*wilful misconduct*) ou intentionnelle¹⁰⁹⁰. C'est d'ailleurs majoritairement les sociétés d'assurances qui exercent leur action récursoire sur l'employé fautif lorsqu'ils sont subrogés dans les droits de l'employeur et que l'équipage fautif n'est pas inscrit comme coassuré à la police d'assurance de l'armateur.

488. Conclusion. Le mécanisme de la responsabilité du fait d'autrui fera supporter à l'armateur la grande majorité des réparations des dommages causés par ses préposés. Il ne fait aucun doute que le recrutement de marins compétents ne supprimera pas totalement le risque pour l'armateur de voir sa responsabilité civile engagée alors qu'il n'aura commis aucune faute personnelle, mais cette stratégie aura le mérite d'en limiter les risques et probablement les effets. Les nombreux accidents maritimes montrent que les erreurs humaines ne seront jamais supprimées. Mais ils montrent également que lorsqu'elles s'inscrivent dans un environnement humain ou l'incompétence, dans le sens large du terme, prédomine, leurs effets sont extrêmement dévastateurs¹⁰⁹¹. Le droit maritime ne semble donc pas,

¹⁰⁸⁴ *Mattis v. Pollock (t/a Flamingos Nightclub)* ou une société a été tenue responsable pour les actes violents de son personnel de sécurité.

¹⁰⁸⁵ *Yewens v. Noakes*, [1880] 6 QBD, 530, 532-3.

¹⁰⁸⁶ *Honeywill and Stein Ltd v. Larkin Brothers Ltd*, [1934] 1 KB 191, 196.

¹⁰⁸⁷ Lord Justice Bankes: "As a general rule a servant has an implied authority upon an emergency to endeavor to protect his master's property if he sees it in danger"¹⁰⁸⁷. Les actes commis par les préposés seront analysés au cas par cas pour savoir s'ils sont bien réalisés dans le cadre de la mission qui a été définie.

¹⁰⁸⁸ MARKESINIS (B.S.), DEAKIN (S.F.), *Tort Law*, Oxford University Press, 3rd Ed. (1995), p.517-518. Une des critiques tout à fait fondées consiste à considérer qu'il est moralement discutable de faire supporter à un employé des montants de réparations astronomiques consécutifs à une faute qui est parfois inversement proportionnelle au dommage causé.

¹⁰⁸⁹ Section 1.1 - *Proceedings for contribution: Subject to the following provisions of this section, any person liable in respect of any damage suffered by another person may recover contribution from any other person liable in respect of the same damage (whether jointly with him or otherwise).*

¹⁰⁹⁰ Suite à la mise en place officieuse d'un *Gentleman Agreement*, empêchant, pour des raisons d'éthique, à l'employeur et à son assureur d'effectuer une action récursoire contre leurs employés.

¹⁰⁹¹ Voir par exemple, les naufrages de l'*Amoco Cadiz* ou du *Costa Concordia* dont nous avons déjà détaillé les circonstances.

de prime abord, offrir des protections particulières à l'armateur. Reste à qualifier la relation entre l'armateur et son équipage lorsque celui-ci n'est pas leur employeur direct.

B. La délégation de la gestion de l'équipage, un maintien de la relation commettant-préposé entre l'armateur et les marins employés par un tiers

489. Eloignement des *managers* et des armateurs L'armateur qui choisit de déléguer la gestion de l'équipage à une société tierce, avec toutes les difficultés que cela implique sur la maîtrise de leur compétence, s'éloigne indiscutablement de l'exploitation de ses navires. Cet éloignement matériel ne semble cependant pas constituer un éloignement de ses responsabilités.

La responsabilité du fait d'autrui ci-dessus évoquée, et qui fait naître une forme d'immunité des préposés (dont le capitaine), peut se compliquer dans le cas particulier de la délégation de la gestion humaine à une société tierce. L'armateur n'est plus nécessairement l'employeur des marins qui travaillent sur ses navires. La notion de subordination qui caractérise les relations entre préposé et commettant et qui est matérialisée par le contrat de travail ne s'efface-t-elle pas lorsque disparaît toute relation contractuelle entre le marin et l'armateur ? La réponse se trouve essentiellement dans le droit de *common law* qui régit ces relations tripartites complexes. Avant les années 70, il existait assez peu d'exemples de responsabilité des *shipmanagers* ou des *crewmanagers*. En règle générale le *shipmanager* et l'armateur avaient une relation personnelle forte. Ils réglaient leurs différends au cas par cas, en privé, et sans rendre leurs litiges publics. Les mutations de l'organisation des sociétés d'armement des années soixante-dix ont entraîné l'apparition de nouveaux propriétaires de navires, totalement étrangers au milieu maritime. Pour les exploiter, ceux-ci ont fait appel à des sociétés de gestion, notamment humaine, avec lesquelles ils n'avaient pas de relations étroites. Les litiges ne pouvaient plus se régler dans l'ambiance feutrée des salons de l'armateur.

490. Le *crewmanager*, un simple mandataire. La responsabilité du *shipmanager* ou du *crewmanager*, lorsque celui-ci ne s'occupe qu'exclusivement des aspects humains de l'exploitation du navire, trouve sa source dans les relations contractuelles établies entre l'armateur et le *manager*, à qui il délègue tout ou partie de ses missions. Comme nous l'avons vu précédemment, le *manager* n'agit pas en son propre nom mais en simple mandataire de l'armateur. L'équivalent en *common law* se retrouve dans la « *law of agency* » qui considère que le *shipmanager* agit seulement sur les ordres de son mandant. Il doit donc se conformer à ses ordres (*as agent*), agir en bon professionnel, ne pas déléguer à nouveau (sauf accord), agir de bonne foi et garder une comptabilité séparée. Il doit en outre clairement mentionner aux tiers qu'il agit au nom de l'armateur, « *as agent only* », et non pas en principal¹⁰⁹².

La question du placement des gens de mer ne pose pas de difficulté particulière sur la responsabilité de l'armateur puisque le marin pourra être directement employé par lui au travers du contrat d'engagement maritime¹⁰⁹³. Il sera donc bien son préposé. La société à laquelle l'armateur fera

¹⁰⁹² *Maritime Stores Ltd v. Marshall & Co. Ltd* [1963] 1 Lloyd's Rep. 602, QBD.

¹⁰⁹³ Voir par exemple en droit français sur le placement des marins : C. trav., Art. L.5321-1 : « L'activité de placement consiste à fournir, à titre habituel, des services visant à rapprocher les offres et les demandes d'emploi, sans que la personne assurant

appel ne servira que d'intermédiaire pour rapprocher une main d'œuvre avec un employeur potentiel (l'armateur). En revanche, lorsque le marin contracte directement avec l'agence de *manning* et que celle-ci met les marins à dispositions de l'armateur, il n'existe plus de lien direct de préposition entre ces derniers¹⁰⁹⁴ (*Crewman B* et *Crewman A*)¹⁰⁹⁵.

491. Absence de lien contractuel. Maintien de la préposition (oui). L'armateur reste pourtant le donneur d'ordre. Il définit le cadre de la mission du personnel servant sur le navire qu'il exploite. La faute d'un marin employé par un tiers ne doit donc pas entraîner la faute de son employeur administratif¹⁰⁹⁶, mais bien de celui qui donne les instructions d'exploitation du navire. Celui qui, en somme, définit le cadre de leur mission. Une telle approche qui ne reconnaît que l'armateur comme commettant protège les tiers qui auraient subi un dommage causé par l'équipage et pour lesquels le contrat de *management* leur serait totalement inconnu. Les contrats conclus entre l'armateur et le manager vont d'ailleurs dans ce sens puisqu'ils précisent que « *The crewmanager shall not be liable for any act or omission of the crew (...) even if such acts or omissions are negligent, grossly negligent or wilfull (...)* »¹⁰⁹⁷. Cette exonération de responsabilité du *crewmanager* pouvant être levée, comme nous le verrons, en cas de faute personnelle de ce dernier, notamment lorsqu'il aura failli à son obligation de recruter un équipage compétent. Cette situation ambiguë se retrouve également en droit anglais. Rien ne fait objection à ce qu'une personne soit traitée comme un employé de l'armateur pour un aspect particulier de sa mission (conduite du navire) mais que pour un autre aspect, il soit l'employé du manager (paiement des salaires ou couverture d'assurance par exemple)¹⁰⁹⁸.

492. Le *shipmanager*, exploitant apparent, solidaire de l'armateur. Le *manager* est donc en théorie protégé par les garanties offertes par l'armateur. Un commandant que la société de recrutement aura engagé et mis à disposition de l'armateur sur un de ses navires et qui cause un abordage ne devrait pas engager la responsabilité de cette société vis-à-vis des tiers. Seul l'armateur sera

cette activité ne devienne partie aux relations de travail susceptibles d'en découler. La fourniture de services de placement peut être exercée à titre lucratif. Les entreprises de travail temporaire peuvent fournir des services de placement au sens du présent article ».

¹⁰⁹⁴ "In contrast to the approach taken in *CREWMAN B 2009* no express reference is made to the employer of the crew in *CREWMAN A 2009*. While the Sub-committee felt that it was essential under the lump sum version to maintain a clear statement identifying the crew managers as the employers of the crew because of the "principal" basis of the agreement such restrictions were considered of less importance in the agency version. Thus, *CREWMAN A 2009* is by default an agency agreement but it has been drafted to provide the flexibility for parties to agree on the identity of the employer of the crew should local or specific laws, regulations or commercial circumstances dictate such a change", BIMCO *Crewman A (costs + fee) 2009 – Explanatory Notes*, p.5, www.bimco.org. Sur le contrat *Crewman A*, V. Art. 3: « *The crew managers act as agents for and behalf of the owners* ».

¹⁰⁹⁵ Art. 3 "The crew managers shall be the employers of the crew and shall carry out Crew Management Services of the vessel in their own name".

¹⁰⁹⁶ Le *crewmanager* n'est en fait pas un simple employeur administratif. Cette expression peut être utilisée dans le cadre de notre étude puisqu'il n'a aucun pouvoir pour donner des ordres en ce qui concerne l'exploitation du navire à proprement parler. En revanche, le *crewmanager* peut avoir des obligations plus ou moins étendues envers les marins qu'il emploie, notamment en matière sociale, de formation continue, de rapatriement ainsi que sur l'obligation de sécurité etc. V. par exemple sur ce dernier point sur un manquement de la société de *crewmanagement*, TI Bordeaux, 27 septembre 2017, *DMF* 2018-799, p.120 et s., obs. CHAUMETTE (P.). Il ne sera donc pas qu'un simple « employeur administratif ».

¹⁰⁹⁷ Contrat type *Crewman B*, Cl.10.3. V. également contrat type *Crewman A*, Cl. 14.c pour des termes identiques. Le contrat *Shipman* stipule de la même manière que « *the managers shall not be liable for any act or omissions of the crew, even if such acts or omissions are negligent, grossly negligent or wilful...* ».

¹⁰⁹⁸ "We have (...) noted that, in principle, there is nothing illogical in saying that a person might be treated as an employee of another person for one purpose (e.g. liability) but not for another (e.g. for tax or social security reasons)", *Tort Law*, Ibid. p.522.

responsable des dommages liés à cet accident. Mais ce régime de responsabilité théorique est souvent remis en cause parce que l'armateur sait organiser son insolvabilité avec le cloisonnement permis par la création de *single ship companies*. Cette stratégie d'armement crée une insécurité juridique pour les tiers lorsqu'une action en dédommagement est intentée contre elle. La fragilité des recours est également accrue par la place de plus en plus importante prise par les sociétés de management. Celles-ci peuvent en effet gérer l'exploitation intégrale du navire (commerciale, humaine et technique) tout en étant officiellement un simple mandataire. A notre sens leur pouvoir de décision rend ce statut caduc et se rapproche plus du contrat d'entreprise que du mandat¹⁰⁹⁹. Notamment lorsque le manager met en place et fait appliquer le code ISM qui couvre en fait toute l'exploitation du navire. Il en devient l'armateur apparent¹¹⁰⁰. Il apparaît donc légitime pour les tiers d'engager leurs actions en responsabilité contre l'armateur déclaré du navire mais également contre le *manager*. C'est la position prise par la Cour d'appel de Londres dans l'affaire du navire *Marion* dans laquelle et l'armateur et le *shipmanager* ont été reconnus solidairement responsables des dommages causés par l'équipage à des installations sous-marines¹¹⁰¹ et sur laquelle nous reviendrons plus longuement. Même si en l'espèce des fautes personnelles ont été retenues à l'encontre des deux parties, notamment sur la gestion de l'équipage et sur leur compétence, rien ne devrait faire obstacle à appliquer la responsabilité pour le fait d'autrui au *manager* et à l'armateur en l'absence de toute faute personnelle. Mais cette approche ne devrait être justifiée que lorsque le *manager* gère l'intégralité de l'exploitation du navire. Elle ne devrait pas être appliquée lorsque le mandataire n'est qu'un simple *crewmanager*. Dans ce cas précis, les dommages causés par les fautes de l'équipage qu'il emploie ne devraient pas engager sa responsabilité, puisque seul l'armateur définit le cadre de leur mission.

493. Décision *The Humber Way*. Identification de l'employeur d'un marin recruté par un *manager*. La question de l'identification de l'employeur d'un marin recruté par une société de *crewmanagement* a pu être posée en 2008 dans une décision très intéressante¹¹⁰². La décision ne reposait pas sur la responsabilité civile de l'armateur pour un dommage causé par la faute d'un marin employé par un *manager*. Elle reposait sur sa capacité à agir, en tant qu'employeur, d'un marin recruté par une agence de *manning* (sous un contrat de type *Crewman A*) et décédé par la faute d'un tiers. Si la cour accueille favorablement le recours de l'armateur, alors rien ne s'opposera à ce que la démarche inverse soit recevable. Lorsqu'un tiers subit un dommage par la faute d'un marin employé par une agence de *manning*, il pourra demander la réparation du préjudice à l'armateur sur la base de la responsabilité du fait d'autrui (ou de la doctrine de la *vicarious liability*). En l'espèce, le second mécanicien d'un navire est décédé après avoir été heurté par un chauffeur lors des opérations de déchargement. Après avoir indemnisé la famille, l'armateur a engagé une action en responsabilité contre le port pour la faute de son employé. Puisque l'armateur a délégué la gestion de l'équipage, dont le second capitaine, à la société de

¹⁰⁹⁹ C. civ., Art. 1710. Le contrat d'entreprise peut être défini comme étant « la convention par laquelle une personne s'oblige contre rémunération à exécuter un travail de façon indépendante et sans représenter son cocontractant » ; Cass. Civ., 19 février 1968, n°64-14315, *Bull. civ. I*, Dalloz, Répertoire de Droit Civil, (nov.2016). Celui-ci se rapproche du « *contract of service* » du droit anglais. Voir par exemple lorsque la personne ou la société a suffisamment de liberté dans l'exécution de son travail en droit anglais pour qualifier la relation de contrat de service avec son « employeur » plutôt que de mandataire, *WHPT Housing Association Ltd v. Secretary of State for Social Services*, [1981] ICR 737.

¹¹⁰⁰ CORBIER (I.), *Ibid*, p. 279 et s. V. également DELEBECQUE (Ph.), *Droit maritime*, *Ibid*, n°520.

¹¹⁰¹ *The Marion*, [1984], 2 Lloyd's Rep. 4

¹¹⁰² *Ferryways NV v. Associated British Ports, The Humber Way*, [2008] 1 LLR 639.

crewmanagement Ambra et la gestion technique a une autre compagnie, le port soutenait que l'armateur n'avait pas qualité à agir. Selon lui seule la société Ambra devait être reconnue comme étant l'employeur du marin décédé. Même si le contrat d'engagement maritime stipulait expressément que le second capitaine était l'employé d'Ambra, la Cour n'a pas retenu l'argument du port au motif que « *there was no express provision that it was (Ambra) the only person to have the rights and obligation of an employer under the contract of employment* »¹¹⁰³. Et la cour de s'attacher à démontrer que l'agence de *manning* ne pouvait pas être l'entité qui définissait le cadre de la mission puisque beaucoup trop petite et sans contrôle de l'application du Code ISM et que « *rather than Ambra being the employer, the true employer of the crew was in fact the owner or operator of the vessel upon which the employee agreed to serve* »¹¹⁰⁴. La relation commentant-préposé entre un armateur et un marin employé par un tiers semble donc survivre à l'absence de relations contractuelles entre ces derniers.

494. Assurance du *crewmanager*. La responsabilité du *manager* et de l'armateur étant souvent retenues conjointement, il est devenu crucial pour ce premier de s'assurer contre les éventuels recours des tiers. Ne pouvant assumer personnellement une assurance trop importante, les *managers* ont été intégrés, tout comme l'équipage, au contrat d'assurance de responsabilité de leur mandant en tant que coassurés¹¹⁰⁵. Cette garantie est vitale pour lui puisqu'en cas d'insolvabilité de l'armateur, la clause d'« *indemnity* » du contrat type deviendrait inopérante¹¹⁰⁶. L'armateur ne pourrait plus garantir son mandataire contre les recours directs qui pourraient être intentés contre lui. Lorsqu'un dommage résultera de la seule faute de l'équipage, les dommages occasionnés au navire seront alors couverts par l'assurance coque et machine de l'armateur. Lorsque l'erreur de l'équipage cause un dommage à un tiers, l'assurance P&I fournie par l'armateur pourra couvrir les réparations pour le préjudice causé¹¹⁰⁷ (voir en ce sens l'annexe 7).

495. Conclusion. Le *shipmanager* qui prend le contrôle intégral du navire, dont l'armement en équipage, pourra avoir à répondre des dommages causés par les fautes des marins qu'il emploie, conjointement avec l'armateur officiel. Il ne pourra plus dans ce cas être considéré comme un simple mandataire. Son contrôle sur l'expédition nautique sera tel qu'il devra être assimilé comme l'exploitant du navire et par conséquent être à son tour considéré comme armateur apparent. En revanche, un *crewmanager* qui n'a pas commis de faute dans le cadre de sa mission ne devrait pas voir sa responsabilité pour le fait d'autrui engagée lorsque les marins qu'il aura recrutés seront les auteurs d'un dommage et qu'il aura satisfait à ses obligations. Seul l'armateur devrait dans ce cas, répondre civilement des actes de ses préposés, quand bien même aucun lien contractuel n'existerait entre lui et l'auteur du dommage¹¹⁰⁸. Il ne semble donc pas qu'une stratégie de délégation qui l'éloigne de la gestion de ses navires, permette à l'armateur de s'éloigner de ses responsabilités. La vigilance de l'armateur

¹¹⁰³ BUTLER (R.), "Owners, operators and crew managers: are you sure you know who your employees are?", *ReedSmith LLP*, Client Alert 08-036, (March 2008).

¹¹⁰⁴ BUTLER (R.), *Ibid.*

¹¹⁰⁵ Pour un exemple de co-assurance, V. annexe 7.

¹¹⁰⁶ Pour la clause d'indemnité qui consiste à couvrir tous les éventuels recours formés contre le *crewmanager* par l'armateur si celui-ci a agi dans le cadre du contrat, V. par exemple clause 10.4 du contrat type *Crewman B*.

¹¹⁰⁷ www.gard.no

¹¹⁰⁸ La notion de « préposition » prévue par le Code Civil ne saurait donc en droit maritime se limiter à l'existence d'un contrat de travail.

dans le choix d'une société de *manning* sera donc cruciale¹¹⁰⁹. Il devra s'assurer, comme nous l'avons déjà mentionné, que celle-ci possède des procédures de recrutement suffisamment abouties pour assurer l'emploi de marins compétents.

II. Adapter la responsabilité de l'armateur à l'exploitation d'un navire, des dispositions dérogatoires du droit commun

496. Le principe de la responsabilité du fait d'autrui issue du droit commun ne s'applique cependant pas à toutes les actions en réparation extracontractuelles intentées contre les armateurs pour les dommages causés par son équipage. Les spécificités inhérentes à l'exploitation d'un navire ont conduit le législateur à adopter des régimes spécifiques en fonction du fait générateur du dommage, de sa nature ou de son montant. Ils s'avèreront être assez protecteurs pour les armateurs puisqu'ils établiront tour à tour, ou cumulativement, une responsabilité pour faute prouvée, une responsabilité canalisée sur le propriétaire ou encore une responsabilité limitée. Ainsi, le régime de droit commun pourra être totalement écarté au profit d'un régime spécifique dans le cas des abordages. Ces événements étant directement causés par les erreurs humaines des opérateurs et largement dépendants de leurs compétences, il nous faudra en préciser les principes (A). La nature du dommage causé pourra également entraîner l'application d'un régime de responsabilité particulier, notamment dans le cas de la pollution. Même si un tel préjudice ne résulte plus aujourd'hui directement de la compétence des équipages¹¹¹⁰, il peut en être l'une des conséquences (B) (pollution causée par un abordage par exemple). Enfin, lorsque les montants de réparation pour le préjudice causé par ses équipages dépasseront un certain seuil, l'armateur pourra bénéficier de plafonds de limitation et par conséquent, ne pas à avoir à réparer intégralement le préjudice causé (C).

A. Un régime adapté au fait générateur du dommage, le cas de l'abordage

497. Sources du droit. L'abordage maritime peut être défini comme étant la collision entre deux navires, même sans heurts¹¹¹¹. Comme nous l'avons mentionné au cours de notre étude, l'abordage maritime est un événement de mer relativement courant qui met très régulièrement en avant l'erreur humaine comme cause de l'accident et des dommages en résultant. La convention COLREG laisse en effet une grande place à l'interprétation des chefs de quart dont les compétences seront primordiales pour effectuer les manœuvres appropriées à la situation rencontrée. Le régime juridique de l'abordage sera tout aussi spécifique que les règles qui encadrent la conduite des navires. Le Code du commerce prévoyait déjà en son article 407 un régime particulier pour ce type d'accident qui ne peut pas être réglé par le droit commun. La liberté laissée aux capitaines dans la navigation et dans la conduite

¹¹⁰⁹ Le rapport d'accident du navire *Costa Concordia*, préconisait ainsi d'établir au travers du SMS, des procédures de contrôle des sociétés de manning et des audits obligatoires réguliers par l'armateur. Rapport d'accident du navire *Costa Concordia*, Ibid, p.165.

¹¹¹⁰ Il est aujourd'hui assez peu probable de polluer les océans par incompétence. Soit l'acte résulte d'une malveillance, soit il est le résultat d'un accident ou d'un incident.

¹¹¹¹ « *L'abordage est une collision entre deux navires de mer ou entre un navire de mer et un ou plusieurs bateaux de navigation intérieure* », Dalloz, Fiches d'orientation, Abordage, Mars 2018.

de leur navire, les spécificités manœuvrières de ces derniers et les particularités de l'environnement marin imposaient en effet d'établir un juridique adapté aux contraintes de l'exploitation nautique. La convention de Bruxelles de 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage élaborée à cet effet s'applique toujours aujourd'hui¹¹¹². Définir précisément le domaine d'application de l'abordage nous éloignerait de notre étude. Nous pouvons cependant en préciser le régime juridique afin d'en relever les spécificités.

498. Régime basé sur la faute prouvée. Les dommages causés par un abordage engagent la responsabilité civile de l'auteur de l'accident. En précisant qu'« *il n'y a point de présomptions légales de faute quant à la responsabilité de l'abordage* », la convention de Bruxelles de 1910 fonde un régime de responsabilité basé sur la faute prouvée. En énonçant que « *si l'abordage est causé par la faute de l'un des navires, la réparation des dommages incombe à celui qui l'a commise* »¹¹¹³ la loi française va dans le même sens. Contrairement au régime général, celui qui demande réparation au tiers auteur du dommage, devra prouver que ce tiers a commis une faute, établir la matérialité des dommages et le lien de causalité entre ces deux éléments. La responsabilité basée sur le fait des choses doit donc être écartée dans le cas de l'abordage. La doctrine¹¹¹⁴ et la jurisprudence¹¹¹⁵ sont fermes sur ce point. La seule constatation entre un fait matériel et un dommage causé par un objet que l'on a sous sa garde ne peut pas suffire. Il n'y a pas donc pas de présomption légale de faute. L'application du régime de l'abordage entraîne par conséquent trois catégories d'événements, l'abordage fautif, l'abordage fortuit¹¹¹⁶ et l'abordage par faute commune.

499. Condition de la faute de l'armateur (non). Même si le mécanisme de la responsabilité extracontractuelle de l'armateur pour le fait d'autrui continue de s'appliquer pour les dommages causés par ses équipages lors d'un abordage (l'armateur reste responsable des actes de ses préposés), sa responsabilité ne pourra être retenue qu'à condition que le demandeur apporte la preuve de la faute dans la conduite du navire et qu'il établisse le lien de causalité avec le dommage¹¹¹⁷. C'est donc un régime de responsabilité plus protecteur pour l'armateur que le régime de droit commun. Il n'est par ailleurs pas nécessaire que l'armateur commette une faute qui lui soit personnellement imputable pour retenir la faute de son navire abordeur¹¹¹⁸, et donc sa responsabilité. Ainsi, un arrêt du 26 octobre 1982, a pu décider que la faute du capitaine du navire abordeur n'impliquait pas celle de l'armateur si ce dernier avait vérifié qu'il remplissait les conditions légales et réglementaires nécessaires pour commander le navire¹¹¹⁹. En matière d'abordage, la faute de l'armateur dans la gestion humaine de son navire sera, de toute façon, complexe à prouver pour les demandeurs, car ils auront très difficilement accès aux informations concernant ses stratégies d'armement. Leurs chances de succès seront plus grandes si leur

¹¹¹² Ratifiée par la France de 1 février 1913 et entrée en vigueur le 1 mars 1913, *JORF* 15 mars 1913.

¹¹¹³ C. transp. Art. L.5131-3.

¹¹¹⁴ Le Doyen Ripert écrivait ainsi : « *on ne peut admettre en cas d'abordage l'application de l'article 1384 du code civil sur la responsabilité du fait des choses* », RIPERT (G.), *Droit maritime*, T.3, n°2089 bis (1953).

¹¹¹⁵ Cass. Com, 21 janvier 1952, *DMF* 1952-242.

¹¹¹⁶ L'étude de l'abordage fortuit n'a pas d'intérêt pour notre propos puisqu'il ne traduit pas de faute. Chacun devant supporter son propre préjudice.

¹¹¹⁷ BOURBONNAIS-JACQUARD (I.), *L'abordage maritime*, Ibid, p.136.

¹¹¹⁸ Certains auteurs voient l'abordage comme une responsabilité de l'armateur mais pas nécessairement sa faute, RODIERE (R.), DU PONTAVICE (E.), *Précis de Droit maritime*, Dalloz, 12^e Ed., Paris (1997), n°433.

¹¹¹⁹ Cass. 28 octobre 1982, *Juris Data* n°002431.

action se focalise sur les erreurs de conduite de l'équipage dans les manœuvres anticollision. Le lien de causalité sera dans ce cas beaucoup plus facile à démontrer¹¹²⁰.

500. Faute de l'équipage. Effectivement, les demandeurs s'appuieront le plus souvent sur les seuls manquements de l'équipage dans l'application des règles de route définies par la convention COLREG. Nous avons pu préciser plus haut comment ces fautes pouvaient se développer. L'enregistrement des données de navigation seront donc des éléments cruciaux pour l'étude du comportement fautif. Ces éléments permettront en effet de donner aux juges une idée précise de la situation nautique (incluant les conditions météorologiques) avant et au moment de l'évènement. Les positions des navires, les caps suivis et les vitesses seront autant d'éléments déterminants dans l'appréciation d'une éventuelle faute. Mais nous avons également pu démontrer que leur application pouvait être en grande partie sujette à l'appréciation des opérateurs et que dans de très nombreux cas, la répartition de la réparation des dommages pouvait être calculée au prorata du degré de la faute de chacun des navires. Ce qui appelé la faute commune¹¹²¹ est rappelée par l'article 4 de la convention de 1910 qui énonce que « *s'il y a faute commune, la responsabilité de chacun des navires est proportionnelle à la gravité des fautes respectivement commises* ».

Toujours est-il que plus l'incompétence d'un chef de quart dans sa capacité à assurer des manœuvres anticollisions appropriées sera grande, plus la faute qu'il aura commise sera manifeste et facile à prouver. Par conséquent, l'armateur risque de voir sa responsabilité civile engagée dans une plus large proportion, voire intégralement. Après avoir précisé ce régime de responsabilité propre à l'abordage, il nous faut nous pencher sur un second régime tout aussi particulier, celui de la responsabilité pour les dommages causés par la pollution.

B. Un régime adapté à la nature du dommage, le cas de la pollution

501. Convention CLC 69. Responsabilité de plein droit et canalisée. La convention CLC 69 (*Civil Liability Convention*) a été créée à la suite du naufrage du *Torrey Canyon* en mars 1967 afin de définir les responsabilités pour indemniser de manière équitable les personnes qui subissent des dommages par la pollution aux hydrocarbures transportés en vrac sur les navires¹¹²². La convention a été modifiée par le protocole du 27 novembre 1992¹¹²³. Ce texte établit une responsabilité canalisée sur le propriétaire du navire et de plein droit. Il sera donc responsable du dommage causé même en l'absence de faute. En contrepartie, le propriétaire pourra bénéficier de plafonds de limitations qui seront eux,

¹¹²⁰ Lors d'une décision de 1950, la Cour d'appel de Pau n'a pas retenu la responsabilité de l'armateur pour un abordage causé par un de ses navires puisque selon elle, le défaut de qualification de l'équipage ne constituait pas la cause de l'abordage. Les demandeurs n'ont pas su démontrer le lien de causalité. Il sera très difficile de prouver l'incompétence d'un membre d'équipage chef de quart dans une domaine très spécifique, celui de sa capacité à effectuer les manœuvres anti collisions conformément aux bonnes pratiques. CA Pau, 25 janvier 1950, *DMF* 1950-346.

¹¹²¹ V. par exemple, CA Basse-Terre, 17 décembre 2017, n°06/01501, *Juris Data* n°2007-371602.

¹¹²² Convention CLC signée en 1969 à Londres (*Civil Liability Convention*). Plus simplement, le texte s'applique aux dommages de pollution causés par les marchandises des pétroliers. Texte ratifié par la France le 17 mars 1975.

¹¹²³ Protocole signé à Londres le 27 novembre 1992 et intégré en droit interne par le Décret no 96-718 du 7 août 1996 portant publication du protocole de 1992 modifiant la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et signé par la France le 8 février 1993. *JORF* n°189 du 14 août 1996.

conditionnés à l'absence de faute personnelle conformément à l'article V-2 du texte¹¹²⁴. Cette limitation étant opposable à tout créancier qui fondera sa demande pour un dommage de pollution défini par l'article II-6¹¹²⁵.

502. Plafonds de limitation. L'étude de ce régime ne présente pas beaucoup d'utilité car en étant canalisée sur le propriétaire du navire, la responsabilité civile des armateurs pour les dommages causés par la pollution ne devrait pas être engagée. Le protocole de 1992 interdira en effet toute action contre l'affréteur, même coque nue¹¹²⁶ si aucune faute d'une extrême gravité ne peut être retenue à son encontre, une faute dite inexcusable¹¹²⁷. En dehors d'une faute de cette nature et qui sera analysée un peu plus loin, sa responsabilité pourra être retenue dans le cas où le propriétaire du navire exploite lui-même son navire et que par conséquent il supporte également la qualité d'armateur telle que nous avons pu la définir précédemment (cas de l'armateur-propriétaire). Dans ce cas particulier qui ne correspond plus aux modes d'exploitation modernes des navires, le propriétaire (ou l'armateur propriétaire) ne pourra plus se prévaloir des plafonds de limitation si une faute inexcusable est retenue à son encontre¹¹²⁸. Or, il est beaucoup plus facile de retenir une faute contributive au dommage dans le cadre de l'exploitation du navire plutôt que dans le seul cadre de la propriété, du moins dans le domaine de la compétence des équipages¹¹²⁹.

C. La limitation de responsabilité pour les créances maritimes, un régime lié aux montants de réparation

503. Une cohabitation entre le droit commun et le droit particulier. Malgré certaines particularités que nous venons de montrer, la responsabilité de l'armateur pour les dommages causés par ses équipages, qu'ils soient ou non employés directement par lui, est largement inspirée du droit commun. Cette tendance est notamment mentionnée dans le Code des transports qui énonce que « l'armateur répond de ses préposés terrestres et maritimes dans les termes de droit commun »¹¹³⁰. Sauf dans le cas spécifique de l'abordage qui établit une responsabilité basée sur la faute prouvée, l'armateur sera civilement responsable des dommages causés par ses préposés si les actes qui les ont générés n'excédaient pas le cadre de leur mission. Mais l'article L.5412-1 ne s'arrête pas à énoncer ce seul aspect

¹¹²⁴ Convention CLC, Art.V-2 : « Si l'événement est causé par une faute personnelle du propriétaire, ce dernier n'est pas recevable à se prévaloir de la limitation prévue au paragraphe 1 du présent article ».

¹¹²⁵ Art. I-6 : « "Dommage par pollution" signifie toute perte ou tout dommage extérieur au navire transportant des hydrocarbures causé par une contamination résultant d'une fuite ou de rejet d'hydrocarbures, où que se produise cette fuite ou ce rejet, et comprend le coût des mesures de sauvegarde et toute perte ou tout dommage causés par lesdites mesures ».

¹¹²⁶ Ce qui le fait passer pour un armateur vis-à-vis des tiers s'il exploite lui-même le navire.

¹¹²⁷ La faute doit être d'une exceptionnelle gravité, elle doit être inexcusable. Voir Art. III-4 dernier alinéa. Voir également plus loin dans notre étude, Titre 2, Chapitre 2.

¹¹²⁸ Par le protocole de 1992 puisque la Convention initiale empêchait le propriétaire de se prévaloir des plafonds de limitation en cas de faute simple.

¹¹²⁹ Des dispositions de même nature se retrouvent dans la Convention Bunker de 2001 ratifiée par la France le et traitant des dommages de pollution causés par les soutes des navires. Celle-ci retient également la responsabilité de plein droit du propriétaire mais elle n'est en revanche pas canalisée. Convention Bunker 2001, signée à Londres le 23 mars 2001 sous l'égide de l'OMI et entrée en vigueur le 21 novembre 2008. Elle prévoit un système de limitation et de privation de limitation basé sur les termes de la Convention de Londres 1976 sur les créances maritimes. Convention ratifiée par la France le 22 juillet 2010. Loi n°2010-831, JORF du 23 juillet 2010, n°0168.

¹¹³⁰ C. transp., Art. L.5412-1.

de la responsabilité de l'armateur puisqu'il dit également que les termes du droit commun s'appliquent « sous réserve de l'application éventuelle des dispositions relatives à la limitation de responsabilité définie par le chapitre Ier du titre II du livre Ier de la présente partie ». Ces dispositions particulières consistent à établir un plafond de limitation que l'armateur ne sera pas tenu de dépasser lorsqu'il indemniserait un tiers ou ses cocontractants¹¹³¹ pour le préjudice causé par son équipage. Elles constituent une transgression au principe général qui prévoit que « tout fait quelconque de l'homme, qui cause à autrui un dommage, oblige celui par la faute duquel il est arrivé à le réparer »¹¹³².

504. Historique. L'institution de ce qui est communément appelé la limitation de responsabilité trouve sa justification originelle dans le fait que le transport par mer constituait « une association à profits communs, où chacun n'engageait qu'une partie de ses biens »¹¹³³. Pour ne pas faire peser des risques financiers exclusivement sur celui qui possédait des navires¹¹³⁴ alors que chacun tirait profit de l'expédition maritime, le propriétaire pouvait abandonner son navire et le fret pour se protéger des conséquences des fautes de son équipage ou d'un sinistre extérieur¹¹³⁵. L'Ordonnance de la marine énonçait ainsi que « les propriétaires de navires seront responsables des faits du maître, mais ils en seront déchargés, en abandonnant leur bâtiment et le fret »¹¹³⁶. La coutume qui a servi de fondement à ce principe remonte au moyen âge, et plus particulièrement au Consulat de la mer. Ainsi, un emprunt fait par le capitaine pour un navire perdu peu et pour lequel a été fait l'emprunt, le Consulat décide qu'« aucun paronnier¹¹³⁷ n'est tenu de rien rendre à celui qui aura prêté, puisque le navire est rompu et perdu. Le paronnier y perd assez, puisqu'il y perd sa part »¹¹³⁸. Le Code du commerce reprenait des termes semblables à ceux de l'Ordonnance de la marine¹¹³⁹. A la fin du XVIII^e siècle, le droit anglais a adopté une approche plus pragmatique en indexant la limitation des montants de réparation à la valeur du navire avant le naufrage, en plus de la valeur du fret. La version moderne du calcul du plafond de limitation qui a été adoptée en 1894 consistait à calculer ce plafond en fonction du tonnage du navire. Ce non-conformisme est directement lié aux conditions de contrôle de l'exploitation du navire et de l'équipage¹¹⁴⁰. Si l'éloignement de l'armateur vis-à-vis de son navire et des actes de son équipage

¹¹³¹ Il est également possible pour l'armateur d'avancer ce plafond dans le cadre d'une réparation suite à un manquement contractuel.

¹¹³² C. civ., Art. L.1240.

¹¹³³ RODIERE (R.), *Traité général de droit maritime*, L'armement, Paris, Dalloz (1976), n°462.

¹¹³⁴ Historiquement, l'armateur-propriétaire.

¹¹³⁵ Exemple mauvais temps et perte du navire. Il paraissait en effet inconcevable que l'armateur, qui n'avait qu'un intérêt limité dans cette expédition plus qu'aléatoire à cette époque, doive intégralement dédommager ses clients ou des tiers pour les pertes ou dommages subis. Le risque se devait d'être supporté par tous les protagonistes.

¹¹³⁶ Ordonnance de la Marine, Titre VIII, Art.II. L'Ordonnance se permet une comparaison avec le droit Romain en précisant s'il était besoin « Comme en droit Romain, le Maître en abandonnant l'esclave qui avait fait quelque dommage, était déchargé du fait et du délit de l'esclave ».

¹¹³⁷ Particeps ou Paronniers sont ceux qui ont part à la propriété du vaisseau, l'Espagnol dit *Parcionero*, que tiene parte en la Naue. Source : [www.bruzelius.info/Nautica/Etymology/French/Cleirac\(1661\).html](http://www.bruzelius.info/Nautica/Etymology/French/Cleirac(1661).html).

¹¹³⁸ DE SEZE (R.), *De la responsabilité des propriétaires de navires et du prêt fait au capitaine en cours de voyage*, Etude critique et pratique de droit maritime, Forgotten Books, (2019).

¹¹³⁹ C. com., Art.216 : « Tout propriétaire de navire est civilement responsable des faits du capitaine pour ce qui est relatif au navire et à l'expédition. La responsabilité cesse par l'abandon du navire et du fret ».

¹¹⁴⁰ Le droit maritime est une matière qui « est gouvernée par un corpus juridique et des institutions particulières, relevant d'un invincible non-conformisme justifié par les conditions qui président à sa mise en œuvre et tout particulièrement par les risques qui y sont attachés », MONTAS (A.), « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF* 2008-691, p. 307.

pouvait historiquement justifier de tels avantages, les méthodes d'exploitation modernes devaient inexorablement entraîner des conditions à l'application de ce régime particulier.

505. Uniformisation du régime. Convention de 1957. Reprenant une des options de la convention imparfaite de 1924¹¹⁴¹, la convention de 1957¹¹⁴² apporte de nombreuses modifications par rapport aux dispositions du Code du commerce applicables en France en élargissant, par exemple, l'accès au bénéfice de cette limitation à l'armateur et plus seulement au seul propriétaire. Elle l'élargit également à ses préposés, avec en premier lieu, le capitaine et l'équipage¹¹⁴³. Ce faisant, le texte prend acte de l'éclatement de l'exploitation des navires et fait bénéficier de la limitation celui qui exploite réellement le navire et qui prend, par conséquent, les risques les plus importants¹¹⁴⁴. Le texte applique une limitation pour les créances énumérées dans l'article 1 qui comprend notamment les dommages causés par les négligences ou les fautes de l'équipage¹¹⁴⁵. Le montant plafonné de dédommagement pour le préjudice causé sera alors fixé en fonction du tonnage du navire et bénéficiera exclusivement à l'armateur qui n'aura pas contribué, par sa faute, à la survenance du dommage¹¹⁴⁶.

506. Convention de 1976. La convention de Londres de 1976 sur la limitation pour les créances maritimes (LLMC 76), qui est la plus largement appliquée aujourd'hui, reprend le même principe¹¹⁴⁷. L'armateur pourra bénéficier d'une limitation pour les créances nées de l'exploitation de son navire indexée sur son tonnage¹¹⁴⁸, dont le protocole de 1996 a permis d'augmenter les plafonds de limitation¹¹⁴⁹. Dans le cadre de notre étude, il semble indiscutable que, pour tout dommage causé par l'équipage, l'armateur pourra invoquer les dispositions puisque les créances qui en découleront seront causées par des incidents « *survenus à bord du navire ou en relation directe avec l'exploitation de celui-ci* »¹¹⁵⁰. Enfin, tout comme pour celui de 1957, le texte de 1976 permettra à l'armateur de limiter sa responsabilité extracontractuelle, mais également contractuelle.

¹¹⁴¹ La Convention de 1924 prévoyait en effet deux options pour le propriétaire. Soit l'abandon du navire, soit un montant de limitation indexé sur le tonnage du navire. Convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924 sur l'unification de certaines règles concernant la limitation de la responsabilité des propriétaires de navire, entrée en vigueur le 2 juin 1931 (ratifiée par la France).

¹¹⁴² Ratifiée par la France le 7 juillet 1959 et entrée en vigueur le 31 mai 1968.

¹¹⁴³ Convention de Londres 1957, Art.6.2.

¹¹⁴⁴ « *C'est ainsi que l'exploitant du navire, qui peut ne pas être le propriétaire, mais qui s'identifie sous la notion plus large d'« armateur » est celui qui doit supporter le risque de l'« entreprise maritime » et, donc, devrait bénéficier de la discipline sur la limitation de la responsabilité* », RIMABOSCHI (M.), *L'unification du droit maritime*, Thèse, Aix-Marseille Université, PUAM (2006), pp.257-344.

¹¹⁴⁵ Convention de Londres 1957, Art.1 : « *Mort ou lésions corporelles de toute autre personne sur terre ou sur l'eau, pertes ou dommages à tous autres biens ou atteintes à tous droits causés par le fait, la négligence ou la faute de toute personne se trouvant à bord du navire, dont le propriétaire est responsable; pourvu que, dans ce dernier cas, le fait, la négligence ou la faute se rapportent à la navigation, à l'administration du navire, au chargement, au transport ou au déchargement de la cargaison, à l'embarquement, au transport ou au débarquement des passagers* ».

¹¹⁴⁶ Convention de 1957, Art. 1.1 « *Le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'art. 3 de la présente Convention pour les créances qui résultent de l'une des causes suivantes, à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du propriétaire* ».

¹¹⁴⁷ Convention adoptée le 19 novembre 1976 et ratifiée par la France le 1^{er} décembre 1986.

¹¹⁴⁸ V. Art. 6 et 7 du texte pour les montants de réparation. V. également Art. L.5121-5 du C. transp. qui rappelle les montants de la Convention de 1976 amendée.

¹¹⁴⁹ Nouveaux plafonds entrés en vigueur le 8 juin 2015. Intégrés en droit interne par le décret n°2018-545 du 28 juin 2018 portant publication des amendements aux montants de limitation prévus par la Convention LLMC, *JORF* du 30 juin 2018.

¹¹⁵⁰ Cela ne sera en revanche pas applicable aux créances envers l'équipage (exemple : faute de l'armateur qui cause un dommage corporel à un de ses marins). Mais nous ne serons plus en l'espèce dans le domaine de la compétence. Cl. 3.e.

507. Condition quant à la nature de la faute de l'équipage (non). Dol (oui). Condition quant à la nature de la faute de l'armateur (oui). Le Code des transports qui reprend en droit interne les dispositions de la convention et qui précise que « *les dispositions (...) peuvent être invoquées par le capitaine et les autres membres de l'équipage, même lorsqu'ils ont commis une faute personnelle* »¹¹⁵¹ ne conditionne pas (au même titre que la convention) l'accès à cette limitation aux conséquences des simples erreurs de négligence de l'équipage. La loi semble couvrir également leurs erreurs d'incompétence. Il est donc possible de considérer que peu importe le degré de leur faute, en excluant toutefois le dol¹¹⁵², l'armateur pourra se prévaloir de ce régime de réparation particulièrement protecteur. Ainsi, les dommages consécutifs à un abordage causé par la méconnaissance des règles de route de l'officier chef de quart (erreur de décision (*mistake*) commise dans un mode de conduite de type *knowledge based*) pourraient être soumis à limitation.

La réalité est plus complexe, puisque pour que l'armateur puisse en bénéficier, aucune faute d'une grande gravité et contributive à l'accident ne devra être retenue à son encontre. Le nouveau texte corrige ainsi la version de 1957 en ne conditionnant l'accès aux plafonds de limitation qu'à l'absence de faute inexcusable¹¹⁵³, et non plus à l'absence de faute simple. Nous reviendrons plus longuement sur cet aspect de la privation du bénéfice de la limitation ultérieurement. Développer plus en avant les mécanismes de la limitation de responsabilité, notamment pour la constitution du fond de limitation ou pour son champ d'application, nous éloigneraient de notre propos. Rappelons-nous simplement que l'armateur a une responsabilité extracontractuelle proche de celle du droit commun, mais qu'en revanche, les montants de dédommagement seront plafonnés. Continuons pour le moment à considérer que l'armateur a agi en bon professionnel et qu'il ne doit donc répondre que de la seule faute de ses préposés, qui sera, en matière contractuelle, encore plus marquée de son particularisme.

SECTION 2 UNE RESPONSABILITE CONTRACTUELLE AU PARTICULARISME AFFIRME ET PROTECTEUR

508. La responsabilité extracontractuelle de l'armateur est incontestablement influencée par le droit commun. D'une manière générale il devra répondre des dommages causés aux tiers par ses préposés quand bien même il ne serait pas leur employeur direct ou qu'il n'aurait pas lui-même commis de faute. Mais en établissant des plafonds de réparation pour ces créances nées de l'exploitation du navire et pour les créances de pollution, le droit maritime réaffirme ses spécificités et l'armateur bénéficiera d'un régime de responsabilité plus protecteur, du moins en ce qui concerne la réparation du

¹¹⁵¹ C. transp., Art. L 5121-2.

¹¹⁵² Voir un exemple de faute volontaire privant droit à limitation, *Atlantik Confidence*, CA London, DMF 787-2017, p.50. Voir également pour nuancer la levée de plafonds de limitation en cas d'acte fautif volontaire et le maintien de la limitation, PIETTE (G.) développé ci-dessous au n°624.

¹¹⁵³ Convention de Londres 1976, Art. 4 : « *Une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ».

préjudice causé. Les avantages qu'il pourra ainsi retirer d'une maîtrise effective de la compétence de ses équipages sont suffisamment évidents pour l'on ne s'attarde pas plus sur ce point spécifique. Mais il convient néanmoins de préciser qu'au-delà du fait que l'expédition maritime sera réalisée plus sûrement, (en minimisant les prises de risque) l'armateur limitera les cas où sa responsabilité civile extracontractuelle pourra être engagée. Mais ce sera également pour lui le moyen de faire appliquer les larges clauses exonératoires dont il peut bénéficier en matière contractuelle.

509. C'est en effet dans ce domaine que les protections offertes à l'armateur trouvent toute leur étendue. Il a su effectivement maintenir à flot l'histoire très particulière du droit maritime en conservant, dans ses relations avec ses co-contractants, des clauses d'exonération de responsabilité pour certains dommages causés par son équipage. Ces clauses exonératoires se retrouvent essentiellement dans le contrat de transport maritime de marchandise (I), ainsi que dans les contrats d'affrètement, même si dans ce dernier cas, elles seront plus modulables car non impératives (II). Ces exonérations auront toutefois une limite. Elles seront conditionnées à l'absence de faute personnelle dans la gestion du navire et contributive à la survenance du dommage. Ainsi, pour que l'armateur accède à ces exonérations contractuelles, la faute de l'équipage dans laquelle le dommage trouve sa source ne devra laisser transpirer aucune faute de sa part dans leur recrutement et dans la maîtrise de leurs compétences, telle que nous l'avons développée au chapitre précédent. En d'autres termes, l'armateur devra avoir satisfait à son obligation de faire *due diligence* pour mettre son navire en état de navigabilité humaine.

I. Le transporteur maritime exonéré pour les dommages causés à la marchandise par la faute de ses préposés

510. Principe. Le transport maritime de marchandise, autrement appelé transport sous connaissement en référence au document nommé connaissement qui est le plus couramment émis dans ce mode transport¹¹⁵⁴, consiste à transporter une marchandise d'un port à un autre. Il s'inscrit dans un cadre clairement défini par la convention de Bruxelles de 1924 et au caractère impératif. Les armateurs qui agissent comme transporteur maritime ne pourront donc pas alléger contractuellement leurs obligations et leur responsabilité¹¹⁵⁵ pour les dommages causés à la marchandise. En faisant peser sur lui une responsabilité de plein droit¹¹⁵⁶, le législateur semble dans un premier temps écarter tout aménagement de responsabilité qui serait dépendant du comportement de l'armateur. Sa responsabilité paraît même être plus lourde que celle établie par le droit commun, puisqu'il suffira de constater un dommage à la marchandise pour qu'elle soit engagée. Dans les faits, cette responsabilité de plein droit doit être nuancée puisqu'une fois ce principe général posé, le transporteur pourra s'exonérer s'il montre que le dommage trouve sa cause dans un cas énuméré par le texte.

¹¹⁵⁴ Le connaissement est le titre qui est remis par le transporteur maritime au chargeur en reconnaissance des marchandises qui son navire va transporter. V. également pour une définition française, Art. L.5422-3, C. transp.

¹¹⁵⁵ V. Cass. Com., 3 mars 1992, n°89-21273, inédit, navire *Tamar*, THOMAS (J.Y.), *Gazette de la Chambre* n°24, Hiver 2010/2011, p. 1 et s.

¹¹⁵⁶ V. Cass. Com., 10 juillet 2001, n°99-12258, inédit, navire *Lloyd Pacifico*, DMF 2002.247, obs. NICOLAS (P.-Y.).

511. Exonération pour faute nautique. L'armateur qui agit dans le cadre d'un contrat de transport pourra tout d'abord bénéficier d'une exonération de responsabilité totalement dérogatoire du droit commun lorsqu'il pourra montrer que le dommage¹¹⁵⁷ sera causé par la faute nautique du capitaine ou de l'équipage ou par une faute dans l'administration du navire. Cette disposition qui se retrouve dans l'article 4.2 de la convention de 1924 précise ainsi que « *ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant des actes, négligence ou défaut du capitaine, marin, pilote, ou des préposés du transporteur dans la navigation ou dans l'administration du navire* ». Ce qui devrait l'accuser en droit commun, l'exonère finalement. Cette disposition est aujourd'hui, et il nous semble à juste titre, fortement critiquée¹¹⁵⁸ puisque l'armateur aura très étrangement intérêt à montrer que le dommage résulte de l'activité fautive de ses préposés pour qu'il soit libéré de sa responsabilité. Cet aménagement, qui va à l'encontre du mécanisme de la responsabilité du fait d'autrui applicable en responsabilité extra contractuelle, ne semble plus être justifié aujourd'hui. Car le temps où la capitaine devait seul assumer la conduite du navire est depuis longtemps révolu. La mainmise de l'armateur sur son exploitation montre que le navire est en permanence contrôlé depuis la terre¹¹⁵⁹. Héritée du Harter Act, cette clause exonératoire¹¹⁶⁰ compensait d'une certaine manière la responsabilité de plein droit pesant sur les transporteurs et qui avait été admise par eux durant les négociations.

512. Rapprochement de la notion d'erreur humaine avec la faute nautique. L'armateur pourra donc être exonéré de sa responsabilité pour certaines erreurs de l'équipage grâce aux cas exceptés. Elles le protègent efficacement contre les actions des ayants-droit exercées dans le cadre de la mauvaise exécution du contrat. Ainsi, le capitaine qui interprète mal les cartes marines et échoue son navire¹¹⁶¹, apprécie mal la dérive de son navire¹¹⁶², reprend la mer dans des conditions de sécurité insuffisantes¹¹⁶³ ou ne quitte pas un point de mouillage à temps alors qu'une tempête était annoncée¹¹⁶⁴, se verra attribuer une faute nautique qui entraînera une exonération de l'armateur pour les préjudices causés aux ayants droits à la marchandise.

Mais comme nous le verrons, l'application d'un cas exonératoire ne sera possible que lorsque la faute de l'équipage ne sera pas doublée d'une faute de l'armateur. Pour qu'il puisse s'en prévaloir, aucun manquement dans son obligation de *due diligence* ne devra être retenu à son encontre. C'est pour cela que la qualification précise de l'activité fautive du préposé telle que nous l'avons présentée au chapitre précédent (*supra* n°413 et s.) doit être nettement établie afin de déterminer si elle s'intègre bien

¹¹⁵⁷ Le droit français limite l'exonération aux dommages causés à la marchandise ou aux pertes des marchandise alors que la Convention de Bruxelles de 1924 l'étend à toutes les pertes ou dommages subis par le chargeur. C. transp., Art. L.5422-12.

¹¹⁵⁸ « *Le concept est d'un autre âge, même s'il est vrai que les risques de navigation maritime restent, en un sens, particuliers* », DELEBECQUE (Ph.), *DMF* 2005 hors-série n°9, le Droit positif français en 2004, p.85. V. également MOLFESSIS (N.), « Requier pour la faute nautique », Mélanges P. Bonassies, éd. Moreux (2001), p.2.

¹¹⁵⁹ Certains grands armateurs peuvent contrôler en temps réel les positions des navires, le cap tenu, la vitesse, la consommation etc. et instruire le commandant de modifier ses paramètres de conduite s'il estime qu'il doit le faire. L'arrivée des navires contrôlés à distance rendra l'exonération pour faute nautique encore plus anachronique.

¹¹⁶⁰ La convention de Bruxelles 1924 prévoit de nombreux autres cas d'exonération tels que les dommages résultant d'un incendie, du fait du prince etc.

¹¹⁶¹ T. Com., Marseille, 7 févr. 1975, *DMF* 1976, p. 43.

¹¹⁶² CA Aix-en-Provence, 5 novembre 2012, n° 11-08557, 2^e Ch.

¹¹⁶³ T. Com., Le Havre, 3 octobre 1977, *DMF* 1978, p. 356

¹¹⁶⁴ CA Aix-en-Provence, 5 octobre 2011, n°10-13332, 2^e Ch., Algérie Télécom c/ CMA-CGM, *DMF* 2011, p. 873

aux cas d'exonération ou bien si au contraire elle en est exclue. Contrairement aux fautes de négligence, les fautes d'incompétence ne pourront donc pas être exonératoires puisqu'elles sous entendons une défaillance de l'armateur dans le processus de gestion des équipages. Si l'on rapproche cette condition des notions d'erreur humaine, les seules erreurs de l'équipage qui semblent pouvoir être admises seront les erreurs de perception, de glissement (*slip*), d'écart (*lapse*) ou encore de décision (*mistake*) lorsque celles-ci sont commises dans un mode de conduite de type *ruled based*. De la même manière certaines violations pourraient être acceptées comme étant des fautes nautiques (voir fig.3). Oublier de fermer un accès extérieur du navire *Windsong* alors qu'il rencontre une tempête¹¹⁶⁵ peut par exemple être analysée comme étant une erreur d'écart et correspond bien, suivant la classification proposée, à une simple « *crew negligence* ».

La faute nautique a donc une limite dans son caractère exonératoire. Cela rend la position de l'armateur paradoxale vis-à-vis des dommages causés par son équipage. Il pourra en effet être tenté de l'incriminer un maximum pour qu'il ait accès à l'exception. Plus il le pourra, plus la faute nautique sera manifeste... jusqu'au moment où elle prend des proportions telles, qu'elle pourra remettre en question la compétence de son auteur, ou de l'organisation dans laquelle elle a été commise, et donc incriminer personnellement l'armateur.

513. Limites à la protection contractuelle. Pour que ces erreurs puissent être exonératoires pour le transporteur, elles devront être commises exclusivement dans la conduite nautique du navire ou dans son administration. Les erreurs qui ont trait à la gestion de la marchandise ne seront donc pas couvertes par cette exonération. Ainsi, le défaut de surveillance de la marchandise¹¹⁶⁶, une ségrégation inappropriée¹¹⁶⁷, un mauvais arrimage¹¹⁶⁸, un défaut de maintenance des installations de réfrigération¹¹⁶⁹ ou encore l'oubli d'un branchement d'un conteneur frigorifié¹¹⁷⁰ ne pourront pas être considérées comme des fautes nautiques. L'armateur ne pourra pas dans ce cas bénéficier de l'exonération et restera soumis à une responsabilité de plein droit.

Il reste cependant certaines opérations qui ressortent à la fois de la gestion nautique et de la gestion commerciale, telles que les opérations de ballastage ou les opérations d'arrimage. Il nous semble que cette première devrait être considérée comme une faute nautique. Les prescriptions minimales de la convention STCW dans ce domaine montrent clairement que les opérations de ballastage sont utilisées pour participer à la sécurité du navire¹¹⁷¹, au même titre que la conduite de la navigation. Elles servent à garder les contraintes mécaniques applicables sur la coque dans les limites permises par la construction. Et contrairement à ce que soutenait une décision de la Cour de cassation de 1965¹¹⁷² qui

¹¹⁶⁵ Voir à la fin de notre étude sur ces événements au n°551.

¹¹⁶⁶ CA Paris, 22 juin 1987, 5e Ch. A, *Cast Shipping c/ Allianz et a.*

¹¹⁶⁷ CA Paris, 27 avril 1982, *BT* 1982, p. 371

¹¹⁶⁸ Cass. com., 12 avril 1976, n° 74-14283, *Bull. Com.*, *BT* 1976, p. 282 puis CA Paris, 14 octobre 1976, *BT* 1976, p. 474. V. également CA Paris, 7 novembre 1988, 5e Ch. A, *Centraal Beheer Schadeverzekering NV et a. c/ Svedel et a.*

¹¹⁶⁹ CA Paris, 22 octobre 1986, 5e Ch. B, *Sitram c/ Cofruitel et a.*

¹¹⁷⁰ CA Aix-en-Provence, 4 juillet 1986, n° 84-4975.

¹¹⁷¹ La Règle AII/2 du Code STCW précise que « *Les conditions de stabilité et de contraintes sont maintenues en permanence dans les limites de sécurité* ».

¹¹⁷² La Cour de cassation a privé le transporteur du bénéfice apporté par la faute nautique au motif que les eaux de ballast étaient remplies dans citernes à cargaison et que ces opérations devaient par conséquent être assimilées à des opérations commerciales. Cass. Com., 11 mars 1965, n°61-11772, *Bull.*, navire *Phryné*, *DMF* 1965.408, n. CALAIS-AULOY (J.).

voyait en cette opération une opération commerciale, les citernes de ballastages sont aujourd'hui totalement différenciées des espaces à cargaison. La justification avancée par la Cour ne serait donc plus tenable si elle devait être rappelée aujourd'hui. La faute d'arrimage est quant à elle plus difficile à qualifier puisqu'elle touche la marchandise. Le législateur imposant au transporteur un soin particulier à l'arrimage¹¹⁷³, il serait contradictoire de l'exonérer pour l'inexécution de cette obligation. La jurisprudence semble avoir longtemps hésité sur ce point¹¹⁷⁴ pour finalement retenir la faute commerciale par une décision de la Cour de cassation de 1991¹¹⁷⁵.

514. Exonération pour innavigabilité. Exercice d'une *due diligence*. Enfin, et plus généralement, l'armateur ne sera pas responsable des dommages causés par l'innavigabilité du navire à partir du moment où celui-ci a satisfait à son obligation de *due diligence*¹¹⁷⁶. La charge de la preuve de la *due diligence* pèsera sur lui pour avancer le cas exonératoire d'innavigabilité. L'application de cette exonération dans le cas de l'innavigabilité humaine est paradoxale puisqu'elle sera en général effacée par la faute nautique. En effet, si l'innavigabilité humaine cause un dommage, l'armateur préférera avancer le cas excepté de faute nautique (si le fait générateur du dommage rentre dans cette catégorie), qui sera moins contraignant, plutôt que le cas de d'innavigabilité car il devra dans ce cas apporter la preuve qu'il a satisfait à son obligation de *due diligence*.

515. Cas de l'incendie. Lorsque des dommages à la marchandise sont causés par un incendie, le transporteur n'a pas à justifier de l'origine du dommage. Il sera automatiquement exonéré de responsabilité, même si les manquements de l'équipage dans la gestion de la lutte contre l'incendie les aggravent¹¹⁷⁷. Ces dispositions peuvent se justifier par les spécificités des méthodes de lutte à mettre en œuvre par les équipages. Comme nous l'avons vu, ces moyens sont complexes, dangereux et nécessitent des formations poussées et une pratique régulière. Les effets combinés des carènes liquides, de la conductivité des matériaux et de la proximité de produits inflammables, imposent des prises de

¹¹⁷³ La convention de Bruxelles de 1924 précise en ce sens que le transporteur devra procéder « *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 transportées* » tout comme la réglementation française qui précise dans l'article D.5422-6 du Code des transports que « *Nonobstant toute clause contraire, le transporteur procède, de façon appropriée et soigneuse, au chargement, à la manutention, à l'arrimage, au transport, à la garde et au déchargement de la marchandise. Il doit à la marchandise les soins ordinaires conformément à la convention des parties ou aux usages du port de chargement* ».

¹¹⁷⁴ Voir par exemple pour une faute nautique dans l'arrimage de la marchandise : CA Aix-en-Provence, 22 décembre 1970, *DMF* 1971, p. 284, *BT* 1971, p. 258 ; CA Rouen, 16 mai 1969, *DMF* 1969, p. 744.

¹¹⁷⁵ « *la gite du navire et le désarrimage consécutif d'une partie de la cargaison avait eu pour cause une faute de manutention commise au cours du déchargement des marchandises, c'est à bon droit que la cour d'appel a décidé que cette faute avait un caractère commercial au sens de l'article 4-2 de la convention internationale de Bruxelles du 25 août 1924* », Cass. com., 26 février 1991, n° 89-13440, *Bull.* 1991, IV ; *BTL* 1991, p. 395.

¹¹⁷⁶ Convention de Bruxelles 1924, Art.4.1 : « *Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables 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, équipement ou approvisionnement convenables, ou à approprier et mettre en bon état les cales, chambres froides et frigorifiques et toutes autres parties du navire où des marchandises sont chargées, de façon qu'elles soient aptes à la réception, au transport et à la préservation des marchandises, le tout conformément aux prescriptions de l'article 3 (§ 1er). Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article* ».

¹¹⁷⁷ Conv. Bruxelles 25 août 1924, art. 4. 2. b) ; C. transp., Art. L.5422-12, second alinéa. Ces manquements ne devront pas laisser transpirer de l'incompétence.

décision adaptées mais complexes dans un mode de conduite dégradé¹¹⁷⁸. C'est certainement pour cette raison que le cas exonératoire d'incendie a été conservé dans les règles de Hamburg¹¹⁷⁹. La convention de 1924 précise toutefois que l'exonération sera applicable « *à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur* ». Ainsi, les demandeurs devront démontrer¹¹⁸⁰ que l'incendie aura pu être causé par un défaut dans les procédures d'exploitation du navire¹¹⁸¹ ou aggravé par l'incompétence des équipages. Il pourra dans ce cas être reproché à l'armateur de n'avoir pas su encadrer les exercices d'urgence obligatoires tels qu'ils sont préconisés par le SMS ou d'avoir échoué dans la familiarisation des équipages avec les systèmes d'extinction propres au navire¹¹⁸².

516. Conclusion. Bien que contraire aux pratiques du droit moderne, le principe selon lequel l'armateur pourra être exonéré de sa responsabilité pour les dommages causés par un de ses préposés dans le cadre d'un contrat de transport est encore largement appliqué. Il constitue une protection pour le moins anachronique¹¹⁸³. Ainsi, le transporteur pourra être exonéré pour les fautes nautiques dont les limites semblent être les opérations liées aux opérations commerciales, incluant l'arrimage des marchandises. Il apparaît cependant qu'une analyse plus approfondie des comportements humains par les tribunaux permettrait de lever assez facilement ce cas excepté de la faute nautique et pourrait enfin faire « *monter à l'échafaud* »¹¹⁸⁴ cette hérésie juridique.

II. Dans le cadre de contrats d'affrètement : des exonérations de responsabilité du fréteur modulables

517. Liberté contractuelle. Les exonérations de responsabilité du fréteur envers l'affréteur prévues dans le cadre de l'affrètement pour les dommages causés par les fautes de l'équipage diffèrent assez peu de celles du contrat transport. Même si la loi française prévoit par exemple une responsabilité légale, celle-ci est purement supplétive. Elle énonce par exemple que le fréteur « *sera responsable des dommages subis par la marchandise s'il est établi qu'ils sont dus à un manquement à ses obligations précisées par décret* » mais que le fréteur « *ne sera pas responsable de la faute nautique du capitaine ou de ses préposés* »¹¹⁸⁵. Les clauses de responsabilité seront en général négociées et souvent copiées sur les formats types de contrat d'affrètement. Une idée générale ressort néanmoins : le fréteur ne sera pas responsable des fautes nautiques du capitaine. Cette exonération de responsabilité devant cependant

¹¹⁷⁸ Voir dans ce cas le spectaculaire incendie à bord du navire *Grande America* au large des côtes françaises le 10 mars 2019. L'équipage n'a pas pu maîtriser l'incendie. Les navires de secours sur place ont tenté de le maîtriser par aspersion d'eau. L'emploi d'une trop grande quantité d'eau a finalement fait chavirer le navire qui a sombré.

¹¹⁷⁹ Le cas exonératoire de l'incendie et le seul cas qui a survécu aux nouvelles règles. Règles de Hamburg, Art.5.4. Ce sera aussi au demandeur de prouver la faute du transporteur pour lever ce cas exonératoire.

¹¹⁸⁰ Sur la charge de la preuve pesant sur le demandeur, voir CA Toulouse, 13 mai 1977, *Rev. Scapel* 1977, p. 27

¹¹⁸¹ Sur un incendie causé par la conduction de chaleur liée à des opérations de soudure, CA Douai, 17 juin 1982, Delmas Vieljeux c/ La Neuchâteloise.

¹¹⁸² Voir le cas du navire *Eurasian Dream* développé ci-dessus au n°420. *The Eurasian Dream*, Lloyd's Rep. 1 [2002], QBD, 719.

¹¹⁸³ Les navires modernes tels que le *CMA CGM Jules Verne* sont en permanence connectés avec la terre qui reçoit plus de 400 données navires en instantané et en permanence.

¹¹⁸⁴ Pour reprendre l'expression utilisée par M. Miribel dans ses commentaires sur l'affaire du *Delphine Delmas* : Cass. Com. 17 décembre 2013, n°12-28226, *Bull. 2013 IV*, navire *Delphine Delmas*, DMF 2014-756, obs. MIRIBEL (S.), « Nouvelle 'faute nautique', l'échafaud attendra », p.256 et s.

¹¹⁸⁵ C. transp., Art. L.5423-11 et Art. R.5423-11. Pour les obligations, voir supra n°447. Notamment sur le maintien en état de navigabilité.

être nuancée suivant le contrat d'affrètement retenu et ne pourra pas être évoquée, une fois encore, qu'en l'absence de toute faute directement imputable au fréteur et contributive au dommage.

A. La responsabilité du fréteur pour la faute de l'équipage dans l'affrètement à temps

518. Charte NYPE. *Exception clause*. La charte type NYPE prévoit pas exemple dans sa clause 16 « *exception clause* » que les erreurs de navigation (*errors of navigation*) exonéreront le fréteur de sa responsabilité pour les dommages causés par son équipage¹¹⁸⁶. Cette clause exonératoire est cependant très restrictive puisqu'elle n'inclut pas les « *negligences* » de l'équipage et n'a donc, en pratique, que très peu d'effets. De nombreuses décisions ont retenu la responsabilité du fréteur pour la faute de ses préposés, alors que celui-ci tentait de faire appliquer la clause d'exception¹¹⁸⁷. Au-delà de l'erreur de navigation, c'est l'ensemble des cas exonératoires énumérés dans la clause qui sont subordonnés à l'absence de négligence de la part de l'équipage. Ainsi un incendie qui cause un dommage à la marchandise ou aux intérêts marchandise, ne sera pas exonératoire si une faute est retenue à l'encontre de l'équipage¹¹⁸⁸. Seule l'erreur de perception, qui n'est pas fautive, (ou l'absence d'erreur) pourrait faire accéder l'armateur à une exonération. Ainsi, dans la décision du navire *Aquacharm*¹¹⁸⁹, il a pu être décidé qu'une faute d'appréciation du capitaine dans les différences de densité entre l'eau douce et l'eau de mer pour le calcul des tirants d'eau, ne permettait pas au fréteur d'avancer l'*exception clause*.

519. Intégration de la clause *Paramount*. Neutralisation de l'*exception clause*. Mais cette clause, qui n'est déjà pas, à la base, d'une grande utilité pratique pour le fréteur, sera totalement privée d'effets lorsque les parties intégreront la clause *Paramount* au contrat d'affrètement (voir annexe 8). Cette disposition contractuelle permettra d'incorporer les US COGSA¹¹⁹⁰ sur le transport maritime à l'ensemble de la charte et non pas au seul transport de marchandise, modifiant ainsi le régime de responsabilité du fréteur (tout comme cela a pu modifier la nature de l'obligation de navigabilité pesant

¹¹⁸⁶ Charte Partie NYPE clause 16: "The act of god, enemies, fire, restraint of princes, rulers and people, and all dangers and the accident of the seas, rivers, machinery, boilers, and navigation and errors navigation, throughout this Charter, always mutually excepted" & "Although the owners are responsible for navigation, they are not necessarily liable for errors of navigation". "That words of exception do not cover negligence unless they show a clear intention to do so", *Time Charter*, Ibid, p.507.

¹¹⁸⁷ Pour des cas de navigation négligentes, voir *The Satya Kailsah* [1984] 1 Lloyd's Rep. 588 qui confirme la décision de première instance, [1982] 2 Lloyd's Rep. 465.

¹¹⁸⁸ V. par exemple pour une solution inverse et la non exonération de l'affréteur pour la faute de ses servants ayant causé un incendie (sur la base du *always mutually excepted*, l'affréteur peut également en bénéficier) : *Polemis v. Furness Withy* (1921) 8 Lloyd's Rep. 263 and 351 (CA). « *The time charter provides: "loss or damage from fire ... always mutually excepted". It was held by the CA that the charterers could not rely on the exception: the fire was caused by their servants' negligence and in the absence of clear words the exception did not cover negligence* ».

¹¹⁸⁹ Le calcul des tirants d'eau et l'anticipation des variations de l'enfoncement du navire suivant les densités rencontrées sur le voyage du navire est primordial. En effet, le transit du canal de Panaman s'effectue en eau douce. Pour un tirant d'eau de 10 mètres, la différence d'enfoncement pourra être de 25 centimètres. *The Aquacharm* [1980] 2 LLR 237 & [1982] LLR 7 – CA.

¹¹⁹⁰ Les US COGSA ou les règles du *Carriage of Good by Sea Act* correspondent aux *Hague Rules* dans leur version originelle avant qu'elles ne soient modifiées par les différents protocoles.

sur le fréteur - voir *supra* n°458¹¹⁹¹). En effet, une telle mention au contrat d'affrètement permettra au fréteur de bénéficier du même régime de responsabilité que le transporteur (responsabilité de plein droit) et des mêmes exonérations (comme la faute nautique), notamment lorsque l'équipage causera un dommage par sa négligence. Le champ d'application de la faute nautique se retrouve en quelque sorte élargi. Nous revenons alors dans le schéma de responsabilité ci-dessus développé. L'intérêt de l'intégration de la clause *Paramount* au contrat d'affrètement a été soulevé dans le cas du navire *Aquacharm* mentionné au paragraphe précédent. Alors que les armateurs de ce navire n'ont pas pu se prévaloir de la clause d'exception, ceux-ci ont en revanche pu avancer avec succès l'exonération pour la faute nautique telle qu'elle est prévue par les règles de la Haye (ou US COGSA)¹¹⁹².

520. Autres chartes parties. Exonération étendue. Enfin, les chartes types *Baltimé* et *Shelltime* sont plus explicites et consacrent une exonération de responsabilité du fréteur plus large puisqu'elles les étendent aux « *crew negligence* ». La clause 12 du contrat *Baltimé* énonce ainsi que *"The owners shall not be responsible in any other case nor for damage or delay whatsoever and howsoever caused even if caused by the neglect or default of their servants"*¹¹⁹³. Cette exonération sera donc d'application large et ne se limitera pas aux seules erreurs liées à la navigation du navire mais à toutes les fautes commises par l'équipage à partir du moment où elles restent dans le domaine de la négligence. Les fautes d'incompétence ne seront donc pas couvertes par ces dispositions et ce sera à l'affréteur d'apporter la preuve de l'existence d'une faute d'une telle nature.

B. La responsabilité du fréteur pour la faute de l'équipage dans l'affrètement au voyage

521. Charte Gencon. A l'instar des libertés laissées aux parties sur la négociation du régime de responsabilité de l'armateur dans l'affrètement à temps, ce sera la liberté contractuelle qui déterminera celle du fréteur au voyage. Ainsi, les parties pourront s'accorder au cas par cas, sur une plus grande exonération du fréteur ou au contraire sur une responsabilité plus étoffée que celle donnée par la loi de 1966. Nous pouvons cependant nous pencher sur la charte type *Gencon*, largement utilisée en matière d'affrètement au voyage. La clause 2 stipule d'une manière générale que l'armateur sera responsable de tous les dommages causés à la marchandise ou aux retards dans la livraison si ce dommage est causé par un mauvais arrimage de la marchandise ou bien par la faute personnelle de l'armateur à mettre son navire en état de navigabilité avec notamment la mise en place d'un équipage approprié. Mais une fois ces cas spécifiques écartés, le second alinéa de cette clause 2 prévoit une exonération générale de responsabilité pour tous les autres dommages. Ainsi, en stipulant que les armateurs *"are responsible for no loss or damage or delay arising from any other cause whatsoever, even from the neglect or default of the Captain or crew"*, le contrat écarte par exemple toute

¹¹⁹¹ Nous avons pu voir par exemple que l'intégration de la convention de Bruxelles 1924 ou des *US COGSA* à une charte modifiait la nature de l'obligation de navigabilité. Si elle les incorpore, le fréteur ne sera tenu que de faire due diligence au début du voyage, au lieu de se voir contraint à une obligation plus stricte, une obligation de résultat.

¹¹⁹² *The Aquacharm* [1982] 1 LLR 7 C.A.

¹¹⁹³ La charte *Shelltime* énonce quant à elle que dans son article 27 que le fréteur sera exonéré pour les « *act, neglect or default of the Master* ». Elle ne limite donc pas non plus l'exonération à la simple erreur de navigation.

responsabilité de l'armateur pour les dommages générés par les négligences ou les fautes de ses préposés. A condition bien sûr que ce dommage ne résulte pas d'une cause précisée par le premier alinéa pour la marchandise et aux éventuelles conséquences financières liées au retard dans l'exécution du voyage¹¹⁹⁴.

522. Exonération pour les fautes de l'équipage. En l'absence de faute, le fréteur ne sera donc pas responsable des dommages causés à la marchandise ou à son retard dès lors que ces incidents sont le fait de son équipage (sauf pour l'arrimage). L'intégration des US COGSA ou des règles de *Hague & Visby* n'est pas prévue par ce contrat d'affrètement type, les parties pouvant bien sûr s'accorder pour les y incorporer. En précisant que toute autre cause (*whatsoever cause*) sera exonératoire pour l'armateur, la clause 2 alinéa 2 peut laisser penser que n'importe quel type de faute de l'équipage n'entraînera pas la responsabilité de l'armateur, peu importe leur gravité. Les actes volontaires¹¹⁹⁵ ou les erreurs de compétence de l'équipage pourraient donc en théorie¹¹⁹⁶, l'exonérer pour les dommages causés aux intérêts de l'affréteur¹¹⁹⁷. Les largesses laissées par cette formulation ne doivent pas faire oublier que ces fautes ne seront exonératoires, comme nous le verront plus longuement au chapitre suivant, qu'en l'absence de manquement de l'armateur à ses obligations, notamment de navigabilité. Dès lors, une incompétence trop marquée rendrait *de facto* le navire innavigable. Il restera alors à définir si l'armateur aura satisfait à son obligation selon s'il s'agissait d'une obligation de résultat ou bien d'une simple obligation de *due diligence*, selon les termes du contrat d'affrètement¹¹⁹⁸ (voir *supra* n°432 et s.). Ce qui pourrait avoir pour effet de neutraliser les larges exonérations prévues par l'article 2 de la charte type¹¹⁹⁹.

523. Jurisprudence compétence et navigabilité. La jurisprudence a pu se prononcer en matière d'affrètement au voyage sur la relation entre la navigabilité et la compétence des équipages. Comme nous avons déjà pu le préciser, l'armement d'un navire avec un équipage qui possède toutes les connaissances requises pour conduire une expédition nautique mais qui ne peut pas adapter ses connaissances à un navire particulier, peut rendre le navire innavigable. C'est en l'occurrence ce que tente de corriger le code ISM par ce que nous avons pu nommer « *l'adaptation des compétences des équipages à un environnement particulier* » (voir *supra* n°313). Ainsi, l'armateur du navire *Clan Gordon* a dû répondre des fautes de son équipage pour les dommages causés par le chavirage du navire. L'armateur n'avait en effet pas instruit le capitaine des particularités de stabilité du navire lorsqu'il était chargé avec certaines marchandises. Le capitaine avait pourtant toutes les qualifications techniques requises¹²⁰⁰. Si d'une manière ou d'une autre l'armateur avait transmis les spécificités du navire à son

¹¹⁹⁴ "I am prepared to resolve the ambiguity by holding that the clause is limited to liability for loss of or damage to the goods or delay in delivery of the goods and that it does not cover loss sustained by the charterers owing to the failure of the shipowners to load the contract quantity of goods", *Louis Dreyfus & Cie, v. Parnaso Cia Naviera S.A. The Dominator* [1959] 1 QB 498.

¹¹⁹⁵ *Photo Production v. Securicor* [1984] AC 827.

¹¹⁹⁶ L'affréteur du navire *Braban* a tenté de rendre l'armateur responsable pour les dommages subis par sa marchandise chargée après une cargaison de charbon alors que l'équipage n'avait pas nettoyé convenablement la cale. La Cour n'a pas accepté l'argumentaire. Pour elle, l'armateur n'avait pas commis de faute personnelle. *The Brabant*, [1965] 2 Lloyd's Rep. 546.

¹¹⁹⁷ "default seems to mean something broader than act or neglect. If it means more than neglect, it is not easy to see what limits can, as a matter of language, be seen on it. No clear answer appears on the cases but it seems that the clause may well exclude liability even for deliberate wrongdoing by the master, officers and crew of the vessel", COOKE (J.), YOUNG (T.) TAYLOR (A.), *Voyage Charter*, Lloyd's Shipping Law Library, LLP, 2nd Ed. (2001), p.217.

¹¹⁹⁸ En règle Générale, une obligation de résultat à la livraison (*strict obligation*).

¹¹⁹⁹ "Owners are to be responsible for loss of or damage to the goods or for delay in delivery of the good only in the case the loss, damage or delay has been caused by personal want of due diligence on the part of the owner or their manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned", Charte type GENCON, Art.2 alinéa 1.

¹²⁰⁰ *Standard Oil Company of New-York v. Clan Line Steamers Ltd, The Clan Gordon*, [1924] AC 100.

capitaine mais que celui-ci n'en avait pas tenu compte, il aurait pu se prévaloir de la clause d'exonération prévue au contrat. La jurisprudence a pu retenir de la même manière qu'un navire qui n'a pas les certificats requis, comme les documents ISM ou les brevets des marins, pourra être déclaré comme étant innavigable¹²⁰¹.

524. Conclusion. L'ensemble de ces aménagements de responsabilité visent à protéger les armateurs des actes dommageables de ses équipages sur lesquels il n'a pas de contrôle. Ils ne devraient donc être opérants que dans les cas où ces actes ont été commis de manière totalement isolée, c'est-à-dire, en l'absence de tout manquement qui pourrait lui être personnellement imputable. Ces protections devraient raisonnablement perdre de leur légitimité lorsqu'il n'aura pas su, ou voulu, mettre en place une stratégie de gestion des équipages adaptée. Se pose alors la question de savoir dans quelle mesure et sous quelles conditions ce système très protecteur survivra lorsque la faute personnelle de l'armateur aura aussi contribué à créer le dommage.

¹²⁰¹ COOKE (J.), YOUNG (T.), TAYLOR (A.), *Voyage Charter*, Lloyd's Shipping Law Library, LLP, 2nd Ed. (2001), p.207.

TITRE 2 L'ARMATEUR NEGLIGENT DANS LA COMPOSITION DES EQUIPAGES, UNE RESPONSABILITE ADAPTEE A LA NATURE DE SA FAUTE

525. Même si la responsabilité extra contractuelle de l'armateur est assez proche de celle du droit commun, il bénéficie, outre certains régimes de responsabilité particuliers, d'un privilège non négligeable qui consiste à limiter les montants des réparations pour les dommages causés par ses préposés. Au-delà de ce particularisme du droit maritime, c'est essentiellement au travers de la responsabilité contractuelle que s'affirmeront plus nettement les protections accordées à l'armateur. Les dispositions contractuelles imposées par le législateur ou librement négociées lui permettront en effet de bénéficier de larges exonérations de responsabilité pour les dommages causés par ses préposés à ses co-contractants.

526. Mais l'édifice constitué par les privilèges que nous venons de développer n'est pas inébranlable, ni indestructible. Il doit récompenser les armateurs vertueux qui s'impliquent activement dans la gestion de leurs navires et qui prennent parfois des risques importants par rapport aux gains envisagés. L'éloignement géographique entre les marins, conducteurs du navire, et la société d'armement censée en maîtriser l'exploitation pourrait également justifier ces régimes particuliers¹²⁰². L'armateur ne peut pas maîtriser les actes de conduite de ses équipages¹²⁰³. Ce particularisme ne peut cependant trouver sa légitimité que lorsque l'armateur agit avec soin dans l'armement de son navire. Il ne doit en aucun cas l'encourager à adopter des méthodes d'exploitation négligentes basées uniquement sur le profit car conforté par un sentiment d'impunité. Par conséquent, ces exonérations et limitations devraient pouvoir être levées dès que l'armateur n'agit plus en bon professionnel et qu'il n'assume plus une maîtrise effective de l'exploitation de ses navires.

L'armement d'un navire avec un équipage incompetent fait indiscutablement partie de ces méthodes qui ne peuvent pas justifier l'application d'un régime de responsabilité dérogatoire du droit commun et largement décrié¹²⁰⁴, surtout lorsque c'est cette incompetence qui est à l'origine du dommage. Ainsi, il devient légitime de se demander sous quelles conditions ce régime sera, ou devrait, être levé.

¹²⁰² Nous précisons bien « pourraient » car cette justification historique semble de moins en moins soutenable. Elle le sera d'autant moins que le contrôle des armateurs sur ses navires sera de plus en plus grand avec, comme nous avons pu le voir en introduction, une reprise à distance de son contrôle.

¹²⁰³ Même si, (comme nous l'avons vu, le développement des navires autonomes ou partiellement contrôlés à distance poursuit son chemin.

¹²⁰⁴ Par la Convention de Montréal relative au transport aérien international du 28 mai 1999, le droit aérien a par exemple supprimé les plafonds de réparations. La réparation sera donc intégrale. Il ne pourra s'exonérer de sa responsabilité que s'il

Tout dépendra en fait de la qualification juridique du ou des manquements retenus à l'encontre de l'armateur. Si la faute retenue à son encontre dans la gestion de ses équipages n'a pas un caractère « inexcusable »¹²⁰⁵, en d'autres termes, s'il ne commet qu'une faute « simple », le régime protecteur dont il bénéficie ne sera que partiellement levé (Chapitre 1). Si en revanche la faute prend cette nature, l'intégralité des avantages que nous venons de développer sera levée (Chapitre 2).

prouve (responsabilité de plein droit) que le dommage (uniquement pour les dommages d'un montant supérieur à 100,000DTS) a eu lieu en l'absence de toute négligence de sa part.

¹²⁰⁵ Faute que nous nommerons "simple", et qui exclura seulement la faute inexcusable et le dol.

CHAPITRE 1 LA FAUTE SIMPLE DE L'ARMATEUR, UN MAINTIEN PARTIEL DU REGIME PROTECTEUR

527. L'exploitation du navire est une exploitation contrôlée. Comme nous l'avons longuement développé tout au long de notre étude dans au niveau de la compétence des équipages, l'armateur doit être omniprésent dans le contrôle et le développement de leurs qualifications. Cet investissement se manifeste par des politiques d'armement adaptées et par une organisation qui permet la mise en œuvre de ces politiques. Or, l'étude des accidents maritimes montre que dans la grande majorité des cas, l'erreur directe des opérateurs à l'origine du dommage est en fait doublée de manquements organisationnels qui eux, sont sous l'entier contrôle de l'armateur. Les deux défaillances ainsi constatées participeront, chacune à sa manière, à la survenance du dommage. A partir de ce moment, l'armateur ne devra plus seulement répondre de la seule faute de ses préposés, comme nous avons pu le préciser au chapitre précédent, mais il devra également répondre de ses propres manquements.

528. Nous allons donc dans un premier temps pouvoir identifier et déterminer quels facteurs organisationnels contrôlés par l'armateur peuvent influencer sur les différentes erreurs humaines des opérateurs que nous avons qualifiées précédemment (Section 1). A la lumière de cette analyse nous préciserons quels seront les effets de ces manquements sur sa responsabilité lorsque l'équipage, et indirectement lui-même, causeront un dommage. Le régime particulièrement protecteur dont il bénéficiait, lorsque la cause de ce dommage était une erreur isolée de l'équipage, sera en fait partiellement levé¹²⁰⁶. En effet, même si d'un côté il ne pourra plus bénéficier des larges clauses exonératoires de responsabilité établies contractuellement (Section 2), l'armateur pourra, dans bien des cas, continuer à se prévaloir des plafonds de limitation (Section 3). L'accès à cet ultime privilège, malgré les manquements constatés, sera bien entendu soumis à une condition essentielle, sa faute ne devra pas avoir un caractère inexcusable.

¹²⁰⁶ L'armateur ne pourra par exemple plus bénéficier des avantages procurés par une éventuelle déclaration en avarie commune s'il s'avère qu'il n'a pas satisfait à son obligation de *due diligence* à mettre le navire en état de navigabilité. Colloque sur l'avarie commune tenue au sein de l'entreprise CMA CGM le 14 novembre 2018 par M. Drège, directeur de la société Albatross Adjusters Ltd. V. en ce sens la décision du *CMA CGM Libra* du 8 mars 2019 dans laquelle un tribunal anglais décide que l'armateur du navire doit rembourser les frais d'avarie commune aux intérêts marchandises au motif que l'armateur n'a pas assuré son obligation de *due diligence* à mettre et maintenir le navire en état de navigabilité à cause de passages plans défectueux. Selon le Tribunal, le degré de contrôle de l'armateur sur les actes de ses équipages n'était pas suffisant. *Alize 1954, CMA CGM SA v. Allianz Elementar Versicherungs AG and Others*, [2019] EWHC 481 (Admiralty), March 8th, 2019.

SECTION 1 CORRELATIONS ENTRE ERREURS HUMAINES ET FACTEURS ORGANISATIONNELS

529. Dans le chapitre précédent nous avons pu rapprocher les notions d'erreurs humaines du point de vue des sciences cognitives avec les notions de faute du point de vue du droit. Mais analyser ainsi la seule faute de l'équipage rendrait notre étude incomplète car c'est l'influence de l'armateur sur ses marins et la façon dont il saura maîtriser leurs compétences qui nous intéresse. Par ailleurs, la qualification juridique de la faute de l'équipage à l'origine d'un dommage ne préfigure en rien de la qualification juridique de la faute de l'armateur (si tant est qu'elle existe). Ces deux manquements doivent être étudiés séparément puis rapprochés.

530. Rapprochement de la faute de l'équipage et de la faute de l'armateur. Comme nous avons pu le souligner à plusieurs reprises, l'erreur humaine ponctuelle d'un opérateur n'est pas synonyme d'accidents. Comme le montrait Reason au travers de *swiss cheese*, la majorité des sinistres sont causés par une succession d'erreurs¹²⁰⁷ qui se propagent au travers de défauts organisationnels (voir en ce sens la fig.5 ci-dessous au n°638). Il faut donc aller chercher plus loin que la seule faute de l'opérateur pour expliquer un accident. Les erreurs actives des opérateurs sont souvent doublées d'erreurs latentes¹²⁰⁸, causées par une organisation défaillante en amont de la conduite et qui n'y participe pas activement. L'armateur représente cette organisation. La stratégie de maîtrise des compétences des équipages qu'il met en place pourra donc s'avérer être déficiente lorsqu'un membre d'équipage (ou l'équipage pris en tant que groupe) causera un dommage. On passera ainsi d'une erreur humaine ponctuelle à une erreur plus globale : une erreur organisationnelle¹²⁰⁹. L'opérateur n'est plus le seul incriminé. Et si une telle défaillance organisationnelle est constatée, une faute¹²¹⁰, directement imputable à l'armateur, pourra être retenue.

531. Identification des facteurs organisationnels. Il nous semble donc intéressant d'analyser par quels facteurs organisationnels les erreurs humaines commises par l'équipage seront influencées, voire causées. En matière de compétence du personnel navigant, il n'est pas nécessaire de préciser à nouveau les politiques de maîtrise des compétences des équipages mises en place par l'armateur puisque celles-ci ont été longuement développées dans la première partie (voir Première Partie, Titre 2). Nous pouvons cependant tenter de proposer un environnement armatorial constitué de cinq catégories représentant chacune un facteur organisationnel particulier.

La première catégorie encadrera la gestion de la sécurité de l'exploitation du navire. Elle comprendra tous les éléments liés à l'exploitation humaine des navires. Elle est imposée par le Code

¹²⁰⁷ Flight Operations Briefing Notes, Human Performances, Error Management - Airbus

¹²⁰⁸ Sur les erreurs latentes et actives, voir REASON (J.), *Managing the risk or organizational accidents*, Adelshot, Ashgate (1997).

¹²⁰⁹ Les facteurs organisationnels jouent un rôle majeur dans les notions d'erreurs humaines. V. CHAUVIN (Ch.), "Human Factors and Maritime safety", *The Journal of Navigation*, The Royal Institute of Navigation, n°64, (2011), pp.625-632.

¹²¹⁰ Dans le sens juridique du terme, nous ne sommes plus dans le fonctionnement cognitif des opérateurs lorsque nous parlons de l'armateur puisqu'il interprète les situations rencontrées dans la conduite du navire.

ISM et documentée dans le SMS (*Safety Management System*). Sous cette catégorie entreront par exemple les familiarisations de l'équipage, l'utilisation des check-lists ou encore la mise en place d'exercices de préparation aux situations d'urgence.

Le second facteur organisationnel concerne la gestion de la politique sécuritaire de l'armateur. Cet élément, beaucoup plus complexe et dont les contours sont plus difficiles à dessiner, n'est pas encadré par une quelconque réglementation. Il intégrera les éléments liés à la façon dont l'armateur perçoit la sécurité de l'exploitation du navire, (le premier facteur organisationnel, ci-dessus mentionné), et comment il transmet et fait la promotion de cette perception à ses préposés. Elle est donc propre à chaque armateur et incorporera entre autres éléments, ses instructions aux capitaines pour ce qui concerne le rapport à l'erreur à promouvoir à bord de leurs navires¹²¹¹, le type de passerelle souhaitée ou encore la façon dont doit être appréhendée l'exécution de la politique sécuritaire de l'armateur. Un armateur assez peu soucieux de ces éléments pourra par exemple laisser se développer des passerelles autocratiques et laisser le bord exécuter un SMS purement documentaire qui n'aurait par conséquent aucune portée sécuritaire réelle. A l'inverse, il pourra tenter de faire émerger une synergie d'équipage au travers de ses capitaines. Ce facteur organisationnel pose un problème de droit évident puisque la faute sera difficilement perceptible et que par conséquent celui sur qui pèse la charge de la preuve de la négligence et de sa nature aura beaucoup de difficulté à y parvenir (voir par exemple nos commentaires sur la décision *Heidberg* n°634 & 636 dans laquelle les demandeurs n'ont pas su, malgré les manquements palpables de l'armateur dans la gestion humaine de son navire, les traduire en actes fautifs indiscutables¹²¹²).

Le troisième facteur organisationnel concerne la gestion du placement des marins en fonction de leur expérience à leur poste ou sur un navire particulier. L'armateur pourra également dans ce facteur organisationnel, s'assurer de la compatibilité culturelle des équipages. Alors que le placement des marins en fonction de l'expérience est devenu une pratique courante, voire même obligatoire lors de la signature de certains contrats d'affrètements (voir *supra* n°394), le placement en fonction des nationalités est un levier d'action beaucoup moins utilisé par les armateurs. Les difficultés liées à l'utilisation d'équipages cosmopolites dans la conduite de systèmes à risques pouvant pourtant être source de difficultés.

Nous pouvons ensuite regrouper sous un quatrième facteur organisationnel, le recrutement des équipages, qui inclura par exemple les procédures de vérification des compétences des candidats, la délégation et les moyens de contrôles mis en œuvre pour maîtriser cette délégation ou encore le choix du pavillon avec les moyens de contrôles mis en œuvre pour compenser le laxisme ou les trop grandes libertés laissées aux armateurs par certains Etats. Nous pouvons également y intégrer la politique de fidélisation des équipages.

Un cinquième et dernier facteur organisationnel peut enfin être proposé, celui de la gestion de la formation continue qui regroupera la formation aux nouvelles technologies et aux nouvelles pratiques

¹²¹¹ Notamment au travers de notations. Celles-ci devront plus être établies en fonction de la réaction des élèves ou subalternes face aux erreurs qu'ils commettent plutôt qu'à l'absence d'erreurs.

¹²¹² Notamment au travers de l'argument de la « *cohésion de l'équipage* ».

d'exploitation des navires. Cette politique pourra être encadrée par la réglementation de l'Etat auquel sera rattaché le marin au niveau social (souvent le lieu de résidence ou le lieu où est située l'agence de *manning*) si cet Etat impose une obligation d'adaptation du salarié¹²¹³. Elle sera cependant le plus souvent guidée par les obligations de renouvellement des brevets et des certificats tels que prévus par la convention STCW¹²¹⁴. Mais s'il le souhaite, et c'est ce qui est recommandé, il pourra aller au-delà en proposant des formations supplémentaires.

532. Association entre erreurs humaines et facteurs organisationnels. Catégoriser les facteurs organisationnels qui reprennent les différents leviers d'actions des armateurs en matière de maîtrise des compétences des équipages permettra d'identifier les domaines dans lesquels il aura peut-être été négligent lorsque son équipage sera à l'origine d'un dommage. Mais pour cela, il convient d'y associer les différentes erreurs humaines que nous avons identifiées au chapitre précédent. Ainsi, nous pourrions avoir de manière schématisée, les ou les facteurs organisationnels défaillants (erreurs latentes) qui auront contribué, en fonction de l'erreur directe commise par les opérateurs, à la survenance de l'accident. En reprenant l'ensemble des sinistres que nous avons pu étudier tout au long de notre propos nous pouvons construire le tableau ci-dessous (fig.4) qui rapproche les erreurs humaines des opérateurs de l'environnement potentiellement défaillant dans lequel elles ont pu se développer.

Il ressort de cette représentation deux éléments intéressants qui seront utilisés par la suite pour définir la faute de l'armateur. On peut en effet constater que, d'une part, la gestion de la sécurité du navire (ISM) et la promotion de la philosophie sécuritaire de l'armateur¹²¹⁵ sont des facteurs organisationnels qui ont la capacité de participer à peu près à toutes les erreurs que peuvent commettre les opérateurs. Les méthodes de recrutement et la formation continue sont en revanche des facteurs organisationnels qui semblent avoir beaucoup moins d'influence, d'un point de vue purement quantitatif, sur les erreurs humaines commises par les marins. D'autre part, nous pouvons constater que tous les facteurs organisationnels mis en place par l'armateur peuvent influencer sur la propagation de la très dangereuse erreur humaine de type *mistake*¹²¹⁶.

Les précisions ainsi apportées sur la relation entre les problèmes organisationnels et les erreurs des opérateurs nous fait entrer dans un autre aspect de la responsabilité de l'armateur. Alors qu'au chapitre précédent nous nous sommes penchés exclusivement sur sa responsabilité en cas de faute de ses préposés, il nous faut maintenant nous pencher sur sa responsabilité lorsque les facteurs organisationnels qu'il met en place participent au dommage.

La partie qui demandera la réparation d'un préjudice devra donc dans un premier temps se pencher sur l'acte dommageable causé par l'équipage et rechercher si cet acte, potentiellement exonérateur, ne cache pas en réalité des modes de gestion du navire défaillants.

¹²¹³ A l'instar des contrats d'engagement maritimes soumis à la loi française.

¹²¹⁴ La convention STCW prévoit par exemple que les marins devront renouveler leur formation aux soins médicaux d'urgence à pratiquer à bord tous les cinq ans par la réalisation de stages dans des structures adaptées.

¹²¹⁵ «*The safety culture of an organization is the product of the values of the individuals and groups, the attitudes, perception, competencies, and behavioral patterns* », CHAUVIN (Ch.), Ibid, p.630.

¹²¹⁶ Rappelons simplement pour mémoire que l'erreur de type *mistake* est un échec de la planification consciente d'une réponse cognitive.

ARMATEUR

FACTEURS ORGANISATIONNELS (ERREURS PASSIVES) - Exemples

	SLIP <i>L'action effectuée n'est pas celle voulue</i>	LAPSE <i>L'action n'est pas effectuée</i>	MISTAKE <i>Mauvaise décision dans une situation comprise ou incomprise</i>	ROUTINE VIOLATION <i>La règle n'a plus besoin d'être suivie</i>	SITUATIONAL VIOLATION <i>La situation rencontrée conduit à ne pas suivre la règle</i>	EXCEPTIONAL VIOLATION <i>Transgression de la règle due aux circonstances exceptionnelles rencontrées</i>
Gestion de la sécurité du navire <i>Familiarisation de l'équipage (n°313), encadrement des tâches- checklists (n°322), préparation aux situations d'urgence (n°317)</i>						
Gestion de la philosophie sécuritaire de l'armateur <i>Rapport à l'erreur (n°128), type de passerelle (n°195), promotion du SMS (n°306)</i>						
Gestion du placement des marins <i>Expérience (n°394), compatibilité multiculturelle (n°182 & 242)</i>						
Gestion du recrutement <i>Procédure de recrutement (n°305), délégation (n°265), choix d'un Etat du pavillon plus ou moins rigoureux (n°214)</i>						
Gestion de la formation continue <i>Adaptation aux nouvelles technologies (n°335), adaptation aux nouvelles pratiques (n°308)</i>						

EQUIPAGE

ERREUR HUMAINE (ERREUR ACTIVE)

Fig.4 : Corrélation entre les facteurs organisationnels et les erreurs humaines. Le tableau n'est pas définitif et, suivant les accidents, tel ou tel défaut organisationnel passif pourra influencer une erreur active de l'équipage. On pourrait par exemple ajouter le facteurs « ergonomie du poste de travail », mais celui-ci agit plus, à notre sens, sur le matériel utilisé par les opérateurs que sur leurs compétences propres. Même s'il est indiscutable que l'ergonomie favorise la capacité des opérateurs à utiliser leurs connaissances dans un environnement particulier.

SECTION 2 LA PRIVATION DES EXONERATIONS DE RESPONSABILITE CONTRACTUELLES

533. L'erreur humaine de l'équipage à l'origine d'un dommage et qui s'inscrit dans une organisation armatoriale défailante entraînera des effets très concrets sur la responsabilité de l'armateur. En effet, lorsqu'une faute sera retenue à son encontre, l'armateur ne pourra plus se prévaloir des larges clauses d'exonérations prévues dans les différents contrats qui gravitent autour de l'exploitation du navire (I). Mais il ne sera pas toujours aisé pour les demandeurs de démontrer cette faute, surtout en matière de compétence des équipages. Selon la nature de l'acte dommageable commis par l'équipage, il sera en effet plus ou moins difficile de démontrer les facteurs organisationnels défailants (II).

I. Conditions de levée des cas exonérateurs dans le cadre du contrat de transport de marchandise

Les larges exonérations de responsabilité de l'armateur pour les dommages causés par les fautes de ses équipages sont issues d'accords contractuels, qu'ils soient d'ordre impératifs et encadrés par des conventions internationales (contrats de transport) (A) ou librement négociés (contrats d'affrètement) (B). Ce seront donc ces mêmes accords qui préciseront les conditions selon lesquelles ces exonérations seront levées.

A. La faute de l'armateur-transporteur dans le cadre d'un contrat de transport de marchandise

534. Principes généraux. Il apparaît légitime de se demander si l'étude de la faute du transporteur-armateur doit être conduite puisque comme nous l'avons vu, il pèse sur ce dernier une responsabilité de plein droit. La faute continue pourtant de jouer un rôle prépondérant puisqu'elle sera indispensable pour lever les cas exonérateurs que le transporteur peut invoquer lorsqu'il montre que le dommage trouve son origine dans l'une des causes énumérées par le législateur. Le renversement de la charge de la preuve imposera alors aux ayants-droit à la marchandise qu'ils démontrent une faute de l'armateur causative du dommage pour lever ce cas exonérateur, sauf dans le cas du dommage causé par l'innavigabilité ou ce sera au transporteur de démontrer sa *due diligence*¹²¹⁷. L'analyse du

¹²¹⁷ Convention de Bruxelles 1924, Art.4, alinéa 1 : « Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables 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, équipement ou approvisionnement convenables (...). Toutes les fois qu'une perte ou un dommage aura résulté de l'innavigabilité, le fardeau de la preuve, en ce qui concerne l'exercice de la diligence raisonnable, tombera sur le transporteur ou sur toute autre personne se prévalant de l'exonération prévue au présent article ». La loi française va dans le même sens : C. transp., Art. L.5422-12, alinéa 1 : « Le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent (...) de l'innavigabilité du navire, sans qu'il ait manqué à l'obligation de mise en état de navigabilité qui lui incombe ».

comportement du transporteur dans la gestion de son équipage, auteur de l'acte dommageable, devient par conséquent déterminante. Les conclusions de cette analyse pourront définitivement libérer le transporteur ou bien au contraire, aggraver sa responsabilité. Alain Sériaux souligne très justement l'importance de conduire cette analyse lorsqu'il énonce que « *chaque fois que le législateur prévoit que le transporteur peut s'exonérer en prouvant la cause du dommage, (...), la faute ou son absence seront nécessairement envisagées et deviendront déterminantes de sa responsabilité* »¹²¹⁸. Ainsi, les manquements retenus à l'encontre d'un transporteur dans la gestion des compétences de ses équipages ne lui permettront plus de se prévaloir du cas excepté de faute nautique.

535. Cas de l'incendie. Le transporteur sera pareillement privé du cas exonératoire de l'incendie prévu par l'article 4.2.b de la convention de Bruxelles de 1924¹²¹⁹ si une faute contributive au dommage est retenue à son encontre. Ce point est particulièrement important puisque comme nous l'avons mentionné dans le chapitre sur la source des compétences des équipages, la formation à la lutte contre l'incendie constitue un maillon central de la sécurité maritime. Même si la convention STCW prévoit de nombreuses dispositions concernant les normes minimales de connaissances à acquérir dans ce domaine avant de pouvoir prétendre à une fonction complémentaire liée à la lutte contre l'incendie (*supra* n°84 & 94), l'armateur gardera un rôle central dans la mise en œuvre et le maintien de ces compétences acquises lors de la formation initiale. Sans l'adaptation des connaissances théoriques à un navire propre, prérogative de l'armateur, l'équipage ne pourrait pas convenablement appliquer les méthodes de lutte. De la même manière, l'absence de pratique régulière au travers des exercices rendrait les connaissances rapidement obsolètes

536. Loi française. La loi française se trouve être moins précise que la convention de 1924. En énonçant que « *le transporteur est responsable des pertes ou dommages subis par la marchandise depuis la prise en charge jusqu'à la livraison, à moins qu'il prouve que ces pertes ou dommages proviennent d'un incendie* »¹²²⁰ le texte français ne précise pas si cette exonération doit s'appliquer en l'absence de faute des marins qui aurait contribué au dommage. Le dernier alinéa répond à cette question et semble aller à l'encontre des dispositions de la convention puisqu'il précise qu'en dehors du cas de la faute nautique, les ayants-droit à la marchandise pourront faire lever le cas exonératoire d'incendie en faisant la preuve de la faute du transporteur, mais également en faisant la preuve de la faute de l'équipage¹²²¹. Or, la convention précise que le transporteur ne pourra pas bénéficier du cas excepté de l'incendie que lorsqu'il aura commis une faute qui lui serait directement imputable. La faute de l'équipage contributive ou aggravant un incendie ne devrait pas le priver de cette exonération puisque comme le rappelle l'article 4-2-a, le transporteur ne sera pas responsable des fautes de ses préposés dans l'« administration du navire ». Il nous semble que la gestion d'un incendie pourrait relever de cette administration, étant entendu que cela ne saurait être considéré comme une faute nautique. Formulation

¹²¹⁸ SERIAUX (A.), *La faute du transporteur*, Economica, 2nd éd. (1998), p.213.

¹²¹⁹ « *Ni le transporteur ni le navire ne seront responsables pour perte ou dommage résultant ou provenant d'un incendie, à moins qu'il ne soit causé par le fait ou la faute du transporteur* ».

¹²²⁰ C. transp., Art. L.5422-12, alinéa 2.

¹²²¹ « *Le chargeur ou son ayant droit pourra néanmoins faire la preuve que les pertes ou dommages sont dus, en tout ou en partie, à une faute du transporteur ou de ses préposés, autre que celles citées au 9°* ».

que l'on ne retrouve pas dans la loi française et qui pourrait expliquer pourquoi la seule faute nautique des préposés pourra être exonératoire si l'on se réfère au texte national.

537. Conduite supprimant le cas excepté. L'exonération du transporteur pour la faute de l'équipage dans la maîtrise d'un incendie sera bien entendue supprimée à partir du moment où celle-ci révélera des erreurs d'incompétence dans la gestion du sinistre. Comme nous le verrons ci-dessous, une telle qualification pourra entraîner une faute personnelle de l'armateur dans son devoir de *due diligence* à assurer la navigabilité du navire. L'inverse n'étant pas vrai, une erreur de négligence de l'équipage théoriquement exonératoire ne le sera que si elle n'a pas été causée ou aggravée par un facteur organisationnel. Facteur qui est du seul ressort du transporteur. Un manquement dans ce domaine démontrera une faute personnelle de l'armateur, contributive au dommage, le privant du bénéfice du cas excepté d'incendie, l'analyse de la diligence devant être en relation avec la cause ou les circonstances du dommage.

L'exercice pour lever les cas exceptés de dommages liés à l'innavigabilité, à la faute des préposés dans la conduite du navire ou à l'incendie suit finalement un même et unique raisonnement : les intérêts marchandises doivent impérativement démontrer que le transporteur a lui-même commis une faute et que cette faute a contribué ou aggravé le dommage. Dans ce cas, « *si le chargeur fait la preuve que le dommage provient ou résulte de la faute du transporteur, les dispositions exonératoires de la Convention de 1924 n'ont plus lieu d'être appliquées* »¹²²². Il en ressort que malgré la responsabilité de plein droit qui pèse sur le transporteur, l'analyse de son comportement pour déterminer une faute reste primordiale. La démarche pour l'affrètement qui subit lui aussi des clauses exonératoires (pourtant librement négociées) sera identique.

B. Conditions de levée des cas exonératoires dans le cadre du contrat d'affrètement

538. Dans l'affrètement à temps. Charte NYPE. Les clauses exonératoires en matière d'affrètement sont pareillement subordonnées à l'absence de faute personnellement attribuable à l'armateur. La partie qui cherche à retenir sa responsabilité devra se soumettre au même exercice en montrant qu'il n'a pas satisfait à ses obligations, notamment celle d'agir avec *due diligence* pour mettre le navire en état de navigabilité. En dehors de la clause d'exemption du contrat NYPE sur laquelle nous ne nous attarderons pas du fait de la rareté de son application¹²²³, toutes les clauses d'exonérations que nous avons pu développer auparavant sont conditionnées à l'absence de faute personnelle de l'armateur dans ses obligations.

¹²²² BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), Ibid, p.757, n°1102.

¹²²³ Rien ne fait obstacle, en théorie, à ce que l'affrètement recherche la faute de l'armateur quand bien même l'erreur de l'équipage ayant causé un dommage soit non fautive, pour faire lever le cas excepté d'erreur de navigation. On peut par exemple penser à la situation suivante assez peu probable. L'armateur prend livraison d'un navire neuf, constate lors des essais que la commande d'une pompe à cargaison est inversée (marche / arrêt) mais n'entreprend pas d'actions pour la corriger. Un nouveau commandant qui arrive et qui n'est pas au courant de cette spécificité inverse ses actions, mélangeant les marchandises des deux cales. C'est une erreur directe, qui pourrait être considérée comme étant non fautive. Les intérêts marchandises pourront cependant lever l'exception de la clause 16 de la NYPE pour un manquement de l'armateur à fournir un navire en état de navigabilité.

539. Contrat Baltime. La charte Baltime prévoit par exemple dans son article 12 que “*the owners only shall be responsible for (...) if such delay or loss has been caused by the want of due diligence on the part of owners’ or their manager in making the vessel seaworthy and fitted for the voyage, or any other personal act or omission or default of the owners or their manager*”. Limitant ainsi l’utilisation des exonérations pour les négligences de l’équipage à condition que l’armateur ait fait due diligence¹²²⁴ pour assurer la navigabilité de son navire et la conditionnant à l’absence de faute personnelle de l’armateur. Ainsi, dans l’affaire du navire *Hong Kong Fir* qui a pris, rappelons-le, beaucoup de retard dans ses voyages à cause de moteurs défectueux et d’une incompétence notoire de l’équipage, l’armateur n’a pas pu se prévaloir de la clause d’exception car selon la Cour, « *the owners were not protected by the Baltime exception clause (même pour négligence des préposés de l’armateur) since the incompetence of the engine room staff was attributable to the owners want of due diligence in their selection* »¹²²⁵.

540. Jurisprudence. Tenter de montrer un manquement à l’obligation de l’armateur n’est pas toujours aisé. Ainsi, un navire affrété à temps sous la charte *Shelltime* s’est échoué parce que le capitaine a commis une erreur de cap et n’a pas utilisé tous les moyens de navigation disponibles. Les intérêts-marchandises du chargement endommagé par l’accident ont tenté de lever le cas exonératoire de faute de l’équipage¹²²⁶ en avançant que l’armateur n’avait pas fait *due diligence* pour assurer la navigabilité du navire en armant le navire avec un équipage insuffisamment qualifié¹²²⁷. La Cour n’a en l’espèce pas retenu de faute contre l’armateur. Selon elle, les procédures de recrutement qu’il a mis en place et les enquêtes menées auprès des précédents employeurs montraient que l’armateur avait agi avec *due diligence* dans l’armement du navire en moyens humains¹²²⁸.

541. Dans l’affrètement au voyage. Charte Gencon. La charte au voyage Gencon stipule en outre que l’armateur n’est responsable pour les dommages causés à la marchandise pour les retards ou les manquants qu’à la condition qu’ils soient causés par un manquement dans son obligation de *due diligence* pour assurer la navigabilité du navire avec entre autres éléments, un armement en moyens humains convenable¹²²⁹. Dans une décision déjà citée, la Chambre de Lords a pu retenir la faute personnelle de l’armateur pour ne pas avoir instruit son capitaine des spécificités de stabilité du navire en fonction des marchandises transportées, alors que la seule faute du capitaine aurait pu être exonératoire pour l’armateur, en vertu du second paragraphe de la même clause¹²³⁰. Enfin, à l’instar de la charte à temps, le contrat type Gencon va plus loin que le seul manquement de *due diligence* à assurer la navigabilité du navire pour retenir la faute de l’armateur. Selon la seconde partie de la clause,

¹²²⁴ Sous la charte type Baltime, ce n’est pas, rappelons-le, une obligation de résultat qui pèse sur l’armateur.

¹²²⁵ A propos du navire *Hong Kong Fir*, *V. Time Charter*, Ibid, p.168.

¹²²⁶ La charte *Shelltime* prévoit par exemple que l’armateur pourra être exonéré pour les erreurs de négligence de l’équipage.

¹²²⁷ Notamment parce que le capitaine ne s’est pas rendu compte de son erreur alors qu’il avait de multiples occasions de le faire en pratiquant notamment le *cross checking*.

¹²²⁸ Voir pour ce cas, DAICHES (M.), “Vessel Stranded as a result of steering wrong course”, *Lloyd’s Maritime Law Newsletter*, n°22/92, 25 (juillet 1992).

¹²²⁹ Charte Gencon, Clause 2: “*Owners are to be responsible for (...), only in case the loss, damage or delay has been caused by (...) personal want of due diligence on the part of the owners or their manager to make the vessel in all respects seaworthy and to secure that she is properly manned, (...) or by the personal act or default of the owners’ or their manager*”.

¹²³⁰ *Standard Oil v. Clan Line* [1924] A.C. 100.

l'armateur sera également responsable pour les dommages causés « *par les actes personnels ou les manquements de l'armateur ou du manager* »¹²³¹.

L'incorporation des termes de la convention de Bruxelles 1924 au contrat d'affrètement annulera en général les clauses de responsabilité des armateurs pour les dommages liés à la marchandise. L'exercice pour annuler les clauses d'exemption de responsabilité devra donc suivre ce que nous avons développé au chapitre précédent sur le transport de marchandises.

II. La preuve de la faute de l'armateur, des difficultés inhérentes à l'origine de la faute

542. Se faire opposer un cas exonératoire dans une action en responsabilité contre son cocontractant fait certainement apparaître un sentiment d'injustice pour la partie qui a subi le dommage. Mais la frustration sera encore plus grande lorsqu'il sera dans l'incapacité de démontrer qu'une faute personnelle et contributive au dommage pourra être imputée à l'armateur et qu'il ne pourra pas, par conséquent, lever ce cas exonératoire. En effet, démontrer une telle faute n'est pas un exercice aisé. Un manquement à la réglementation sera bien sûr un moyen efficace de prouver que l'armateur n'a pas respecté ses obligations (A). Mais une telle situation est dans la pratique assez rare puisqu'ils seront soucieux d'être en règle d'un point de vue administratif¹²³². Les ayants droits qui cherchent à prouver la faute de l'armateur pourront alors tenter de montrer un non-respect de l'application du Code ISM et chose plus compliquée, de démontrer le non-respect de l'esprit du Code dans la mise en place du SMS (B). Enfin, par la constitution d'un faisceau d'indices, la partie ayant subi un dommage pourra tenter de démontrer que l'armateur n'a pas agi tel que l'on est en droit de l'attendre d'un professionnel soigneux (C).

A. La faute pour un manquement à la réglementation

543. Principe. Prouver que l'armateur n'a pas satisfait à son obligation de diligence raisonnable dans l'armement en équipage du navire lorsqu'il n'a pas respecté la réglementation de l'Etat du pavillon est une solution accessible. C'est certainement la faute la plus évidente mais également la plus rare. Les armateurs sont suffisamment conscients des risques encourus pour qu'ils s'assurent, du moins en apparence, que leurs navires sont à jour administrativement. Puisque c'est bien ce dont il s'agit ici. Le navire est-il conforme à la réglementation ? Si le navire n'est pas armé avec un équipage suffisant en qualité tel que le certificat de *Minimum Safe Manning* le prévoit, l'armateur aura incontestablement commis une faute. De la même façon, l'absence d'un certificat de conformité ISM ou bien l'emploi de marins insuffisamment brevetés ou sans visite médicale à jour sont autant d'éléments à charge qui pourront être utilisés pour montrer une faute de l'armateur si ces éléments ont contribué à la survenance du dommage.

¹²³¹ COOKE (J.), YOUNG (T.) TAYLOR (A.), *Voyage Charter*, Lloyd's Shipping Law Library, Informa, 2nd édition (2001).

¹²³² Ce qui est, rappelons-le, le meilleur moyen de limiter l'étendue des contrôles par les Etats du port et limiter les risques de constater des défaillances.

544. La due diligence prouvée par la conformité administrative (oui). Jurisprudence.

Même si l'absence de certificat valide suffit pour constater l'existence d'une faute imputable à l'armateur, la réciproque n'est pas vraie. La présence à bord des certificats ne devrait pas suffire à démontrer que l'armateur a agi avec diligence pour assurer la navigabilité de son navire. C'est pourtant ce que les juges de la Cour d'appel de Rouen ont retenu dans une décision du 13 mars 2014¹²³³. En l'espèce la société Socatral a assigné le transporteur maritime Delmas en réparation de la perte de tôles ondulées suite au naufrage du navire par voie d'eau en septembre 2009. La voie d'eau n'a pas pu être maîtrisée par l'officier mécanicien l'ayant constatée. Pire, celui-ci ne s'est pas astreint à fermer les pertes étanches entre les compartiments machines, action qui aurait permis de préserver le navire, même si la perte de propulsion était, elle, irrémédiable. La cour a retenu l'exception de faute nautique au motif que « *la cause et la source de l'invasion de la salle des machines n'ont pas été trouvées. Il est décidé que la cause la plus probable de la perte du navire soit le fait que l'équipage n'a pas fermé les deux portes entre la salle des machines et les deux coursives bâbord et tribord du navire* ». A aucun moment la Cour n'a retenu la faute de l'armateur au motif que celui-ci avait fourni tous les certificats en vigueur. Prouvant ainsi qu'il avait exercé une diligence raisonnable à mettre son navire en état de navigabilité au début du voyage.

545. Critique de l'approche. La décision est en tout point contestable. Elle est tout d'abord contestable parce que la Cour se limite à considérer la seule conformité administrative du navire pour constater que le transporteur avait satisfait à son obligation de faire *due diligence*. Or, comme nous l'avons suffisamment montré au cours de notre étude, cet élément de la navigabilité ne suffit pas. Ce peut être dans le meilleur des cas un premier indice sur le degré de maîtrise que possède l'armateur sur l'exploitation de ses navires. Mais les juges doivent aller plus loin. La décision de la Cour d'appel de Rouen est d'autant plus incompréhensible qu'elle soulève un point crucial en énonçant que « *le document d'effectifs minimaux de sécurité n'était pas totalement respecté* ». La Cour constate donc d'elle-même que les certificats sont à jour et valides mais que l'un d'eux, fondamental pour la sécurité maritime, n'est pas respecté en pratique ! On ne peut donc pas pleinement adhérer aux commentaires de certains auteurs sur cette décision qui se satisfont des constatations de la Cour pour justifier l'existence de la seule faute nautique¹²³⁴. Une telle approche nous semble même être particulièrement dangereuse puisqu'elle privilégie une preuve de forme plutôt qu'une preuve de fond du sérieux de l'armateur. Au-delà de l'argumentaire contestable de la Cour pour justifier sa décision, il faut par ailleurs reconnaître que la faute de l'armateur était en l'espèce, plutôt évidente. Mais nous aurons l'occasion de nous pencher sur ce point en temps voulu.

¹²³³ CA Rouen (Ch. Civ. et Com.), 13 mars 2014, navire *Pacific*, DMF 2014-758, p.432 et s., obs. HUMANN (C.), « La faute nautique toujours à flot ». Voir également pour le cas exonératoire retenu par la Cour d'appel de Paris dans l'affaire du navire *Windsong*. Celle-ci s'est basée exclusivement sur l'analyse de la navigabilité administrative du navire pour déterminer si l'armateur avait agi avec due diligence. Navire *Windsong*, CA Paris, 2013, n°10/13059.

¹²³⁴ « *Le transporteur rapportait la preuve qu'il a exercé la diligence due quant à la navigabilité du navire au moment du départ. Le rapport d'incident maritime indiquait, en effet qu'au moment de l'accident tous les certificats étaient en cours de validité. (...) Dans ce contexte, la décision de la Cour de Rouen nous paraît juridiquement justifiée* », HUMANN (C.), « La faute nautique toujours à flot », DMF 2014-758, p.432 et s.

546. La conformité administrative, une simple présomption favorable à l'armateur.

Cette décision tranche littéralement avec celle de l'affaire du navire *Turret Crown*¹²³⁵ jugée presque un siècle auparavant, et dont les juges français auraient peut-être pu s'inspirer. En l'espèce, la Cour n'a pas retenu la valeur probatoire d'un certificat de sécurité valide, à jour, et venant juste d'être émis. Selon elle, ce certificat n'exonérerait pas l'armateur d'agir prudemment, notamment lorsque des réparations sont nécessaires pour le navire. Comme le souligne M. Pourcelet, « *la production de certificats de visite et d'inspection ainsi que les attestations constituent une présomption favorable pour le transport, mais il ne s'agit pas d'une présomption irréfragable* »¹²³⁶. Il ne fait aucun doute que cette simple présomption peut être appliquée aux certificats de compétence des marins, *a fortiori* depuis que l'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime a réduit leur valeur à peu de chose.

B. La faute de l'armateur pour un manquement aux procédures ISM

547. Limiter l'utilisation du cas exonératoire de faute nautique. Retenir une faute des armateurs d'un point de vue purement réglementaire devient de plus en plus rare. Conscients que c'est sur ces points que les contrôles par les Etats du port se concentrent, ils s'assurent que leurs navires possèdent en permanence les certificats requis¹²³⁷. Ils s'assurent donc que les marins possèdent leurs brevets à jour et que l'armement en équipage respecte les prescriptions du *Minimum Safe Manning*. Il sera donc difficile pour les parties ayant subi un dommage de démontrer une faute de l'armateur dans le respect de la réglementation sur l'armement en moyens humains qui pourrait conduire à l'innavigabilité du navire.

L'entrée en vigueur du Code ISM au début des années deux mille a fourni de nouvelles perspectives aux parties recherchant à démontrer d'éventuels manquements de l'armateur¹²³⁸. Certains auteurs énonçaient ainsi qu' « *il était assez peu envisageable d'opposer la faute de l'armateur aux clauses exonératoires pour les fautes de l'équipage avant l'entrée en vigueur du Code ISM parce qu'il était difficile de montrer, hormis dans les cas les plus évidents, que le navire n'était pas armé en moyens humains suffisants conformément à l'article III (de la convention de Bruxelles 1924)* ». Et de poursuivre « *mon sentiment est celui que le Code ISM peut largement élargir les effets des règles, en réduisant par exemple le nombre de cas pour lesquels une défense sera uniquement basée sur la faute de l'équipage. De nombreux dommages qui sont actuellement considérés comme étant causés par la négligence de*

¹²³⁵ The *Turret Crown*, [1924] AMC 253 (2 Cir.).

¹²³⁶ POURCELET (M.), « Le transport maritime sous connaissance », Montréal, PUM, p.162.

¹²³⁷ On peut par exemple noter que les Etats du pavillon les mieux notés lors des contrôles par les Etats du port sont souvent ceux classés comme étant des pavillons de libre immatriculation. Ainsi, le rapport 2017 du Paris MoU montrait que les deux pavillons les mieux notés (ceux qui avaient le ratio inspection / détention le plus faible) étaient le pavillon français et le pavillon des Îles Caïmans, pourtant tous deux classés comme étant des pavillons de libre immatriculation par l'ITF (second registre pour le pavillon français). Les Îles Caïmans n'est pourtant pas un Etat reconnu pour sa grande histoire maritime. Port State Control "Safeguarding responsible and sustainable shipping", Annual Report 2017, <https://www.parismou.org/>

¹²³⁸ Voir par exemple en ce sens la décision de la Chambre Arbitrale Maritime de Paris n°1125 dans laquelle elle déclare le fréteur responsable du dommage causé à la marchandise pour innavigabilité du navire notamment parce qu'il a armé un navire avec un Capitaine incompetent mais également parce que des manquements à l'application du Code ISM ont été constatés, DMF 2007, p.449.

l'équipage, ne relèveront plus exclusivement de la faute des préposés mais également de manquements organisationnels à bord du navire, ou par manque de formation »¹²³⁹.

548. Décision Standard Oil v. Clan Line. Le Code ISM légitimera et étendra donc cette approche pour déterminer la faute personnelle de l'armateur telle qu'elle a pu être établie par la décision ancienne de la *Standard Oil v. Clan Line*¹²⁴⁰ que nous avons déjà mentionnée précédemment. Le navire était considéré comme étant, d'un point de vue physique, parfaitement *seaworthy*. Le capitaine nouvellement arrivé à bord était par ailleurs reconnu comme étant compétent à son poste et expérimenté en tant que capitaine. Il n'avait cependant pas navigué sur le type de navire qu'il allait commander et ne connaissait pas les particularités de sa stabilité. Une erreur de manipulation, qu'il ne pouvait connaître étant donné le *design* du navire a eu pour conséquence une perte totale de la marchandise par mouille par suite du chavirage. Le Cour a estimé dans ce cas très visionnaire que le navire n'était pas navigable dans le sens ou le manque de connaissances du capitaine de ce navire particulier (ce qui ne remet aucunement en cause sa compétence technique pure) constituait une faute de l'armateur pour ne pas lui avoir transmis les instructions particulières fournies par le chantier de construction. Il n'avait donc pas satisfait à son obligation de *due diligence* pour rendre son navire navigable. Ce cas très ancien était ô combien prémonitoire des dispositions du Code et bien en avance sur son temps.

549. Montrer l'implication de l'armateur. Ainsi, grâce à la documentation qu'impose le Code ISM, l'armateur devra montrer qu'il s'implique dans l'exploitation de ses navires et il ne pourra plus simplement avancer la faute de l'équipage pour s'exonérer de sa responsabilité. Il devra pouvoir montrer qu'il a effectué un recrutement conforme aux bonnes pratiques, tel qu'un professionnel l'aurait fait, et qu'il s'est investi dans la compétence de ses équipages. Il devra également prouver qu'il a effectué les familiarisations requises lors de l'emploi de nouveaux marins (Code ISM, Art. 6.3), qu'il a mis en place des procédures d'exploitation des navires (Code ISM, Art. 7) et qu'il s'assure que les exercices pour répondre aux situations d'urgence sont conduits conformément aux mentions du SMS (Code ISM, Art. 8). Moins directement, l'armateur pourra démontrer qu'il s'est investi dans la formation continue et dans le développement des compétences de ses marins, quand bien même le contrat de travail signé avec eux ne l'y obligeait pas. Un armateur qui démontrerait une telle implication dans la gestion de ses navires montrerait certainement qu'il a satisfait à son obligation de *due diligence*. On peut donc légitimement se réjouir de cette avancée.

¹²³⁹ "There was very little prospect of mounting a successful challenge to the exception of crew negligence prior to the ISM Code, because there was little chance of showing, other than in the most obvious cases, that the ship was not properly manned for the purpose of article III. My feeling is that the ISM Code may well widen the effect of the Rules, for example, by reducing the number of cases in which the defense of crew negligence is found to be the sole cause of a loss. A number of cases which are presently regarded as arising out of crew negligence, will certainly be viewed in the future as arising not solely by crew negligence, but instead by a lack of systems on board the ship, or through inadequate training". MARTYR (P.), « ISM Code / pollution – Lawyer », presented at the International Marine Insurance Conference 'A Time of Change' held in London on 12/13 Feb. 1997, In ANDERSON (P.), ISM Code, Ibid.

¹²⁴⁰ *Standard Oil v. Clan Line* [1924] A.C. 100.

550. Doctrine. C'est dans ce sens que le professeur Bonassies a commenté¹²⁴¹ la décision de la Cour d'appel de Caen dans l'affaire du navire *Johanna Hendrika* déjà évoquée¹²⁴². En précisant que « *l'un des reproches faits par la Cour à l'armateur du Johanna Hendrika, se réfère (...) à l'absence - réelle ou présumée - de consignes d'organisation de travail et de sécurité. Or, c'est un des aspects majeurs du Code ISM que d'imposer aux armateurs, dans ses article 7 et 8, l'établissement de consignes (parfois qualifiées de « plans ») relatives notamment à la « sécurité du navire », expression qu'il faut certainement entendre comme concernant non seulement la sécurité propre du navire, mais aussi la sécurité due par le navire aux tiers* », le professeur illustre le rôle du Code dans la démonstration de l'implication de l'armateur dans l'exploitation de ses navires et dans l'encadrement des actions de l'équipage.

551. De nouvelles opportunités pour lever les cas exonérateurs. C'est également un reproche qui aurait pu être fait à l'armateur du navire *Windsong* dont nous avons déjà mentionné les conditions de l'accident et dont la décision, qui laisse perplexe, montre bien les nouvelles possibilités offertes aux parties ayant subi un dommage. En l'espèce, les intérêts marchandises se sont vus opposer le cas excepté de faute nautique au motif que le dommage subi par leur marchandise résultait d'une négligence de l'équipage qui touchait à la sécurité du navire. Selon la Cour, oublier de fermer une porte étanche lors d'une tempête est un événement qui touche à la sécurité du navire et qu'il s'agit par conséquent « *d'une faute nautique exonérant le transporteur de sa responsabilité en application de la convention de Bruxelles du 25 août 1924* »¹²⁴³. On peut regretter le manque d'imagination des demandeurs dans cette affaire, qui ont seulement tenté de démontrer l'existence d'une faute commerciale plutôt que nautique¹²⁴⁴. La stratégie pour lever le cas exonérateur aurait pu reprendre l'approche adoptée dans l'affaire du navire *Johanna Hendrika*.

552. Critique de la solution. Même si l'incident a eu lieu un an avant l'entrée en vigueur officielle du Code¹²⁴⁵, les demandeurs auraient certainement dû engager leur action en démontrant la faute du transporteur, contributive au dommage. Est-il en effet raisonnable de considérer que laisser un navire naviguer en plein tempête¹²⁴⁶, avec des portes étanches ouvertes, ne traduit pas un problème organisationnel de l'armateur ? Un transporteur prudent, évoluant en outre dans un environnement réglementaire pressant¹²⁴⁷, aurait certainement dû prévoir une procédure de sécurité mentionnant les points à contrôler en cas de mauvais temps¹²⁴⁸. Nul doute que la vérification de la fermeture des portes

¹²⁴¹ CA Caen (Ch. réunies), 2 octobre 2001, *DMF* 2001-621, obs. BONASSIES (P.).

¹²⁴² Rappelons que la Cour d'appel de Caen a retenu la faute de l'armateur dans l'absence de transmission de consignes quant à l'amarrage de la barge qui est venue heurter des navires de pêche stationnés à quai en glissant sur le fond sous l'effet de la marée descendante.

¹²⁴³ CA Paris, 26 novembre 2008, 5^e Ch., répertoire général n°04-23016, navire *Windsong*.

¹²⁴⁴ Cass. Com., 30 mars 2010, n°09-11397, inédit, navire *Windsong*, *DMF* 2010-714, obs. CORBIER (I.).

¹²⁴⁵ Rappelons que le Code ISM a été adopté le 4 novembre 1993 par la Rés. IMO A.741(18) mais qu'il n'est pleinement entré en vigueur qu'en 2002.

¹²⁴⁶ Le navire a rencontré des vents de force 10/11 et des vagues de 12 mètres. Les navires sont certes prévus pour rencontrer de telles conditions mais elles restent heureusement assez exceptionnelles.

¹²⁴⁷ Le Code était en passe d'être appliqué en 2002 alors que les faits datent de 2001. La résolution de l'OMI adoptant était pourtant signée depuis presque 10 ans et les compagnies devaient être prêtes à en appliquer les dispositions.

¹²⁴⁸ Procédure qui existe dans tous les SMS aujourd'hui. Elles sont du type "Check list when encountering bad weather".

étanches en aurait été l'élément majeur¹²⁴⁹. Un transporteur soucieux de l'exploitation de ses navires n'aurait pas laissé à la libre appréciation du capitaine de telles vérifications. En agissant de la sorte, le transporteur n'a-t-il pas manqué à son obligation de *due diligence* à assurer la navigabilité de son navire ? Une réponse positive doit s'imposer. Un professionnel prudent aurait transmis à son équipage des consignes claires et détaillées sur les vérifications à effectuer dans de pareilles conditions météorologiques. Le Code ISM montre ici toute son utilité. L'erreur de l'équipage qui est manifestement une erreur de négligence de type « *lapse* »¹²⁵⁰ (fig. 3 et fig.4), initialement exonératoire aurait été neutralisée par le manquement du transporteur à assurer la navigabilité de son navire par un défaut organisationnel concernant la « *gestion de la sécurité du navire* » (fig. 4).

553. Analyse du naufrage du navire *Pacific*. La même analyse peut être faite concernant l'affaire du navire *Pacific* auparavant mentionnée¹²⁵¹. En l'espèce, la Cour a retenu la *due diligence* de l'armateur à assurer la navigabilité du navire sur la seule base de ses déclarations. Pourtant, il semble assez évident qu'il existait un problème organisationnel puisque l'équipage n'a pas fermé les portes étanches lors d'une situation d'urgence (envahissement machine). Soit il n'existait pas de procédure d'urgence, soit elle n'a pas été appliquée. Il semble que dans tous les cas l'équipage a fait preuve d'une négligence particulièrement grave étant entendu que cette opération de conduite est des plus basiques et constitue un point de sécurité élémentaire. Celles-ci doivent en effet être impérativement fermées à la mer en situation de navigation non dégradée. Cela doit faire partie des consignes permanentes de sécurité¹²⁵². Si par omission de l'équipage elles venaient à rester ouverte, la constatation d'un envahissement devrait conduire l'opérateur à les fermer en tout premier lieu.

De tels manquements relèvent de l'incompétence personnelle de l'opérateur doublée d'une défaillance organisationnelle. Si l'on se réfère aux schémas des figures 2 et 3, l'équipage commet une « *routine violation* » ou bien une erreur de type « *lapse* » en omettant de fermer la porte à la mer. Cette erreur, ou cette transgression, est doublée d'une erreur de type « *mistake* » de la part du marin qui constate l'envahissement, ainsi que d'une désorganisation latente de l'armateur dans « la gestion de la sécurité ». Comment peut-on alors en déduire que l'armateur a satisfait à son obligation de *due diligence* pour convenablement armer son navire en moyens humains ? A notre sens, les demandeurs auraient pu s'appuyer sur ces éléments et sur la documentation ISM qui aurait dû en découler pour démontrer ses négligences.

554. Une documentation trompeuse. Mais l'efficacité d'une telle approche dans la démonstration de la faute de l'armateur se doit d'être quelque peu nuancée. Certes, le Code ISM impose une certaine rigueur de la part des armateurs dans la gestion des équipages qui conduisent le navire mais

¹²⁴⁹ Avec d'autres points tels que le contrôles du saisissage des marchandises, des équipements du navire ou encore les données de stabilité.

¹²⁵⁰ La qualification pourrait être également de type « *mistake* ». Mais une telle qualification (plus grave que les erreurs de type « *lapse* ») entraînerait des questions supplémentaires sur les compétences de l'équipage et sur la capacité de l'armateur à armer ses navires avec un équipage suffisamment qualifié. La faute de l'armateur aurait dans ce cas été encore plus flagrante. Les informations données par les différentes décisions ne permettant pas de le déterminer avec certitude il est préférable de s'astreindre à minimiser la faute de l'équipage. Ce qui ne semble pas empêcher de lever le cas exonératoire.

¹²⁵¹ CA Rouen, 13 mars 2014, navire *Pacific*, Ibid.

¹²⁵² C'est le maintien ouvert de la porte étanche avant du roulier *Herald of Free Enterprise* qui a causé l'envahissement et le chavirement du navire.

n'encourage-t-il pas également une forme d'excès en matière de conformité documentaire ? Le risque de voir l'armateur prouver son implication en montrant simplement qu'il a mis des procédures en place et qu'il vérifie leur application n'est-il pas plus grand ? En s'appuyant sur la documentation ainsi mise en place il pourra certainement établir que le capitaine a agi négligemment et en dehors de ses instructions. Il pourrait alors vis à vis de ses cocontractants et preuve à l'appui, avancer le cas exonératoire de faute nautique, exempt de toute faute personnelle de sa part.

En effet, le Code ISM, peut, si ceux qui le mettent en œuvre n'en respectent pas la philosophie, s'avérer être une organisation documentaire qui fausse la preuve du degré d'implication de l'armateur dans l'exploitation de ses navires. Ainsi, dans le cas que nous avons développé ci-dessus (voir *supra* n°412) concernant le suivi d'une *check list* d'arrivée dans la zone des 500 mètres d'une plateforme, (erreur humaine de type *routine violation*) l'armateur aurait pu montrer qu'il avait agi avec soin en élaborant des procédures d'approche de ses navires, mais que c'est le seul commandant qui a décidé de la remplir sans en vérifier les actions (oubli de ne pas mettre en fonctionnement le propulseur d'étrave pourtant indiqué comme étant « *prêt* » dans le document). En cas de collision avec la plateforme, aurait-il pu avancer le cas excepté de faute nautique¹²⁵³ ? Les défendeurs s'engouffreraient probablement dans cette option. Pourtant, une analyse plus détaillée du système de gestion de la sécurité mis en place par l'armateur aurait montré ces incohérences. Par ricochet, l'implication directe de l'armateur dans le sinistre pourrait être retenue.

555. Difficultés dans l'appréciation des compétences. Un autre élément étroitement lié au précédent permet de nuancer le rôle du Code dans la détermination d'une hypothétique faute personnelle de l'armateur contributive à un dommage. Une documentation trompeuse rendra en effet plus difficile la détection de l'incompétence de l'équipage et donc la faute de l'armateur. L'encadrement à outrance de l'exploitation des navires réduit considérablement la liberté de conduite des opérateurs. Ceux-ci suivent de plus en plus fréquemment des procédures préétablies. Ce ne sont donc pas toujours les décisions prises par le bord qui seront analysées mais la façon dont ils appliqueront les consignes mises en place par leur commettant. Le niveau de compétence exigé envers un opérateur qui suit simplement les procédures d'exploitation sera bien moindre que pour un opérateur libre dans sa conduite. Différencier les qualités d'un capitaine compétent qui a mal appliqué une procédure de celles d'un capitaine qui ne l'est pas devient difficile. Mais peut être retrouvons nous là un des buts de l'introduction du Code ISM dans la convention SOLAS : compenser le faible niveau de qualification des équipages par l'encadrement des tâches (voir *supra* n°321). Certains aspects de la conduite, comme les manœuvres anticollisions du navire feront malgré tout appel à la seule capacité technique des officiers. Les propos de M. Pamborides à ce sujet doivent donc être nuancés¹²⁵⁴. Car même si les informations concernant la gestion des équipages seront dorénavant accessibles et utilisables par les cocontractants de l'armateur ayant subi un dommage, celles-ci ne seront pas un gage de succès pour démontrer sa faute personnelle.

¹²⁵³ Si tant est qu'il existe dans le contrat conclut entre lui et l'exploitant de la plateforme. Reste que cet exemple peut être très facilement transposable à d'autres situations.

¹²⁵⁴ "This is now bound to change, giving access to such information to all other interested parties. It appears that this new system has the potential of affecting the meaning of well-established concepts like "seaworthiness", "due diligence" and matters related to the limitation of liability, as well as the issue of "privity" in insurance", PAMBORIDES (G.P.), *The ISM Code: Potential Legal implications*, n°2, International Maritime Law, (1996), p. 56-62.

Un armateur assez peu impliqué dans la compétence de ses équipages mais très soucieux de paraître conforme à son SMS, pourra prouver sa *due diligence* à assurer la navigabilité de son navire quand bien même de graves dysfonctionnements caractérisent son organisation. Tenter d'engager la responsabilité de l'armateur pour lever une clause exonératoire par une stratégie basée exclusivement sur la conformité documentaire au SMS semble donc être un moyen possible mais à l'issue incertaine.

C. Une approche alternative dans la démonstration des manquements de l'armateur ; la constitution d'un faisceau d'indices

556. Utilité et principe du « faisceau d'indices ». Nous avons pu démontrer au cours de la première partie de notre étude que les stratégies mises en œuvre par l'armateur pour maîtriser les compétences de ses opérateurs prenaient différentes formes. Son influence dans ce domaine est indéniable. Lorsque l'acte fautif de l'équipage cause un dommage, les parties devraient se pencher sur l'ensemble de ces stratégies humaines d'exploitation pour déterminer si l'armateur a agi en bon professionnel. L'analyse du comportement de l'armateur ne devrait pas se limiter à tenter de démontrer un manquement de l'armateur à la réglementation (stratégie difficile) ou aux procédures ISM (résultat incertain). L'analyse de chacune des stratégies d'exploitation (choisies ou imposées¹²⁵⁵) prises individuellement ne pourra pas toujours suffire à apporter une preuve irréfutable de ce manquement. Mais les assembler facilitera la constitution d'un faisceau d'indices sur son investissement personnel. Ainsi, une faute pourrait être retenue à son encontre s'il a délibérément choisi un environnement dérégulé pour se soustraire ou minimiser ses obligations et qu'il n'a pas mis en place des politiques adaptées pour compenser cette dérégulation.

557. Un premier indice, les liens entre l'armateur et le pavillon. Le choix du pavillon du navire dont l'équipage a causé un dommage constitue un premier indice. Les conséquences de cette stratégie d'armement sur la compétence des équipages sont multiples et ont déjà été développées (voir *supra* n°214). On ne pourra pas reprocher à un armateur de tenter d'échapper à ses obligations lorsqu'il choisit un Etat du pavillon avec lequel il a des liens étroits, qui sera, notons-le, très souvent un pavillon traditionnel¹²⁵⁶. Il s'impose à lui-même une certaine rigueur. La doctrine française considère par exemple que l'autorité publique doit s'assurer que les brevets de commandants, et plus généralement tous les brevets maritimes, sont vérifiés consciencieusement¹²⁵⁷. Si cela peut être le cas dans le cadre de brevets français vérifiés par les autorités françaises, cette conscience ne caractérise pas tous les Etats du pavillon qui apposent, comme nous l'avons souligné, des visas sur les brevets de tous les pays

¹²⁵⁵ Même les stratégies imposées laissent une grande liberté d'action aux armateurs. Nous avons pu le constater pour le Code ISM et la formation continue.

¹²⁵⁶ Même si c'est un registre alternatif. On peut constater par exemple que les intérêts réels qui se cachent derrière la propriété des navires sont en général situés dans les pays occidentaux, qui n'ont aucun lien avec les Etats d'immatriculation. Ainsi, le Panama enregistrait en 2017 18,4% de la flotte mondiale (en capacité) alors que seuls 0,04% de la flotte mondiale était la propriété d'intérêts panaméens. Source : UNCTAD stat (<http://unctadstat.unctad.org>). De la même manière, en 2000, la Grèce, (ou plutôt les intérêts grecs) pays à forte tradition maritime située au premier rang mondial en part de tonnage immatriculait presque 70% de ses navires sous pavillon de libre-immatriculation, FORTIN (A.C.), « L'industrie maritime mondiale, 1970-2000 : Panorama des mutations », Synthèse n°48, oct. 2002, ISEMAR.

¹²⁵⁷ DE JUGLART (M.), « La responsabilité du propriétaire de navire d'après l'article 216 du Code du commerce », *DMF* 1962, p.319.

formateurs, sans plus de vérification que leur appartenance à la *white list* de l'OMI. Le courant jurisprudentiel engagé par la décision *Robin Hood Flour Mills v. N.M. Paterson*¹²⁵⁸ qui consistait à se satisfaire de la validité des brevets pour constater des compétences de leurs détenteurs a été, à juste titre, contesté de nombreuses fois¹²⁵⁹. Il ne faut cependant pas se méprendre, choisir un pavillon de commodité n'entraîne pas fatalement une perte de maîtrise des compétences des équipages. L'armateur peut tout à fait choisir de mettre en place un système de recrutement efficace pour pallier les défaillances des Etats formateurs. Il pourra par exemple choisir des marins issus d'Etats formateurs performants qu'il recrutera lui-même et à qui il transmettra toutes les compétences requises pour adapter leurs compétences à un environnement particulier (au travers des familiarisations par exemple).

558. Deux indices supplémentaires. Le cloisonnement des risques. La délégation. Le choix d'un Etat du pavillon ne peut donc constituer à lui seul une preuve de désintérêt de l'armateur pour le suivi de l'exploitation de ses navires. Mais, si on regarde de plus près, on constate couramment que le choix d'un pavillon étranger est complété par deux autres stratégies. La délégation et le cloisonnement des risques. Un fois encore ces méthodes d'exploitation sont légales et largement répandues et elles ne constituent pas non plus des preuves que l'armateur se désintéresse de ses obligations. Les motivations réelles d'une telle démarche peuvent cependant poser question. Ainsi, un officier du premier armateur américain à avoir franchi le Rubicond a parfaitement décrit les avantages qui découlent du choix d'un pavillon laxiste lorsqu'il énonçait que « *l'avantage majeur du registre panaméen est que l'armateur sera relevé des inspections continues du navire, ainsi que de la réglementation concernant l'équipage (...)* » et d'ajouter « *nous n'aurons absolument aucune contrainte* »¹²⁶⁰. Cette approche sera vraisemblablement doublée d'une création de *single ship company* (*registered owner*) dans l'Etat du pavillon, qui pourra rendre difficile l'identification de l'armateur réel (*bénéficial owner*). Le Liberia ne demande par exemple que l'adoption d'une forme juridique locale, sans qu'en réalité aucune connexion avec le pays n'existe¹²⁶¹. Ce type de structure qui cloisonne les risques, produit des avantages importants pour l'armateur. Elle permet, entre autres, de rendre le propriétaire ou l'armateur réel difficilement identifiable et facilite sa capacité à échapper à sa responsabilité lorsqu'il échoue à observer la réglementation en matière de sécurité, d'environnement ou de normes sociales¹²⁶². L'armateur enregistré sera certainement plus enclin à prendre des risques sur

¹²⁵⁸ *Robin Hood Flour Mills v. N.M. Paterson* (1967) AMC. 1451, (1968) 1 Ex. Ct. 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 proper examination".

¹²⁵⁹ Comme l'énonce Dr. Anderson, "Compliance is more than holding valid certificates", ANDERSON (P.), *ISM Code, a practical guide to the legal and insurance implications*, Lloyds Practical Shipping Guides, Informa Law, Second edition (2005), part. 3, chap.II.

¹²⁶⁰ « *the Chief advantage of Panamian registry is that the owner is relieved of the continual... boiler and hull inspections and the regulations as to the crew's quarters and subsistence (...)* we are under absolutely no restrictions », ANDERSON (H.E.), « The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives », *The Maritime Lawyer*, 21 (1996-1997), p.162.

¹²⁶¹ DAL MAZO (E.), « Critères de choix du pavillon du point de vue d'un financier », *DMF* 2015-775, p.961 et s.

¹²⁶² "Typically, a vessel registered in an open registry is owned by a corporation specially formed for that purpose and having no assets [actif, ndlr] other than the vessel herself. If an owner operates more than one vessel, he will generally establish a separate corporate entity as the registered owner in respect of each vessel. In this way, the beneficial owner of the vessel can effectively ring fence or isolate financial risks arising from the operation of the ship in question", COLES (R.), WATT (E.), *Ship Registration: Law & Practice*, Lloyds Shipping Law Library, Informa Law, 2nd edition (2009).

l'exploitation de ses navires, notamment lorsqu'il sera amené à choisir une société de management à qui il en déléguera la gestion humaine.

559. Effets du faisceau d'indices sur la notion de *due diligence*. Le simple choix d'un pavillon, démarche anodine en apparence, cache donc une réalité et des motivations complexes¹²⁶³. Mais le choix d'un pavillon de libre immatriculation, la création d'une société écran et la délégation de l'exploitation des navires ne constituent pas pour autant, même si ces éléments sont cumulés, un manquement aux obligations de l'armateur. Ils fournissent en revanche un faisceau d'indices sur la nature de la relation qu'il entretient avec son outil de travail. Il devrait donc être plus contraignant pour un armateur qui a adopté cette stratégie de démontrer qu'il a fait *due diligence* à assurer la navigabilité humaine de son navire pour accéder à une exonération. Un chargeur partie au contrat de transport dont la marchandise a subi un dommage par la faute de l'équipage (type nautique - cas d'exonération) pourrait très logiquement lui demander de montrer ce qu'il a pu mettre en place pour compenser les effets de son éloignement de la gestion de ses navires (voir *supra* n°270) qu'il démontre que cet éloignement a été compensé par un investissement personnel encore plus important. Les éléments pris en compte pour déterminer si l'armateur a agi en professionnel prudent seront nombreux. Les demandeurs pourront exiger de l'armateur qu'il démontre qu'il a personnellement audité la société de *manning*, qu'il a donné des instructions claires et précises en ce qui concerne la nationalité des équipages, qu'il a exigé des tests de recrutement adaptés aux fonctions de chacun, qu'il a mis en place un système de fidélisation et qu'il suit personnellement le contenu de la formation continue. Si l'armateur montre qu'il a simplement mandaté un tiers sans autre investissement, il n'aura pas, à notre sens, assuré une *due diligence* dans la mise en état de navigabilité humaine de son navire. Cette forme d'abandon de ses prérogatives essentielles ne reflète pas la façon dont agirait un bon professionnel. Le contenu de la notion de *due diligence* ne doit pas être plus strict pour un armateur qui aura délégué que pour un armateur qui contrôle lui-même sa flotte mais elle sera logiquement plus contraignante à démontrer.

SECTION 3 LE MAINTIEN DU BENEFICE DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITE

560. Les nombreuses exonérations de responsabilité pour les dommages causés par les fautes de l'équipages que l'armateur a pu négocier ou dont il peut bénéficier par un régime contractuel impératif ne seront plus applicables s'il s'avère qu'il a lui-même contribué, par un manquement personnel, à la survenance de ce dommage. L'édifice juridique spécifique et particulièrement protecteur

¹²⁶³ Il faut relativiser la notion de « bon professionnel » appliquée aux armateurs qui choisissent les pavillons de libre immatriculation. Ce choix répond dans certains cas à un besoin impérieux d'économies lors de contextes difficiles et dans un contexte extrêmement concurrentiel. Il existe en fait deux attitudes différentes lorsqu'un armateur choisit un tel pavillon. Soit il se désintéresse totalement de la gestion de ses navires parce que l'Etat du pavillon le lui permet, soit il compense un potentiel éloignement par un investissement et des contrôles accrus de ses mandataires que pourraient assurer un Etat du pavillon plus traditionnel. Nous avons pu développer cette partie en matière de la gestion des compétences ci-dessus et nous verrons en peu plus loin quels peuvent en être les effets juridiques (*infra* n°639 et s.).

sous lequel il peut s'abriter est pourtant loin de s'effondrer avec la reconnaissance de cette faute. Il pourra toujours bénéficier des plafonds de limitation instaurés par les conventions internationales applicables. Le maintien de ce privilège étant cependant conditionné à l'absence d'une faute particulièrement grave, la faute inexcusable, ou la faute de témérité¹²⁶⁴.

Nous avons pu effleurer cette spécificité du droit maritime lors du précédent chapitre lorsque nous avons mentionné les avantages du régime particulier instauré par la convention de Londres de 1976. Il convient maintenant de l'approfondir (I) et de préciser comment le législateur en élargit le champ d'application notamment lorsque l'armateur pourra, malgré une faute simple retenue à son encontre, continuer à bénéficier de plafonds de limitation dans le cadre du contrat de transport de marchandises (II) et de passagers (III)

I. Un maintien hésitant de la limitation pour les créances maritimes

561. Le maintien des plafonds de limitation pour les créances maritimes nées de l'exploitation des navires, malgré l'existence d'une faute directement attribuable à l'armateur, a parfois été hésitant. Ainsi, la convention de 1957 ne permettait pas à l'armateur de s'en prévaloir dès que la moindre négligence était retenue à son encontre (A). Les rédacteurs du second texte ont voulu, dans l'esprit de la tradition maritime, rendre à nouveau l'accès aux limitations quasiment incontournable en le maintenant malgré la reconnaissance d'une telle faute (B).

A. La convention de 1957, une levée du régime protecteur pour une faute simple

562. Conditions d'accès. Faute simple de l'armateur (non). Historiquement, l'armateur laissait ses hommes et son navire, bien d'une grande valeur, sous la direction de son capitaine pour une aventure périlleuse et sur laquelle il n'avait plus aucun contrôle une fois le navire appareillé. Pour promouvoir le commerce mondial, il semblait donc important de ne pas faire peser sur ses épaules une responsabilité financière trop lourde comparée aux potentiels bénéfiques tirés de l'exploitation du navire. Nul n'étant à l'abri d'une erreur, l'institution du droit maritime qui lui permettait de limiter les montants de réparations pour les dommages causés, fut mise à mal par l'entrée en vigueur de la convention de 1957. En vertu de ce nouveau texte censé encadrer l'application, il ne pouvait prétendre à bénéficier des plafonds de limitation que lorsqu'il n'avait commis aucune faute personnelle qui aurait pu contribuer à causer la créance. L'article 1.1 de la convention de 1957 précisait en effet que « *le propriétaire d'un navire de mer peut limiter sa responsabilité au montant déterminé par l'art. 3 de la présente Convention (...) à moins que l'événement donnant naissance à la créance ait été causé par la faute personnelle du*

¹²⁶⁴ Sur la qualification de la faute inexcusable comme étant une « faute de témérité », à propos de l'application de la convention CLC69/92 en matière de responsabilité civile pour pollution V. Cass. Crim., 25 sept. 2012, n° 10-82938, *Bull. Crim.* 2012, navire *Erika*, *DMF* 2015-742. En conséquence, Total, en tant qu'affrèteur n'a pas pu se prévaloir de la canalisation prévue par le texte (sur le propriétaire), tout comme la société de classification ou encore le technical manager.

propriétaire »¹²⁶⁵. Le moindre manquement de ce dernier dans la maîtrise des compétences des équipages pouvait donc avoir des conséquences dramatiques sur l'étendue de sa responsabilité lorsque ses préposés causaient un dommage. Dans la très grande majorité des cas, le demandeur pouvait en effet facilement démontrer la faute de l'armateur¹²⁶⁶, en avançant simplement que des consignes pas suffisamment précises avaient été données au navire, que le degré de contrôle sur les équipages n'était pas suffisant ou encore que l'armateur avait mis en place un processus de recrutement défaillant.

563. Sévérité des tribunaux. Afin de mieux indemniser les victimes, les tribunaux se sont montrés extrêmement sévères¹²⁶⁷ dans l'application du régime établi par le législateur. Les juges ont ainsi retenu par exemple une faute personnelle de l'armateur dans le fait de ne pas avoir suffisamment instruit son équipage sur l'utilisation d'un appareil à gouverner. Le savoir technique des opérateurs de l'*Amoco Cadiz* n'était pourtant pas remise en question, mais leur incapacité à l'appliquer à un type d'appareil déterminé, les a rendus incompetents dans une situation donnée.

564. Analyse de l'acte dommageable dans la détermination de la faute simple de l'armateur. La levée du régime protecteur prévu par la convention de 1957 pourrait donc être possible pour le moindre manquement de l'armateur dans ses obligations puisque ce manquement constituera la faute simple requise pour empêcher qu'il s'en prévale. Ainsi, pour déterminer l'existence d'une faute contributive au dommage et à caractère personnel, il suffira de reprendre la même analyse que celle que nous venons de mener en étudiant l'acte fautif de l'équipage (identification et qualification, voir *supra* n°408 et s.). Si la faute de négligence de l'équipage est privilégiée, la faute de l'armateur, suivant les circonstances, pourrait ne pas être retenue. Si en revanche une faute d'incompétence est démontrée, l'armateur ne devrait pas pouvoir se prévaloir des plafonds de limitation.

Sous l'empire du texte de 1957, l'armateur pourra en fait bénéficier du régime protecteur que le texte prévoit que lorsque le dommage résultera de la faute exclusive de l'équipage ou d'un cas fortuit. Tout manquement lui sera reproché et le privera du bénéfice de la limitation de responsabilité. C'est cette rigueur que le texte de 1976 a voulu corriger.

B. La convention de 1976, un maintien du régime protecteur malgré la reconnaissance d'une faute simple

565. Augmentation du degré de la faute privative des plafonds de limitation. C'est pour contrer cette jurisprudence particulièrement sévère que le législateur s'est attaché à modifier les

¹²⁶⁵ L'article 2 de la convention de 1924 stipulait dans le même sens que : « *La limitation de responsabilité édictée par l'article précédent ne s'applique pas : 1) aux obligations résultant de faits ou fautes du propriétaire de navire* ». L'article 1^{er} de la convention a été intégré en droit interne par l'article 58 de la Loi du 3 janvier 1967.

¹²⁶⁶ La charge de la preuve n'est pas explicitement mentionnée dans le texte de 1957. Il laisse aux parties signataires le soin de la préciser dans leur réglementation interne, ou dans leur jurisprudence, pour application de la convention. La charge de la preuve de la faute devant peser sur le demandeur, du moins pour les systèmes civilistes. Le droit de *common law* a plutôt tendance à considérer que ce sera à l'armateur de démontrer qu'il n'a pas commis de faute pour se prévaloir du droit à limitation. BONASSIES (P.), « Les nouveaux textes sur la limitation de responsabilité de l'armateur. Évolution ou mutation ? » *Annales de l'IMTM*, (1985), p.143.

¹²⁶⁷ RODIERE (R.), DU PONTAVICE (E.), *Droit maritime*, Dalloz, 7ème éd., n°476, p.612.

conditions d'accès à ce privilège. Ainsi, sous l'empire de la convention du 19 novembre 1976 ou LLMC 76 (*Limitation of Liability for Maritime Claims*), la faute personnelle simple de l'armateur ne le privera plus de l'accès aux plafonds de limitations. En stipulant qu' « *une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait 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* »¹²⁶⁸, le législateur affirme que seule une faute d'une particulière gravité, une faute dite « inexcusable », voire volontaire, pourrait priver l'armateur de ce privilège. L'accès aux plafonds de limitation redeviendra donc la généralité et une privation, l'exception¹²⁶⁹. En rendant à cette institution toute sa portée¹²⁷⁰, le législateur pose des difficultés sur le demandeur¹²⁷¹ qui se verra opposer une limitation quasiment « *incassable* »¹²⁷².

566. Différences entre l'approche française et anglaise. C'est cette approche qui prévaut dans la jurisprudence de *common law* mais qui est plus mesurée en droit français. Les pays civilistes ayant en effet plus de difficultés à consacrer une législation qui érige le droit à limiter sa responsabilité comme un standard, et inversement, à considérer des réparations intégrales comme l'exception. Ainsi, il a pu être avancé que “*The effect of the Convention was to afford to shipowners (...) an almost undisputable right to limit their liability*”¹²⁷³ et qu'il y avait très peu de chances pour que le demandeur puisse parvenir à priver l'armateur de ce droit¹²⁷⁴. Il est pourtant couramment accepté que ce privilège ne devrait être maintenu que lorsque l'armateur a exploité son navire de manière appropriée. Ainsi, dans l'affaire du navire *Lady Gwendolen*, le Juge a souligné dans des considérations générales (car la convention de 1976 s'appliquait en l'espèce), que tout armateur devait convenablement exploiter ses navires, conformément aux bonnes pratiques pourrait-on dire, pour pouvoir prétendre bénéficier du droit à limitation¹²⁷⁵. La jurisprudence française a retenu cette orientation en maintenant l'accès aux plafonds de limitation aux armateurs qui ont agi prudemment dans la gestion de leur outil de travail malgré la reconnaissance d'une faute personnelle contributive au dommage. Ainsi, dans l'affaire du navire *Heidelberg* que nous avons déjà mentionnée et que nous développerons plus loin, la Cour d'appel de Bordeaux dans un arrêt de 2013 a souligné que malgré l'existence de certaines défaillances dans l'organisation de l'exploitation du navire en ses aspects humains, notamment sur la validité de plusieurs brevets, la compétence des équipages et leur cohésion, l'armateur n'avait pas commis de faute inexcusable au sens de l'article 4 de la convention et qu'il pouvait par conséquent se prévaloir des

¹²⁶⁸ Convention de Londres 1976, Art. 4. Voir également C. transp., Art. L.5121-3.

¹²⁶⁹ STAVRAKIDIS (T.), *La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de responsabilité*, Mémoire Master 2 de droit maritime et des transports, Université Aix-en-Provence (2008), p.67.

¹²⁷⁰ CORBIER (I.), « La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité », *DMF* 2002, p. 403.

¹²⁷¹ « *Une fois la convention acceptée, il sera dorénavant bien plus difficile de supprimer le droit de limitation accordé à l'armateur* », PINEUS (K.), « Quelques réflexions à propos de la limitation de responsabilité de l'armateur », *DMF* 1979, p. 515 et s.

¹²⁷² « *virtually unbreakable* », GRIGGS (P.), WILLIAMS R.), FARR (J.), *Limitation of Liability for Maritime Claims*, Ibid. p. 5.

¹²⁷³ *MSC Mediterranean Shipping Co. v. Delumar BVBA & Others, QBD (AC), The MSC Rosa M*, [2000] 2 LLR 399.

¹²⁷⁴ “*there can be no realistic prospect of defeating the shipowner's right to limit*”, *Margolle v. Delta Maritime Co., The Saint Jacques II and The Gudermes*, [2002] EWHC 2452, [2003] 1 LLR 203.

¹²⁷⁵ « *It seems to me that any company which embarks on the business of shipowning must accept the obligation to ensure efficient management of its ships, if it is to enjoy the very considerable benefits conferred by the statutory right to limitation* ». *The Lady Gwendolen*, [1965] 1 LLR pp.345-346.

montants de limitation prévus par le texte¹²⁷⁶. Cette décision que nous commenterons un peu plus loin montre bien les difficultés liées à l'appréciation par les tribunaux de la notion de faute inexcusable qui peut s'analyser de façon objective (*in abstracto*) ou de manière subjective (*in concreto*). L'analyse de cette faute sera étudiée au chapitre suivant puisque pour l'instant, seules celles qui n'ont pas ce caractère inexcusable nous intéressent.

II. La substitution des cas exonératoires par une responsabilité limitée dans les contrats de transport de marchandise

567. La neutralisation du cas excepté. Comme nous avons pu le mentionner, les erreurs humaines de l'équipage peuvent permettre à l'armateur qui agit en qualité de transporteur maritime (sous la convention de Bruxelles 1924) de s'exonérer purement et simplement pour les pertes ou dommages subis par les marchandises. Cette exonération n'étant applicable que lorsque la faute à l'origine du dommage sera qualifiée de « nautique »¹²⁷⁷, que le dommage proviendra d'un incendie ou de l'innavigabilité du navire s'il a satisfait à son obligation de *due diligence*. Si le transporteur ne satisfait pas à ses obligations, il ne pourra pas se prévaloir de ces cas exonératoires. En contrepartie de cette responsabilité de plein droit, le transporteur bénéficie de certains avantages tels que le plafonnement de responsabilité et le délai de prescription très court. Il pourra appliquer des montants de réparation plafonnés par la convention de 1924 sur le transport de marchandise, ou si la situation lui est plus favorable, par les montants de limitation prévus par la convention LLMC de 1976.

568. Limitation des montants de réparation. En précisant que « *le transporteur, comme le navire, ne seront en aucun cas responsables des pertes ou dommages des marchandises ou concernant celles-ci pour une somme supérieure à 666,67 unités de compte par colis ou unité, ou 2 unités de compte par kilogramme de poids brut de marchandises perdues ou endommagées, la limite la plus élevée étant applicable* » le premier alinéa de l'article 5 de la convention de Bruxelles de 1924 fournit à l'armateur un régime de responsabilité toujours très protecteur quand bien même des manquements à ses obligations auront été constatés. En effet, l'erreur humaine de l'équipage qui cause un dommage à la marchandise transportée et qui révèle également une faute personnelle de l'armateur dans la gestion de son navire n'entraînera pas nécessairement une obligation de réparation intégrale¹²⁷⁸.

569. Perception en *common law*. Le jugement rendu dans le cas du navire *Roberta* est à ce titre très représentatif de l'exclusion d'un cas excepté pour un dommage causé à la marchandise par l'innavigabilité mais qui a fait bénéficier l'armateur du second rempart du régime protecteur applicable au transport sous connaissance : la limitation des montants de réparations tels qu'ils sont prévus par la convention de Bruxelles 1924. En l'espèce, rappelons-le, les intérêts marchandise ont engagé une action contre le transporteur pour des dommages causés par mouille (voir *supra* n°474). Ils ont tenté de

¹²⁷⁶ CA Bordeaux, 14 janvier 2013, navire *Heidberg*, DMF 2013-745, p.201, obs. CACHARD (O.).

¹²⁷⁷ Les autres cas exonératoires au nombre de 14 n'entrant pas dans le cadre de notre étude (faits de guerre, grève, insuffisance d'emballage etc.), V. Art.4.2.

¹²⁷⁸ Dans le cadre de la convention de Bruxelles, le transporteur devra dédommager le chargeur en fonction du poids de la marchandise endommagée ou du nombre de colis transportés. V. Art.4.4.2. La limite la plus favorable au chargeur sera appliquée.

démontrer avec succès que l'armateur n'avait pas assuré une *due diligence* dans la mise en état de navigabilité du navire en recrutant notamment un second mécanicien incompetent¹²⁷⁹. Le cas excepté ainsi écarté, le transporteur a pu néanmoins se prévaloir du plafonnement des montants de réparations prévus par les *Hague rules*¹²⁸⁰. Plus récemment, les armateurs du roulier *Eurasian Dream* n'ont pas pu invoquer le cas excepté d'incendie¹²⁸¹ pour les dommages causés aux automobiles transportées en vertu du contrat de transport car le sinistre a été provoqué par la faute personnelle du transporteur dans l'emploi d'un personnel incompetent et plus généralement dans son absence d'implication dans la gestion de l'équipage¹²⁸². Malgré les fautes extrêmement graves commises par lui, l'armateur a pu bénéficier des montants de limitation prévus par l'article 4 de la convention de Bruxelles de 1924.

570. Caractère incontournable des plafonds. Justification. Conception française. Les décisions de *common law* peinent à masquer la volonté des tribunaux à maintenir les plafonds de limitation. Leur perception de ce régime particulier le rend encore plus protecteur pour les armateurs et permet d'en maintenir certains effets malgré la reconnaissance de leur faute personnelle. Cette position est en continuité avec les règles initiales, les *Hague Rules*, (la convention de Bruxelles 1924 originelle) qui ne permettaient pas au chargeur de contourner ces plafonds de limitation en démontrant une faute du transporteur, aussi grossière soit-elle¹²⁸³. Le protocole de 1968 a modifié cette approche pour une fois encore, exclure les transporteurs ayant commis une faute inexcusable¹²⁸⁴ du bénéfice de limitation des montants de réparation. Invariablement, l'étude de la responsabilité de l'armateur nous ramène donc à cette notion. Comme nous le verrons tout à l'heure, les tribunaux français se montrent plus sévères envers les transporteurs qui n'ont pas assumé leurs obligations fondamentales. Ils n'hésitent pas à utiliser cette possibilité pour les déchoir du bénéfice de la limitation¹²⁸⁵.

571. Règles de Hambourg. Précisons enfin que les règles de Hambourg ne prévoient que très peu de cas excepté (elles ne mentionnent pas la faute nautique par exemple) et conduiront donc à retenir plus fréquemment la responsabilité de l'armateur. Celui-ci se retrouvera donc dans le schéma précédemment expliqué où il invoquera les plafonds de limitation. La différence avec le texte de 1924 résulte dans l'admission du principe général qu'il pourra être exonéré s'il apporte la preuve de son

¹²⁷⁹ Le juge Langton a ainsi énoncé : « *Consequently (...) I fell upon the far clearer matter of the untrustworthiness and incompetence of the engineer, I think that the Plaintiffs are entitled to succeed* », *The Roberta*, Ibid, p.177

¹²⁸⁰ Les *Hague Rules* en leur forme originelle, ne prévoyaient pas de cas de déchéance du droit au transporteur à limiter les montants de réparations. La faute personnelle de l'armateur retenue, nonobstant sa qualification, lui accordait automatiquement ce bénéfice.

¹²⁸¹ Le cas excepté d'incendie peut être invoqué à condition qu'il ne soit pas causé par la faute personnelle du transporteur. Art. III-1 : *Neither the ship or the carrier shall be responsible for the loss or damage arising or resulting from fire unless caused by the actual fault or privity of the carrier.*

¹²⁸² *The Eurasian Dream*, Ibid. Pour plus de détails sur le cas de l'espèce, V. supra n°420.

¹²⁸³ Sauf en cas de dol. Cass. Réu., 11 mars 1960, n°2141, *Bull. Cass. Réu.*, DMF 1960.331, n. RODIERE (R.).

¹²⁸⁴ Il convient toutefois de préciser que les US COGSA (*Carriage Of Goods by Sea Act*) parfois applicables en matière de transport maritime ne reprennent que les *Hague Rules*. Les plafonds de limitation sont donc pratiquement incontournables (sauf dol). V. US COGSA Art. 1304-5. TOZAJ (D.), XHELILAJ (E.), "Hamburg Rules vs Hague & Visby Rules, an English perspective", *Constanta Maritime University Annals*, Constanta Maritime University, Vol.13(1), (2010).

¹²⁸⁵ Voir en ce sens la saga *Heidberg* ou les différentes Cours ont alternativement retenus la faute nautique du capitaine exonératoire du dommage causé à la marchandise puis la faute inexcusable du transporteur, la privant du bénéfice des plafonds de limitation. Une solution intermédiaire n'aurait-elle pas été possible ? Retenir une faute personnelle simple, excluant le cas exonératoire mais permettant au transporteur de bénéficier des montants de réparations limités ? *Infra* n°634.

absence de faute¹²⁸⁶. La solution apparaît séduisante puisque ce sera à lui de démontrer, presque systématiquement, qu'il a agi en bon professionnel dans la gestion humaine de son navire. Seul le cas excepté de l'incendie¹²⁸⁷ imposera au demandeur de prouver la négligence de l'armateur.

III. Une limitation moins affirmée dans le contrat de transport de passagers

572. Sinistre majeur. Responsabilité de plein droit. Les erreurs de l'équipage, voire de l'armateur¹²⁸⁸, sont sources de nombreux accidents maritimes dans le transport de passagers. Nous avons pu en étudier certains. Le transporteur de passagers ne bénéficie pas de clauses exonératoires de responsabilité¹²⁸⁹ mais il peut bénéficier d'un régime qui lui permet de limiter les montants de réparations pour les dommages corporels¹²⁹⁰. Sous l'empire de la convention d'Athènes, lorsque l'erreur humaine cause un sinistre majeur tel qu'un incendie, un échouement ou encore un naufrage¹²⁹¹, l'armateur pourra se prévaloir de plafonds de limitation pour la réparation des préjudices causés s'il montre « *que l'évènement générateur du préjudice est survenu sans faute ou négligence de sa part* ». Le caractère collectif de l'accident majeur rend en effet peu probable qu'il soit imputable à la victime. Il devra donc notamment montrer l'absence d'erreur humaine de ses préposés dans la conduite du navire puisque conformément à l'article 3 alinéa 5, la « *faute ou négligence du transporteur comprend la faute ou la négligence des préposés du transporteur agissant dans l'exercice de leur fonction* ». Le transporteur de passagers devrait donc avoir de grandes difficultés à montrer que l'évènement n'a pas été causé par une erreur fautive de l'équipage. En cas de sinistre majeur, les protections offertes par le droit maritime seront donc assez largement inopérantes.

573. Accident individuel. Responsabilité pour faute. Il pourra en revanche beaucoup plus facilement invoquer le bénéfice des plafonds de limitation dans le cas d'un accident ponctuel, individuel (non causé par un évènement maritime), puisque ce sera dans ce cas au demandeur de faire la preuve de la faute ou de la négligence du transporteur pour retenir sa responsabilité. Sauf à ce que le demandeur fasse la preuve d'une faute d'une particulière gravité (la faute dite inexcusable) ou volontaire, les plafonds de réparation seront maintenus. On passe ainsi d'une responsabilité de plein droit à une responsabilité pour faute. La loi française prévoit un principe similaire en différenciant le sinistre

¹²⁸⁶ SCAPEL (C.), BONNAUD (J.), *Les conventions internationales sur le transport des marchandises, Règles de Hambourg*, p.2, (1993). Voir également, « *Le transporteur maritime se dégage de la présomption qui pèse sur lui en rapportant la preuve de sa diligence raisonnable (Règles de Hambourg 31 mars 1978, art. 5)* », Lamy Transport, T.2, Chap.7, section 1.

¹²⁸⁷ Comme nous l'avons vu, ce qui peut se justifier par les spécificités de la lutte incendie à bord d'un navire. Règles de Hambourg, Art. 5.4.

¹²⁸⁸ Pour les fautes de l'armateur dans les divers aspects du management du navire, voir par exemple le cas du *Costa Concordia* : Rapport d'analyse du naufrage du paquebot *Costa Concordia*, Ibid.

¹²⁸⁹ Sauf les cas habituellement applicables en droit commun tels que les évènements exceptionnels, imprévisibles et insurmontables ou encore d'actes de guerre etc. Convention d'Athènes, Art.3.1.

¹²⁹⁰ En France, c'est le règlement CE n°392/2009 du Parlement et du Conseil du 23 avril 2009 qui s'applique généralement (il reprend les dispositions de la Convention d'Athènes sur le transport de passagers) et subsidiairement, les dispositions contenues dans le Code des transports pour les transports internes.

¹²⁹¹ Convention d'Athènes, Art.3.5.a.

majeur¹²⁹² de l'accident individuel¹²⁹³ pour définir la charge de la preuve de la faute¹²⁹⁴. Comme le précise le professeur Philippe Delebecque, « dans le premier cas, le système repose sur la théorie de l'obligation de résultat atténuée, dans le second sur la théorie de l'obligation de moyen »¹²⁹⁵. Ainsi, un passager blessé au cours d'un petite croisière a pu démontrer la faute du capitaine qui n'avait pas prévu que rester sur l'avant du navire pouvait être dangereux pour sa sécurité. L'armateur a pu toutefois bénéficier des plafonds de limitation prévus par la loi française¹²⁹⁶ puisque la faute simple de l'armateur ou du préposé permet toujours de les invoquer.

574. Conclusion. Les défaillances de l'armateur dans la gestion humaine de ses navires ne fragilisent pas fondamentalement l'édifice juridique très protecteur derrière lequel il peut s'abriter lorsque ses manquements auront participé à la survenance du dommage. La sanction la plus notable étant la levée des cas exonérateurs. Mais aussitôt que sa responsabilité sera retenue, il pourra bénéficier des plafonds de réparations qui eux, seront maintenus. Ce privilège est certes un peu moins protecteur que l'exonération pure et simple puisqu'il impose à l'armateur de réparer, du moins partiellement, le dommage causé. Mais il lui reste extrêmement bénéfique. En particulier si l'on considère que ses négligences personnelles dans la maîtrise des compétences de ses équipages ont participé à la création du dommage.

L'accès à cet ultime privilège ne doit cependant pas être universel. Le plafonnement des montants de réparation ne devrait pas s'appliquer à chaque sinistre comme tend à le concéder le droit de *common law* mais bien aux armateurs les plus vertueux. Sir Willmer symbolisait cette approche lorsqu'il soutenait dans l'affaire du *Lady Gwendolen* que « chaque compagnie qui s'embarque dans le business de l'armement doit accepter l'obligation d'assurer un management efficace de ses navires pour pouvoir profiter des bénéfices considérables conférés par le droit à limitation »¹²⁹⁷. Ce régime spécifique et très protecteur devrait donc être considéré comme un privilège et non comme un acquis. Il nous faut par conséquent nous pencher sur les comportements de l'armateur qui l'empêcheront ou devraient l'empêcher de s'en prévaloir.

¹²⁹² Art. L.5421-4 pour le sinistre majeur : « Le transporteur est responsable de la mort ou des blessures des voyageurs causées par naufrage, abordage, échouement, explosion, incendie ou tout sinistre majeur, sauf preuve, à sa charge, que l'accident n'est imputable ni à sa faute ni à celle de ses préposés ». Pour ce qui est du sinistre majeur, celui doit intéresser tout le navire, ce sont ceux qui « menacent tous les intérêts engagés », voir CA Aix en Provence, 17 juillet 1997, cité dans BONASSIES (P.), « La responsabilité de l'armateur de croisière », *rev. Scapel* 1998.84, p.87.

¹²⁹³ C. transp., Art. L.5421-3 pour le cas de l'accident individuel : « L'accident corporel survenu en cours de voyage, ou pendant les opérations d'embarquement ou de débarquement, soit aux ports de départ ou de destination, soit aux ports d'escale, donne lieu à réparation de la part du transporteur, s'il est établi qu'il a contrevenu aux obligations prescrites par les dispositions de l'article L.5421-2 ou qu'une faute a été commise par lui-même ou un de ses préposés ».

¹²⁹⁴ Voir par exemple en droit français le maintien du bénéfice de la limitation

¹²⁹⁵ DELEBECQUE (Ph.), *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13^e édition (2014)

¹²⁹⁶ Cass. Com, 8 novembre 2017, n°16-24656, *Bull.*, navire *Cala Rossa*. Sur la charge de la preuve lors d'un accident individuel, voir aussi CA Aix-en-Provence, 18 mai 2017, n°2017-208, 10^e Ch. Voir également en droit anglais, la décision à propos du navire *Koningen Beatrix*, *Davis v. Stena Line Ltd*, [2005] *Lloyds' Rep.* Vol.2, EWHC 420 (QB), Mr. Justice Forbes.

¹²⁹⁷ « Any company that embarks on the business of ship owning must accept the obligation to ensure efficient management of its ships, it is to enjoy the very considerable benefits conferred by the statutory right to limitation », *The Lady Gwendolen* [1965] 1 LLR335, pp 345, 346, Sir Gordon Willmer.

CHAPITRE 2 LA FAUTE INEXCUSABLE DE L'ARMATEUR, UNE LEVEE COMPLETE DU REGIME PROTECTEUR

575. Les erreurs humaines de l'équipage à l'origine d'un dommage révéleront bien souvent des manquements de l'armateur dans la maîtrise de leurs compétences. Malgré ces défaillances qui lui seront personnellement imputables, il pourra toujours se prévaloir d'un régime de responsabilité particulièrement protecteur. La légitimité de tels privilèges peut poser question et peut indiscutablement participer à la paupérisation des compétences des marins. Protégé par un droit maritime anachronique, l'armateur n'a que très peu de chances de voir sa responsabilité être pleinement engagée même lorsque les dommages sont en partie créés par ses propres négligences¹²⁹⁸. Les spécificités de l'exploitation d'un navire pourraient permettre d'accepter certains aménagements de responsabilité lorsque l'acte dommageable trouve exclusivement sa source dans les manquements de ses préposés. Mais lorsque ces aménagements continuent de protéger l'armateur négligent, ils peuvent indiscutablement favoriser les comportements laxistes. Il n'y a plus de motivation ou de contrainte juridique pour qu'il assume pleinement ses obligations sécuritaires. La maîtrise effective de l'exploitation de son outil de travail, notamment en ses aspects humains, devient secondaire.

576. Pour autant, l'édifice ainsi constitué par le droit maritime et derrière lequel l'armateur peut s'abriter n'est pas indestructible. Certains de ses comportements qui auront contribué à la survenance d'un dommage pourront être sanctionnés par une levée complète de ce régime protecteur. Ainsi, lorsque le manquement de l'armateur sera qualifié d'inexcusable ou de volontaire, la preuve d'une faute de cette nature devant être apportée par celui qui l'invoque, il ne pourra plus se prévaloir des plafonds de limitation et devra par conséquent, à l'instar du droit commun, réparer intégralement le préjudice causé. Mais qualifier une faute inexcusable n'est pas un exercice aisé. Tout d'abord parce deux grands courants s'opposent sur son interprétation. Cette opposition doctrinale et jurisprudentielle traduira deux philosophies antagonistes de la responsabilité de l'armateur qu'il conviendra de préciser (Section 1). Ensuite, la seconde difficulté dans l'interprétation de la faute inexcusable réside dans la rigueur avec laquelle le comportement de l'armateur doit être analysé. Lorsque la faute retenue concernera la gestion des équipages, cette analyse devra obligatoirement passer par une étude scrupuleuse des stratégies d'armement que nous avons pu développer tout au long de notre propos (Section 2).

¹²⁹⁸ En revanche, l'armateur ne devrait pas pouvoir bénéficier des avantages procurés par la déclaration d'avarie commune si le sinistre est causé par l'innavigabilité du navire et que l'armateur n'a pas fait *due diligence* dans ce domaine. L'avarie commune est l'acte par lequel le capitaine décide de partager des sacrifices ou dépenses extraordinaires à chaque partie ayant des intérêts à bord du navire en vue de sauvegarder l'expédition maritime et les biens de chacun. Le régime de l'avarie commune fait suite à une dépense / un dommage (sacrifice) volontairement engagé par le capitaine et ne fait donc pas partie du cadre de notre étude, même si cet aspect du droit maritime est, à bien des égards, dérogatoire du droit commun et très particulier.

SECTION 1 L'ANALYSE DU COMPORTEMENT DE L'ARMATEUR, DEUX CONCEPTIONS ANTAGONISTES DE LA FAUTE INEXCUSABLE

577. La convention de Londres de 1976 prévoit des conditions strictes pour empêcher l'armateur de se prévaloir des plafonds de limitation pour ses créances maritimes. Celui-ci devra avoir commis une faute inexcusable (ou une faute volontaire, mais celle-ci sort du cadre de notre étude) qui répond à trois critères cumulatifs et indissociables : une faute personnelle, un comportement téméraire, et la conscience de la probabilité des dommages qui résulteront de ce comportement téméraire. Alors que la notion de faute personnelle peut s'apprécier assez facilement (I), la notion de conscience du dommage divise les jurisprudences. La conception française adopte une approche large de la faute inexcusable. Elle qualifie parfois le comportement de l'armateur comme étant inexcusable à partir du moment où celui-ci n'a pas agi comme un bon professionnel ou s'il a manqué à une de ses obligations, facilitant ainsi la levée complète du régime protecteur prévu par le droit maritime (II). La conception anglaise adopte quant à elle une approche beaucoup plus restrictive. Pour que la faute puisse être qualifiée d'inexcusable, il faudra que le créancier montre que son auteur, en l'occurrence l'armateur, avait réellement conscience que de sa conduite, résulterait probablement le dommage causé. Une telle démonstration étant quasiment impossible à apporter, le régime protecteur pourra alors continuer à opérer malgré son comportement gravement négligent (III).

I. La notion de faute personnelle, première condition à la levée du régime protecteur

578. En stipulant qu'«*une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels*» la convention de 1976 sur les créances maritimes impose une première condition pour lever les plafonds de réparation invoqués par l'armateur tenu de réparer un dommage. La faute commise doit être personnelle. Après avoir précisé les éléments qui constituent cette notion (A), il nous faudra nous pencher sur les incidences de la délégation sur cette condition (B).

A. Généralités sur le caractère personnel de la faute de l'armateur

579. Notion. Droit français. La jurisprudence se montre constante sur le caractère personnel de la faute. Pour qu'elle soit personnellement attribuée à l'armateur, la personne qui aura commis la faute dans la structure armateuriale devra avoir un pouvoir de décision suffisamment important. Il ne sera cependant pas nécessaire qu'elle soit commise par le dirigeant lui-même. La faute d'un employé qui possède de grandes libertés d'action dans les choix stratégiques de l'entreprise pourra constituer la faute personnelle de l'armateur. La Cour d'appel de Rouen a pu se prononcer sur cette notion de faute personnelle dans l'affaire du navire *Kirsten-Skou*. Elle l'a défini comme étant «*la faute commise par*

les dirigeants sociaux ou par toutes personnes qui leur sont assimilées, à l'exception de celles qui ne disposent que d'une délégation limitée de pouvoirs, et notamment du capitaine»¹²⁹⁹. En précisant ainsi la jurisprudence antérieure qui considérait que « la faute personnelle de l'armateur doit être appréciée selon les exigences normales de l'activité considérée et que le droit à limitation ne peut disparaître du fait d'accident fortuit alors que le navire était régulièrement visité et surveillé par une société de classification compétente »¹³⁰⁰, la Cour de Rouen la réserve aux personnes ayant un réel pouvoir sur l'exploitation du navire, qui ont accès à un niveau suffisamment élevé dans la hiérarchie armateuriale pour prendre des décisions majeures.

Mais d'une manière générale, cette question sera souvent sans objet par ce que le droit français assimile la faute de la société d'armement prise dans son ensemble à la faute personnelle de l'armateur. Peu importe l'identification de celui qui a réellement commis le manquement¹³⁰¹. Cette solution ne pourra être retenue que dans le cas de l'approche objective. Une analyse *in concreto* de la faute inexcusable imposera en effet d'examiner la réflexion de celui qui, pris en tant qu'individu, aura accepté de prendre un risque et de voir un dommage en résulter probablement.

580. Notion d'*alter ego*¹³⁰² et l'identification doctrine. Cette approche rejoint celle de celle de l'*alter ego* du droit anglais. Toujours dans le cas du navire *Lady Gwendolen* (ou, rappelons-le, le commandant n'utilisait pas le radar conformément aux bonnes pratiques par temps de brume), le juge Willmer a évoqué la nécessité de retenir la faute personnelle de l'armateur pris en tant que personne morale lorsque la faute a été commise par une personne suffisamment élevée¹³⁰³ dans l'organisation hiérarchique de l'armement même si celle-ci ne fait pas partie de la direction¹³⁰⁴. Cette notion d'*alter ego* a été clarifiée par la Chambre des Lords dans la décision *Tesco Supermarkets v. Natrass*¹³⁰⁵. Selon cette jurisprudence, la délégation du pouvoir de décision suffisamment important à ses subalternes fera des actes de ces derniers, des actes personnels de la société d'armement. C'est ce que nomme le droit

¹²⁹⁹ Sur la négligence du capitaine pour avoir chargé une cargaison de lait en poudre par temps de pluie et de neige et sur le rapprochement d'une telle faute à une faute personnelle de l'armateur (non). CA Rouen, 30 mars 1988, navire *Kirsten -Skou*, DMF 1989, p. 25, obs. REMOND GUILLOUD (M.), LEFORT (D.) ; DMF 1990, hors-série, p. 25 n°21, obs. BONASSIES (P.). V. également en renvoi de la même affaire, CA de Rouen, 11 mai 1993, n°2665/90 : « toute faute, même légère, des organes de direction de l'entreprise fait obstacle à la limitation de responsabilité ».

¹³⁰⁰ CA Aix-en-Provence, 18 mars 1977, navire *Beni Saf*, DMF 1979, p. 72.

¹³⁰¹ BONASSIES (.), SCAPEL (Ch.), *Traité de droit maritime*, Ibid, n°432.

¹³⁰² Sur la faute personnelle et la notion d'*Alter ego* : « Concrètement, la faute sera celle de la personne morale si elle est celle d'un membre de la direction, d'un membre extérieur à la direction mais situé sur un même plan hiérarchique ou d'une personne qui est le manager du navire enregistré ou à qui l'entière gestion du navire a été déléguée », TASSEL (Y.), « Le dommage, élément de la faute », DMF 2001-619.

¹³⁰³ « un organe suffisamment élevé dans la hiérarchie de celle-ci », Federal Court of Appeal of San Fransisco, DMF 1979, p. 432. Les personnes doivent faire partie de ce qui est appelé le « directing mind and will of a corporation » depuis la décision *Lennard's Carrying Company v. Asiatic Petroleum* (V. note n°1310).

¹³⁰⁴ « But neither in the Court of Appeal nor in the House of Lords was said that a person whose actual fault would be the company's actual fault must necessarily be a director. (...) I do not see a good reason why the head of that department, even though not himself a director, should not be regarded as someone whose action is the very action of the company itself », The *Lady Gwendolen*, Ibid.

¹³⁰⁵ Lord Ray énonçait ainsi : « Normally the board of directors, the managing director and perhaps other superior officers of a company carry out the functions of management and speak and act as the company. Their subordinates do not. They carry out orders from above and it can make no difference that they are given some measure of discretion. But the board of directors may delegate some part of their functions of management giving to their delegate full discretion to act independently of instructions from them. I see no difficulty in holding that they have thereby put such a delegate in their place so that within the scope of the delegation he can act as the company. It may not always be easy to draw the line but there are cases in which the line must be drawn », *Tesco Supermarket Ltd v. Natrass*, [1972] AC 153 (HL).

anglais comme étant la doctrine de l'identification. Ainsi, en vertu de cette doctrine, la faute du service de recrutement dans l'emploi d'une main d'œuvre inadaptée et qui avait pourtant toutes les libertés pour mettre en place son processus de recrutement entrainera la faute personnelle de l'armateur. Les mêmes procédures mais validées par la direction, chose fréquente car intégrées à une stratégie globale de gestion de l'exploitation des navires, entrainera pareillement la faute personnelle de l'armateur selon le concept de l'*alter ego*, tout comme une gestion défailante de l'exploitation des navires (SMS inadapté par exemple). Seule une faute extérieure à tout contrôle de la direction de l'armateur et commise indépendamment par un subalterne pourrait permettre aux juges de ne pas retenir de faute personnelle¹³⁰⁶. La faute de l'équipage en fait par exemple partie, tout comme celle du capitaine, dès lors où aucune défailance organisationnelle n'émane de cette erreur.

581. *Alter ego et DPA.* La stratégie de recrutement et de gestion du personnel fait en général partie d'une stratégie plus globale de l'armateur, celle du Code ISM. Il convient donc de se demander si la faute des personnes ayant un contrôle effectif sur sa mise en œuvre, le *DPA*¹³⁰⁷ (*Designated Person Ashore*) entraîne la faute personnelle de l'armateur. Contrairement à ce qui a pu être soutenu par le professeur Bonassies¹³⁰⁸, nous pensons que la réponse doit être négative sauf si le *DPA* est lui-même un cadre dirigeant de l'entreprise. Celui-ci n'a pas en effet, de capacité de décision suffisamment importante puisqu'il agit dans le cadre très précis du SMS. En revanche, la faute personnelle de l'armateur pourra être très vite retenue dès lors qu'il n'aura pas pris les mesures nécessaires pour combler les non-conformités rapportées par le *DPA*. Celui-ci a en effet « *un accès au plus haut niveau de la direction* »¹³⁰⁹ pour reporter ces défaillances dans l'exploitation des navires. Dès lors, la moindre non-conformité soulevée par le *DPA* à cette direction et non corrigée entrainera la faute personnelle de l'armateur. Mais ce schéma peut être plus complexe dans le cas de la gestion déléguée.

B. La notion de faute personnelle dans le cas de la délégation

582. « *In House* » management. L'acte dommageable de l'équipage dans le cas d'un navire exploité en délégation laissera en général transpirer une faute organisationnelle liée au manager plutôt qu'à l'armateur. C'est dans ce cas la faute personnelle du manager qui sera analysée. Et lorsqu'elle sera retenue, les juges s'attacheront à la doubler d'une faute personnellement attribuable à l'armateur pour des manquements dans le contrôle des actes de son mandataire.

Il sera plus facile de rapprocher la faute personnelle de l'armateur de celle du manager lorsque la société de management ne sera qu'une émanation de la société d'armement réelle (*beneficial owner* ou *managing owner*). Ce type d'organisation, qui consiste pour un armateur à créer une société de management « *in house* » et à lui déléguer la gestion d'un navire enregistré dans une *single ship company*

¹³⁰⁶ On pourrait par exemple penser à un assistant du capitaine d'armement qui commet une erreur dans l'enregistrement de l'expérience des marins employés par la société et sur lequel la stratégie d'armement des navires en équipage serait basée.

¹³⁰⁷ Le *DPA* est, rappelons-le, le *Designated Person Ashore*. Il est le délégué à la sécurité de l'exploitation des navires qui fait le lien entre les navires et la structure armatoriale qui organise la gestion des navires. Il doit « faire vivre » le SMS.

¹³⁰⁸ Le professeur Bonassies considère que la faute du *DPA* constitue la faute personnelle de l'armateur. V. dans ce cas, P. BONASSIES (P.), « La responsabilité de l'armateur de croisière », *Ibid.*, p. 93.

¹³⁰⁹ Code ISM Art.4.

dans l'Etat d'immatriculation, permet en effet de rapprocher les directions des deux entités qui forment finalement un seul et même groupe. L'*alter ego* de la société de management pourra également être celui de la société d'armement. Cette situation a pu être jugée dans le cas *Lennard's Carrying Co Ltd v. Asiatic Petroleum Co Ltd*¹³¹⁰ où la question était de savoir si la faute de la société de management JM Lennard & Sons Ltd, entité officiellement séparée de la structure armatoriale constituait une faute personnelle de l'armateur. La Chambre des Lords a répondu par la positive au motif que M. Lennard était partie à la direction des deux sociétés et que par conséquent sa faute commise en tant que manager entraînait *de facto* sa faute personnelle en tant qu'armateur.

583. Jurisprudence *Marion*. Précisons par ailleurs qu'une stratégie de délégation de la gestion du navire à une société tierce totalement indépendante de la structure armatoriale ne permettra pas à l'armateur d'effacer sa faute personnelle si une action est directement engagée contre le *shipmanager* qui a fourni un équipage inadapté au navire¹³¹¹ ou s'il ne leur a pas transmis les instructions nécessaires. Même si ce sera bien la faute personnelle du *manager* qui sera d'abord recherchée¹³¹² (le contrôle de ce dernier sur le navire doit être tel que le manager s'approchera du statut d'armateur, le simple *crewmanager* n'entrant pas dans ce cas), l'armateur se verra en général lui-même attribuer une faute personnelle pour n'avoir pas su encadrer les actes de son mandataire. Ainsi, l'armateur du *Marion*¹³¹³ n'a pas pu se prévaloir de la limitation de responsabilité (sous l'empire du texte de 1957) car une faute personnelle a été retenue à la fois à l'encontre du *manager*¹³¹⁴, ainsi qu'à son encontre.

¹³¹⁰ La décision ne traite pas de la faute personnelle directe de l'armateur dans la compétence des équipages mais plus généralement de l'attribution d'une faute personnelle à un armateur alors que c'est une société de management mandatée par lui qui a commis la faute. En l'espèce un navire transportant du benzène s'est échoué et a pris feu à cause d'une chaudière défaillante et parce qu'il n'a pas donné d'instructions à son équipage concernant son utilisation. La Cour Suprême a retenu une faute personnelle (*actual fault or privity*) à son encontre. *Lennard's Carrying Co Ltd v. Asiatic Petroleum Co Ltd*, House of Lords, [1915], AC 715.

¹³¹¹ Cela ne s'applique pas à la responsabilité contractuelle entre le manager et l'armateur puisque leurs relations sont régies par le contrat de management. Si une faute devait être retenue contre le *shipmanager*, celui-ci serait responsable devant son cocontractant selon les termes du dit contrat (*i/e Shipman*), qui limite en général les montants de réparations à 10 fois le montant des frais de management. Contrat type Shipman, Cl. 17.b.i.

¹³¹² Puisque c'est bien lui qui a le « *duty of care* ». C'est en substance ce que le juge Sheen a ou soutenu dans le jugement du *Marion* lorsqu'il énonçait que « *When a ship is owned by a limited liability company and managed by another limited company the first question which arises is : to which of those companies should one look to see whether the owners are guilty of « actual fault » ? It is not disputed, nor it can be disputed in this Court that the answer to that question is that one looks to the managing company* », *The Marion*, [1984], 2 Lloyd's Rep. 4

¹³¹³ Le 12 mars 1977, le pétrolier libérien *Marion* managé par la société FMSL mouille son ancre à Teesside pour attendre un quai. Lors des tentatives pour virer l'ancre, celle-ci arrache un oléoduc sous-marin dans lequel elle était engagée. Le manager a été tenu pour responsable de l'accident sur le fondement de sa faute personnelle et il a été déclaré que sous l'empire de la convention de 1957 il ne pouvait pas se prévaloir des plafonds de limitation. FMSL s'est pourvu auprès de la Chambre des Lords au motif qu'il n'avait pas commis de faute puisque le capitaine possédait les qualifications requises et qu'il avait donc agi conformément à ce qu'aurait fait un professionnel prudent. L'enquête a pu cependant démontrer que le bord ne mettait pas à jours les cartes et la documentation nautique et qu'en l'espèce, l'oléoduc n'y était pas reporté comme il aurait dû l'être. Selon la Cour, le *manager* a agi négligemment en ne s'assurant pas que le navire respectait les consignes de sécurité de navigation les plus élémentaires. Pour la responsabilité de l'armateur pour la faute personnelle du *manager*, voir *The Marion*, [1984] 2 Lloyd's Rep.2 ou *The Ert Stefanie* [1987] 2 Lloyd's Rep. 371 ; [1989] 1 Lloyd's Rep. 349. Toujours selon la Cour et la jurisprudence déjà bien établie en la matière, la solution de laisser le capitaine responsable de l'intégralité du travail à bord des navires n'était plus tenable. Les armateurs ne pouvaient plus se prévaloir des bénéfices apportés par le droit maritime en montrant simplement qu'ils avaient recruté un capitaine compétent. Voir en ce sens, *The England* [1973] 1 Lloyd's Rep. 373, *The Radiant* [1958] 2 Lloyd's Rep. 596 ou encore *The Lady Gwendolen* [1965] 1 Lloyd's Rep. 335.

¹³¹⁴ WILLINGALE (M.), *Shipmanagement*, Informa Professional, 4th édition (2005), p. 147. Les deux conventions prévoient que le manager (ou l'armateur-gérant) pourra se prévaloir des plafonds de limitation si l'action en responsabilité est engagée directement contre lui. Voir art. 1.2 (texte de 1976) et art. 6.2 (texte de 1957).

584. Assurance du manager. Il est donc primordial que le manager soit couvert par l'assurance de l'armateur en tant que coassuré¹³¹⁵ pour qu'aucune action récursoire ne soit engagée à son encontre¹³¹⁶ ainsi que pour le couvrir en cas de responsabilité solidaire dans laquelle l'armateur débiteur deviendrait insolvable. Il devra donc montrer, en toutes circonstances, qu'il n'agit pas en principal mais au nom de l'armateur (*as agent only*¹³¹⁷, voir l'annexe 7).

585. Jurisprudence française. La décision de la Cour d'appel de Paris du 2 mars 1993 reprend cette approche en tenant l'armateur et le manager responsables *in solidum* d'un dommage causé à la marchandise, notamment à cause du manque de professionnalisme de l'équipage¹³¹⁸. La cour a justifié sa décision au motif que «*se trouvent à la fois engagées la responsabilité de la société opérateur, chargée de la gestion du navire et devant à ce titre répondre de la carence de l'équipage, de même que la société armateur à raison de l'affrètement d'un navire en état d'innavigabilité nautique* » et a donc condamné «*les sociétés Ionian Fortune Marine (opérateur) et Van Vamare (armateur) (...) in solidum à réparer le préjudice subi* ». Ainsi, le manager pourra être tenu pour responsable des dommages causés à des tiers (en l'espèce, le manager n'a aucun lien contractuel avec le chargeur) par l'équipage si une faute est constatée à son encontre¹³¹⁹.

586. Justification de l'approche. Cette solution nous paraît aujourd'hui justifiée pour deux raisons. D'une part, elle permet de se prémunir de l'insolvabilité de l'armateur qui a su parfaitement l'organiser avec la constitution de sociétés écrans de type *single ship company*. D'autre part, elle responsabilise les managers qui agissent parfois, comme nous l'avons mentionné, plus en qualité d'armateur apparent qu'en simple mandataire. Ce dernier point est d'autant plus avéré lorsque le manager est responsable de la mise en œuvre du Code ISM à bord du navire dont il a reçu la délégation. L'armateur pourrait dès lors être tenté d'avancer la méconnaissance des procédures mises en œuvre par le manager dans la maîtrise des compétences des équipages qu'il aura recruté pour justifier sa non implication, et donc l'absence de sa faute personnelle dans le dommage causé. Mais cette position n'est pas tenable¹³²⁰, puisqu'avancer une méconnaissance des actes de son mandataire revient à considérer que l'armateur ne s'est pas investi personnellement dans sa relation avec lui. Une telle attitude sera certainement considérée comme étant fautive. L'obligation de *due diligence* n'est d'ailleurs pas, rappelons-le, une obligation déléguable¹³²¹.

¹³¹⁵ Voir par exemple, les GARD rules, Art. 78, <http://www.gard.no/web/publications/document>

¹³¹⁶ WILLINGALE (M.), *Shipmanagement*, Ibid, p.136.

¹³¹⁷ «*The obligation to make a ship seaworthy is personal to the owners, whether or not they entrust the performance of that obligation to experts, servants or agents* », TETLEY (W.), *International maritime and admiralty law*, Cowansville, Éditions Yvon Blais (2002), p. 82, *Northumbrian Shipping Co. Ltd v. E. Timm & Son Ltd.*, [1939] AC 397, 403 (HL).

¹³¹⁸ CA Paris, (5^e Ch.), 2 mars 1993, navire *Eugenia V*, n^o91/14386. V. DMF 1995-549, p.372.

¹³¹⁹ «*Dans le cadre de la gestion de l'équipage, le ship manager est responsable personnellement vis-à-vis des tiers au contrat. Cette responsabilité est généralement limitée à sa faute lourde et a fortiori à sa faute intentionnelle* », GUITARD (R.), *Le contrat de gestion du navire ou contrat de shipmanagement*, Mémoire Master de droit maritime et des transports, Aix-Marseille Université (2012), p.34.

¹³²⁰ «*Such argument would not take him very far because the owner is not absolved from responsibilities under the Code when he delegates the (...) management to a third-party manager. (...) There should, therefore, be interaction between the personnel of both manager and owner while monitoring safety matters, and the relevant directors of the owing company would not be able to hide behind the managers and claim that they were not privy to the information*», MANDARAKA-SHEPPARD (A.), *Managing risks in the Twenty first century: an overview*, Modern Maritime Law, Vol.2 Managing Risks and Liabilities, 3rd édition (2013), Chap.4, para. 5.2.4.

¹³²¹ *The Muncaster Castle*, [1961] 1 Lloyd's Rep. 57.

Qu'elle soit propre au manager ou propre à l'armateur, la faute personnelle ne représente cependant qu'une des trois conditions de la faute inexcusable. La conduite téméraire et la conscience de la probabilité du dommage qui doit résulter de cette conduite est une autre condition beaucoup plus complexe à définir.

II. Une levée du régime protecteur facilité par la conception française de la faute inexcusable

587. Conditions quant à la faute inexcusable. La première convention à adopter la notion de faute inexcusable est la convention de Varsovie de 1929 sur le transport aérien modifiée par le protocole de La Haye de 1955¹³²². En énonçant dans son article 4 qu'« *une personne responsable n'est pas en droit de limiter sa responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* », la convention LLMC ainsi que la convention CLC69¹³²³ reprennent le principe proposé par le droit aérien¹³²⁴. Cette faute, qui pour certains auteurs devrait être qualifiée de « faute de témérité »¹³²⁵, comprend donc « *la conscience d'un danger et la volonté téméraire de prendre le risque de sa réalisation* »¹³²⁶. Comme le précisent les professeurs Pierre Bonassies et Christian Scapel,¹³²⁷ la notion de faute inexcusable amène trois questions indissociables qu'il conviendra de garder à l'esprit chaque fois que la nature de la faute de l'armateur sera à déterminer : le caractère personnel¹³²⁸, sa gravité, et la conscience de la probabilité du dommage. Ces trois conditions sont cumulatives. Il nous faudra dans un premier temps préciser le contenu de l'approche objective retenue par les tribunaux français (A) puis déterminer si la faute inexcusable de l'équipage à l'origine du dommage peut *de facto* entraîner la faute de l'armateur et le cas échéant, en qualifier la nature (B).

¹³²² Convention de Varsovie, art. 25 « *Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés fait, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions* ».

¹³²³ L'armateur perd le bénéfice de la canalisation (sur le propriétaire) prévue par la convention CLC69 lorsqu'une telle faute est retenue à son encontre. Art.III.4 : « *Aucune de demande de réparation de dommage par pollution ne peut être formée contre (...) l'affrètement, l'armateur, l'armateur gérant, (...) à moins que le dommage ne résulte de leur fait ou de leur omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ».

¹³²⁴ Le droit français reprend en des termes identiques « *elles [les personnes] ne sont pas en droit de limiter leur responsabilité s'il est prouvé que le dommage résulte de leur fait ou de leur omission personnels et qu'il a été commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ». C. transp., Art. L.5121-3. En droit aérien, la formulation est différente « *Le transporteur aérien ne peut se prévaloir du régime de limitation de sa responsabilité (...). Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire sans raison valable* », C. transp., Art. L.6422-3.

¹³²⁵ A propos de la faute de témérité en matière de pollution, V. CA Paris, 30 mars 2010, D. 212, DELEBECQUE (Ph.), p.2711.

¹³²⁶ CORBIER (I.), *La notion juridique d'armateur*, p.81.

¹³²⁷ BONASSIES (P.), SCAPEL (Ch.), *Ibid*, p.284, n°430.

¹³²⁸ La faute doit être personnelle. On s'éloigne donc ici du régime de responsabilité pour la faute de ses préposés ou pour le fait d'autrui. Et ce, également pour le droit de *common law*. « *The actual fault must have been that of the shipowner personally as distinct from the vicarious liability of the shipowner for the acts of his agent's or servants* ». Voir Lennard's Carrying Company Ltd v. Asiatic Petroleum Co Ltd, *The Edward Dawson* [1915] AC (HL); RICHARD (A.), FOGARTY (M.), *Merchant shipping legislation*, LLP, 2nd ed. (2004), Chap.15.

A. La conscience de la probabilité du dommage, approche objective

588. L'approche objective a la faveur des tribunaux français pour ce qui concerne l'application de la convention de Londres de 1976. Après en avoir précisé le principe (1) et le contenu (2), nous verrons que cette approche se fait finalement un peu plus hésitante dans l'application de la convention de Bruxelles sur le transport de marchandises (3) et que, malgré les avantages certains qu'elle procure pour ceux qui ont subi le préjudice, cette conception n'est pas exempte de tout défaut (4).

1°) Principe de l'approche objective

589. Comparaison du comportement. La notion de conscience dans l'esprit de l'auteur que la « *probabilité qu'un tel dommage* » résultera de son comportement est la condition de la faute inexcusable qui pose incontestablement le plus de problèmes d'interprétation. Doit-on considérer que l'auteur de la faute avait réellement conscience des risques qu'il prenait ou bien doit-on plus généralement considérer que celui-ci aurait dû en avoir conscience¹³²⁹ ? La différence est fondamentale puisque dans un cas il faudra démontrer l'état d'esprit d'un individu dans une situation donnée et dans l'autre, il suffira de s'extraire de sa réflexion personnelle pour simplement comparer son attitude avec celle qu'aurait dû avoir un bon professionnel placé dans des circonstances identiques¹³³⁰. Cette dernière approche dite objective¹³³¹ est en fait beaucoup plus facile à mettre en œuvre puisqu'elle permet la comparaison d'un comportement avec des standards bien connus.

590. Droit aérien. Rareté de l'appréciation subjective. En droit des transports, l'approche objective s'est tout d'abord matérialisée en matière aérienne¹³³². Depuis longtemps, la jurisprudence française considère que « *c'est objectivement, c'est-à-dire par rapport à une personne normalement avisée et prudente, qu'il faut apprécier si l'auteur de l'acte ou de l'omission téméraire, cause de l'accident, a eu conscience qu'un dommage en résulterait probablement* »¹³³³. L'appréciation de la faute inexcusable doit être faite par rapport au comportement d'une personne normalement avisée et prudente¹³³⁴. Mme Corbier souligne en ce sens que les fautes commises par les pilotes, lorsqu'ils contreviennent aux règles ou procédures établies, peuvent être qualifiées d'inexcusables à partir du moment où en agissant ainsi, ils auraient « *dû avoir conscience qu'un dommage en résulterait probablement* »¹³³⁵. Ainsi, « *Probabilité et prévisibilité du dommage semblent remplacer ici la*

¹³²⁹ BONASSIES (P.), « L'entrée du droit maritime dans le troisième millénaire », *DMF* 1999-591.

¹³³⁰ BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), *Ibid*, n°431, p.284.

¹³³¹ La faute inexcusable est née en France à la fin du XIX^e siècle en matière des accidents du travail sans toutefois la définir précisément. Une décision de 1941 corrigeait ce flou : « *La faute inexcusable s'entend d'une faute d'une exceptionnelle gravité, dérivant d'un acte ou d'une omission volontaire, de la conscience du danger que devait en avoir son auteur, de l'absence de toute cause justificative* », Cass. Réu., 15 juillet 1941, n°00-26836, inédit, *D.* 1941, p. 117.

¹³³² Cass. Civ., 5 décembre 1967, *Bull. I*, JCP 1968, II.15350.

¹³³³ Cass. Civ., 16 avril 1975, n°73-13630, *Bull. Civ. I*.

¹³³⁴ MERCADAL (B.), *Transports Aériens*, Rép. Com. Dalloz, n° 194.

¹³³⁵ CORBIER (I.), « Métamorphose de la limitation de responsabilité de l'armateur », *Diritto Maritimo*, fasc. I (2007) : « *Lorsqu'elle est établie, la seule conscience que le transporteur aérien aurait dû avoir, compte tenu des circonstances, suffit à obliger celui-ci à réparer l'intégralité du dommage direct et certain qu'il a causé. De même, dès l'instant où l'événement dommageable pouvait être prévu, le transporteur qui n'a rien fait pour l'éviter sera jugé avoir accepté témérairement de prendre un risque dommageable* ».

conscience du danger et justifier la condamnation du transporteur aérien à réparer intégralement les préjudices subis par les victimes »¹³³⁶. Naturellement, la jurisprudence maritime a suivi le même chemin¹³³⁷ même si comme nous l'avons vu, la convention LLMC de 1976 a conditionné la déchéance du droit à limiter les montants de réparations pour la seule faute personnelle de l'armateur et non pour les « actes ou omissions du transporteur ou de ses préposés ». Précisons toutefois que certains tribunaux se sont très rarement prononcés en adoptant une approche subjective de la faute inexcusable. Mais ils n'ont pas échappé à la censure de la Cour suprême. La Cour d'appel de Rennes a ainsi tenté de retenir cette approche (*in concreto*) de la faute inexcusable dans l'affaire du navire *Moheli*. Mais la cour de cassation n'a pas suivi l'argument au motif qu'elle n'avait pas cherché si, « en sa qualité de professionnel du nautisme, le capitaine devait avoir conscience qu'un dommage résulterait d'un tel comportement »¹³³⁸. La Cour de Rennes ayant justifié sa décision d'appel au motif « qu'aucun élément ne démontrait (...) que ce dernier avait conscience du caractère inéluctable du sinistre », adoptant de manière inexplicable une appréciation subjective de la faute inexcusable.

591. Incidences sur la charge de la preuve. L'approche objective permettra par ailleurs de faciliter le travail des demandeurs sur qui pèse la charge de la preuve de la faute. En énonçant que « les créances suivantes, quel que soit le fondement de la responsabilité, sont soumises à la limitation de la responsabilité »¹³³⁹, les rédacteurs de la convention de Londres 1976 ont en fait pris le contre-pied du texte de 1957 qui ne permettait à l'armateur de bénéficier des plafonds de limitation que dans le cas où celui-ci apportait la preuve qu'il n'avait pas commis de faute¹³⁴⁰ (faute simple). Pour déterminer la conscience de la probabilité du dommage qui résulterait du comportement de l'armateur, les demandeurs pourront donc se référer à la conscience qu'aurait dû avoir un professionnel prudent placé en des circonstances identiques¹³⁴¹. Il ne leur sera pas nécessaire de se référer à la réflexion personnelle de l'auteur du dommage qui est, comme nous le verrons, pratiquement impossible à démontrer.

L'incompétence d'un membre d'équipage dans un domaine particulier rend, rappelons-le, le navire innavigable. Même si cette incompétence traduit généralement une faute personnelle de l'armateur, elle ne prendra pas obligatoirement un caractère inexcusable. Il nous faut donc préciser comment ces fautes commises par l'armateur sont appréciées par les tribunaux.

¹³³⁶ CORBIER (I.), « Métamorphose de la limitation de responsabilité de l'armateur », Ibid.

¹³³⁷ BONASSIES (P.), « L'entrée du droit maritime dans le troisième millénaire Ibid.

¹³³⁸ Cass. Com, 20 février 2001, n°98-18617, *Bull. 2001 IV*, navire *Moheli*, DMF n°2002-623, p.144 et s., obs. NICOLAS (P.Y.).

¹³³⁹ Convention LLMC 1976, Art.2.1.

¹³⁴⁰ Sous l'empire du texte de 1957, l'armateur du *Lady Gwendolen* n'avait pas su montrer qu'il avait agi en tant qu'armateur prudent en formant son équipage à l'utilisation de nouveaux radars et en n'accompagnant pas le bord avec des instructions précises. Il n'a pas été admis à limiter sa responsabilité. *The Lady Gwendolen*, [1965] 1 LLR 335 (C.A.). Les pays civilistes, à l'instar de la France, avaient plutôt tendance à considérer, sous l'empire du texte de 1957, que c'était au demandeur de prouver la faute de l'armateur.

¹³⁴¹ Ainsi les demandeurs n'ont pas à démontrer l'existence réelle d'une conscience du de la probabilité du dommage dans l'esprit de l'auteur de la faute mais l'existence d'une conscience qu'il aurait dû avoir.

2°) Contenu pratique de l'approche objective

592. Amorce de la conception objective, navire *Kini- Karsten*. L'approche objective typiquement française de la faute inexcusable permet aux juges de lever assez facilement le régime très protecteur offert aux armateurs. Dans la grande majorité des cas, ceux-ci retiendront les défaillances organisationnelles dans la gestion qualitative des équipages que nous avons déjà pu identifier au cours de notre étude et les qualifieront de faute inexcusable. Lorsque la faute touchera l'insuffisance de l'équipage en ses aspects quantitatifs et que celle-ci participera au dommage, les juges n'auront pas de difficultés à la qualifier ainsi. Il suffira de constater la différence entre l'effectif embarqué et l'effectif minimal du navire tel que prévu par le *Minium Safe Manning*. Dans ce domaine, les juges du tribunal de Caen ont pu qualifier la faute de l'armateur pour avoir fait naviguer le navire avec un sous-effectif comme étant inexcusable. Ceux-ci ont justifié leur approche en soutenant que la faute inexcusable « *doit être recherchée comme faute des organes de direction de l'armement ; ces organes dirigeants, quand bien même ils n'auraient pas eu en l'espèce pleinement conscience que leur négligence ou imprudence pouvait entraîner un dommage, auraient dû l'avoir s'ils avaient agi en bons professionnels* »¹³⁴². Elle doit donc être recherchée objectivement en comparant le comportement de son auteur au comportement moyen qu'aurait eu un bon professionnel placé en des circonstances identiques.

593. Défaillance dans les consignes de sécurité. Cette approche objective est cependant plus difficile à mettre en application en ce qui concerne la compétence des équipages puisque la compétence est par essence une notion subjective, difficile à qualifier. Les juges s'attacheront donc à retenir des défaillances organisationnelles pour qualifier la faute d'inexcusable. Ainsi, l'armateur de la barge *Johanna Hendrika* n'a pas pu se prévaloir des plafonds de limitation pour les réparations des dommages causés à des navires tiers par son navire qui a glissé sur la vase par jusant. La Cour d'appel de Caen a retenu, entre autres fautes, qu'il existait des défaillances suffisamment importantes dans l'organisation de l'exploitation du navire¹³⁴³ pour considérer que « *celui-ci [l'armateur], par ses propres manquements, est à l'origine des dommages résultant d'un abordage dont il avait nécessairement la conscience de sa probable survenue. Cette faute personnelle et inexcusable lui ôte la possibilité de se prévaloir de toute limitation de responsabilité* »¹³⁴⁴. Il est étonnant de voir ici la Cour d'appel soutenir que l'armateur « *avait (...) conscience* » du dommage au lieu de préciser qu'« *il aurait dû avoir* » conscience de la probabilité de l'abordage, adoptant une approche subjective sans pour autant apporter de preuve de la réalité de cette conscience.

594. Défaillances dans la création d'un équipage synergique. La Cour d'appel de Bordeaux s'est par ailleurs prononcée sur la cohésion de l'équipage et a retenu une faute inexcusable de l'armateur pour ne pas s'être assuré que les officiers et les marins travaillaient en bonne cohésion. Cette décision rendue dans l'affaire du navire *Heidberg* soulève un point qui nous semble extrêmement

¹³⁴² TGI Cherbourg, 3 septembre 1990, navire *Kini Karsten*. En l'espèce il s'agissait d'un manquement d'armement en moyens suffisants en nombre et non pas en qualité. La faute de l'armateur peut donc être analysée directement. Le navire avait été retrouvé échoué au petit matin sur une plage du Cotentin.

¹³⁴³ La Cour a en effet établi une présomption de faute inexcusable car l'armateur n'a pas voulu communiquer les pièces demandées par la Cour.

¹³⁴⁴ CA Caen, 2 octobre 2001, navire *Johanna Hendrika*, obs. BONASSIES (P.).

important mais qui est trop souvent occulté : la responsabilité de l'armateur dans la mise en place d'un équipage synergique. Cette notion est assez complexe et recouvre de nombreux aspects de la gestion humaine des navires. Comme nous avons pu le montrer dans le chapitre précédent, l'armateur joue pourtant un rôle prépondérant dans la création d'un esprit d'équipe sur le navire ou chacun trouvera sa place et pourra faire valoir ses qualités et ses connaissances techniques. De très nombreux accidents (*Costa Concordia*, *CMA CGM Florida* etc.) sont directement liés à des ambiances ou des « *atmosphères* »¹³⁴⁵ qui ne sont pas propices à une conduite optimisée. Dans un cas ce sera une passerelle autocratique qui sera la cause de l'échouement (*supra* n°193), dans l'autre, ce seront des difficultés de compréhension liées aux différences culturelles (*supra* n°243). L'idée des demandeurs était séduisante mais en étant mal justifiée, elle n'a pas emporté la conviction des juges d'appel amenés à se prononcer à nouveau sur ce cas suite à une cassation pour défaut de procédure. Selon la Cour de renvoi, l'armateur n'avait pas commis de faute inexcusable puisque celui-ci avait respecté la réglementation de l'Etat du pavillon¹³⁴⁶. Mais nous reviendrons plus longuement sur ce cas dans le chapitre suivant.

595. Défaillances dans les compétences techniques du capitaine. Un autre exemple de faute inexcusable a pu être donné par la Cour d'appel de Montpellier dans une décision de 2004¹³⁴⁷. Les armateurs (en l'espèce la société de pilotage de Sète) avaient manqué de discernement dans la nomination et le maintien d'un patron de pilotine¹³⁴⁸ à son poste alors qu'ils étaient parfaitement au courant de ses insuffisances et de son incompétence. En sortant à une vitesse trop élevée, celui-ci a abordé un chalutier causant des dommages matériels aux navires mais surtout le décès du pilote embarqué à bord de la pilotine pour aller effectuer la manœuvre d'un navire en approche. La Cour a pris soin de justifier l'interprétation de la faute inexcusable en énonçant qu'il était admis que celle-ci faisait « *référence à un acte téméraire accompli sans raison valable nonobstant la conscience qu'un dommage en résultera probablement* » et que son appréciation « *renvoie à l'attitude d'une personne normalement avisée et prudente ayant conscience des conséquences dommageables qu'entraîneraient en toute probabilité sa propre action ou omission* ». Malgré les nombreuses alertes sur le manque de qualification de ce patron de pilotine et sur son attitude régulièrement pointée comme étant dangereuse, l'armateur n'a pas pris les mesures nécessaires pour éviter la survenance de l'accident¹³⁴⁹. La Cour, soutenant une fois encore une approche objective, a refusé à l'armateur le droit de limiter les montants de réparations pour le préjudice causé.

¹³⁴⁵ V. par exemple le terme utilisé par la Cour de Bordeaux dans sa décision de 2013 dans l'affaire *Heidberg*.

¹³⁴⁶ Pour toutes ces décisions voir à partir du n°627 et s. ci-dessous.

¹³⁴⁷ CA Montpellier (Ch. Corr.), 4 novembre 2004, Navire *Brescou*, *DMF* 2005-713, obs. CORBIER (I.), « La faute inexcusable : notion à facettes multiples ». La décision de la Cour d'appel réforme la décision du TGI de Montpellier qui n'avait reconnu aucune faute inexcusable de l'armateur de la pilotine.

¹³⁴⁸ Une pilotine est dans le jargon maritime, l'embarcation qui sert à emmener le pilote à bord d'un navire pour assister le capitaine dans sa manœuvre d'arrivée et de départ. La conduite de ce type d'embarcation nécessite une certaine dextérité puisqu'elle impose à son conducteur de se « coller » au navire entrant (ou sortant) afin que le pilote y soit transféré. Cette opération se fait généralement en route pour garder un minimum de manœuvrabilité pour le navire à guider.

¹³⁴⁹ « *En maintenant à son poste Monsieur G. dont les défaillances connues de lui rendaient prévisibles le dommage, et en lui confiant la manœuvre d'une pilotine dépourvue des équipements de veille visuelle, le Syndicat Professionnel des Pilotes de Sète a commis une double faute personnelle inexcusable, celle de ne pas avoir apporté à son navire les soins diligents que l'on peut attendre d'un armateur soigneux et d'avoir manqué de discernement dans le choix de son préposé* ».

3°) Dans les contrats de transport, une conception objective moins affirmée

596. Transport de marchandises. Textes applicables. L'application d'un régime protecteur pour l'armateur ne se manifeste pas qu'au travers de la convention de Londres 1976. Il se retrouve également dans le cadre du transport de marchandise par les limitations des montants de réparation que le transporteur peut opposer aux demandeurs pour les dommages causés aux marchandises. La convention de Bruxelles 1924 qui s'applique en l'espèce est cependant formulée de manière légèrement différentes puisqu'elle n'impose pas une faute personnelle du transporteur pour le déchoir de son droit à limitation mais un « *acte ou une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* »¹³⁵⁰. Pour engager pleinement la responsabilité du transporteur maritime, la loi française, à la différence de la convention de Bruxelles, exige la preuve que le « *dommage résulte de son fait ou de son omission personnels* »¹³⁵¹ et s'inscrit donc dans une approche identique à celle de la convention de Londres de 1976. Là encore, la charge de la preuve de cette faute inexcusable incombe au demandeur¹³⁵² et l'approche doit être objective¹³⁵³. Les règles de Hambourg¹³⁵⁴ vont dans le même sens, quoiqu'elles précisent que la conduite téméraire doit être doublée de la conscience que c'est ce dommage particulier qui devait arriver (« *sachant que cette perte, ce dommage (...) en résulterait probablement* »). Peut-être que les Cours seront plus strictes dans l'application de la faute inexcusable puisque les règles imposent que l'auteur de la faute ait eu conscience (ou aurait dû avoir conscience) que « ce » dommage et non pas « un » dommage en résulterait.

597. Evolution vers une approche subjective ? La jurisprudence française n'est pas toujours aussi constante en matière de transport maritime de marchandises et retient parfois une appréciation subjective de la faute inexcusable¹³⁵⁵. Et la Cour de cassation ne s'est pas encore prononcée de manière claire sur cette question. Pour certains auteurs¹³⁵⁶, cette différence de traitement entre armateur (convention LLMC) et transporteur (convention de Bruxelles) peut s'expliquer par la mise en jeu de la sécurité pour les actes du premier alors que, dans le cas du second, « *les fautes n'ont d'effet qu'à l'égard d'un co-contractant, un co-contractant engagé comme lui dans une aventure maritime dont il ne peut ignorer les dangers spécifiques* »¹³⁵⁷. Notre opinion s'oriente plus pour une interprétation

¹³⁵⁰ Convention de Bruxelles de 1924, Art.4-5-e.

¹³⁵¹ C. transp., Art. L.4522-14.

¹³⁵² Lamy Transport 2017, Tome 2, n°813.

¹³⁵³ Cass. com., 20 février 2001, n° 98-18617, *Bull. 2001 IV*, navire *Moheli*.

¹³⁵⁴ Règles de Hambourg : Art.8 : « *Le transporteur ne peut pas se prévaloir de la limitation de responsabilité prévue à l'article 6 s'il est prouvé que la perte, le dommage ou le retard à la livraison résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur commis soit avec l'intention de provoquer cette perte, ce dommage ou ce retard, soit témérement et en sachant que cette perte, ce dommage ou ce retard en résulterait probablement* ».

¹³⁵⁵ Cass. com., 7 févr. 2018, n° 16-18140, inédit, *BTL* 2018, 124. La décision d'appel a été cassée, les motifs retenus étant « *impropres à établir que le transporteur maritime avait agi, non pas avec désinvolture, mais avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* ». La Cour a donc clairement opté pour une approche subjective.

¹³⁵⁶ Voir par exemple en ce sens, le professeur Philippe Delebecque qui énonce que « *la faute inexcusable du transporteur de marchandises se fait aujourd'hui plutôt* » in concreto, *ce n'est pas une raison pour dire que l'appréciation de la faute inexcusable de l'armateur doit se faire avec les mêmes critères car l'armateur a un statut qui intéresse les tiers* », DELEBECQUE (Ph.), *Ibid*, n°865.

¹³⁵⁷ « *Il n'est pas sûr que la faute inexcusable de l'armateur doive s'apprécier à partir des mêmes éléments que la faute inexcusable du transporteur. Peut-être peut-on exiger plus d'un armateur dont les erreurs mettent en jeu la sécurité des tiers – ou celle de l'environnement – que d'un transporteur* », BONASSIES (P.), Rapport de synthèse, Actes de la 9ème journée Ripert, *DMF* 2002-632, p. 1085

uniforme de la faute inexcusable¹³⁵⁸. C'est-à-dire une appréciation uniquement objective. En effet, la sécurité maritime ne concerne pas que les actes de conduite du navire mais également le soin à apporter à la marchandise puisque des manquements dans ce domaine peuvent impacter l'intégralité de l'expédition nautique mais aussi l'environnement ou la sécurité des tiers. Un transporteur qui n'est pas armateur doit procéder aux mêmes soins envers la marchandise qu'un transporteur armateur. Un incendie qui se déclare à bord d'un navire dans les espaces à cargaison touchera certes, en premier lieu, la marchandise, mais très rapidement l'ensemble de l'expédition nautique, puis les tiers. Il semble donc logique que la même rigueur leur soit appliquée pour ne pas qu'une forme d'impunité se développe dans ce domaine. Cette solution semble d'autant plus justifiée pour les dommages causés à la marchandise par un défaut de compétence des équipages. En effet, dans ce cas précis l'obligation finale pèsera sur l'armateur, si celui-ci est différent du transporteur identifié. Un manquement du transporteur envers son co-contractant dans ce domaine cachera un manquement de l'armateur (par exemple entre l'armateur et l'affrèteur-transporteur). Il ne semble pas justifié que l'une des deux parties soit soumise à un régime de responsabilité plus strict que l'autre.

Le Code STCW est à ce titre tout à fait représentatif de l'importance que revêt le soin à apporter à la marchandise au cours du transport et pendant les opérations de chargement et de déchargement. Il prévoit en effet des formations spécifiques pour le transport de marchandises particulières mais également pour les transports de marchandises plus conventionnelles. Cet aspect de l'exploitation d'un navire fait partie intégrante de son exploitation générale et pose indiscutablement des problèmes de sécurité majeurs pour l'expédition nautique¹³⁵⁹. Mme Rémond-Gouilloud critique ainsi une décision rendue à propos d'un transporteur particulièrement négligent, mais à l'encontre duquel aucune faute inexcusable *in concreto* n'a pu être démontrée. Elle énonce ainsi que l'on « voit mal, du reste, pourquoi l'accumulation de négligences et imprudences, n'est pas sanctionnée à ce titre, alors qu'elle seule explique l'inorganisation dommageable »¹³⁶⁰.

598. La faute inexcusable dans le contrat de transport de passagers. Convention d'Athènes 1974. Le protocole de Londres de 2002¹³⁶¹ à la convention d'Athènes de 1976 prévoit, comme nous l'avons vu, un régime de responsabilité sans faute du transporteur maritime de passagers lorsque le dommage corporel ou le décès est causé par un évènement majeur. Si le sinistre est « individuel », ce sera au passager de prouver la faute du transporteur. Lorsque cette faute sera prouvée, le transporteur pourra toujours se prévaloir des montants de limitation de réparation prévus par le texte. En revanche, en précisant que « *Le transporteur est déchu du bénéfice des limites de responsabilité (...) s'il est prouvé que les dommages résultent d'un acte ou d'une omission que le transporteur a commis,*

¹³⁵⁸ Voir pour une position tendant vers une interprétation uniforme de la faute inexcusable aux différents domaines du droit maritime : RIMABOSCHI (M.), *Ibid*, p. 214 : « aucune distinction ne doit être admise, une interprétation uniforme de la faute inexcusable doit être préconisée en droit maritime. Toute interprétation contraire doit être rejetée ».

¹³⁵⁹ Sur la gestion de la marchandise à bord, voir par exemple les programmes de formation prévus par le code STCW. De larges parties sont dédiées aux transports des marchandises.

¹³⁶⁰ Cass. com., 14 mai 2002, n° 99-17761, *Bull. 2002 IV, BTL 2002*, p.373 ; VIALARD (A.), *DMF 2002-627*, p. 579, et REMOND-GOUILLOUD (M.), *DMF 2006-671*, p. 516. La Cour de cassation ne fait pas référence à la conscience qu'aurait dû avoir le transporteur. « *Attendu qu'en se prononçant par de tels motifs, insuffisants à établir que le transporteur avait agi téméairement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement, la cour d'appel n'a pas donné de base légale à sa décision* ».

¹³⁶¹ Adopté par la France par la loi n° 2016-700 du 30 mai 2016, *JORF* du 31 mai 2016.

soit avec l'intention de provoquer ces dommages, soit temporairement et en sachant que ces dommages en résulteraient probablement », la convention d'Athènes pose le même principe que les autres conventions étudiées préalablement. Le bénéfice des plafonds d'indemnisation est levé lorsque celui-ci a commis une faute inexcusable. Si la jurisprudence française semble hésitante sur l'appréciation *in concreto* ou *in abstracto* à adopter lors de l'analyse d'une faute en matière de transport de marchandise, il ne doit pas faire de doute qu'une appréciation objective doit être retenue dans le cadre du transport de passagers. Une fois encore, la victime n'aura pas à prouver que l'auteur de la faute a eu conscience de la probabilité du dommage que son comportement pouvait causer. Il lui suffira d'établir que cette conscience aurait dû exister chez ce professionnel, en raison notamment de ses compétences professionnelles¹³⁶². Enfin, par l'article 211-16 du Code du tourisme, l'organisateur d'un séjour touristique de type croisière peut également invoquer les dispositions des conventions internationales lorsque sa responsabilité est engagée par les passagers¹³⁶³.

599. Loi française. La loi française qui ne s'applique que pour le transport maritime de passagers entre deux ports nationaux énonce en des termes semblables que les personnes qui invoquent le bénéfice de la limitation de responsabilité ne peuvent s'en prévaloir « *s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* »¹³⁶⁴. Une fois encore, en ne se prononçant pas clairement sur l'appréciation de la faute inexcusable, la Cour de cassation semble hésiter sur la manière dont doit être analysée le comportement fautif des armateurs qui agissent en qualité de transporteur de passagers. Tantôt elle s'approche d'une appréciation objective¹³⁶⁵, tantôt elle s'approche d'une appréciation subjective quoique les juges se gardent bien d'y faire référence¹³⁶⁶.

4°) Limites de l'appréciation objective

600. Limites pratiques. L'appréciation objective de la faute inexcusable, telle qu'elle peut être retenue par les juges français, n'est pourtant pas une garantie inconditionnelle pour les demandeurs de voir leur préjudice intégralement réparé. Même si le régime très protecteur fourni par la convention de Londres de 1976 peut être levé, tous les manquements de l'armateur ne seront pas synonymes de

¹³⁶² PIERRONNET (F.X.), « Transport Maritime de Passagers et de leurs bagages, responsabilité du transporteur de passagers », *JurisClasseur Transport*, Fasc.1278, (2012).

¹³⁶³ Voir à l'inverse sur l'action intentée par deux passagers contre l'organisateur d'une croisière à bord du *Sea Diamond* qui a fait naufrage dans les îles Grecques en 2007 suite à de nombreuses fautes nautiques et organisationnelles, *DMF* 2012-738, p. 604 et s., obs. SCHWEITZER (S.). Le Code du tourisme a depuis été modifié pour permettre à l'organisateur de forfaits touristiques de bénéficier des montants de limitation prévus notamment par la convention d'Athènes de 1974.

¹³⁶⁴ C. transp., Art. L.5121-3.

¹³⁶⁵ Cass. Civ., 18 juin 2014, n°13-11898, *Bull. 2014 I*, *DMF* 2014-755, obs. BONASSIES (P.) ; *RDT* 2014, n° 43, obs. NDENDE (M.) ; *rev. Scapel* 2014, 123.

¹³⁶⁶ Voir en ce sens sur l'ambiguïté des mots utilisés dans l'affaire *Cala Rossa*, Cass. Com, 8 novembre 2017, n°16-24656, *Bull.*, navire *Cala Rossa*, obs. BONASSIES (P.), *DMF* 2018-798, p.39 et s. En l'espèce la Cour de cassation n'a pas retenu la faute inexcusable de l'armateur (qui était également le capitaine du navire) pour le dommage corporel causé à un passager. La Cour adhère à l'argumentation de la Cour d'appel en énonçant que « *la faute retenue contre M. Y... n'impliquait pas objectivement la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation téméraire, de sorte qu'elle ne revêtait pas un caractère inexcusable* ». Malgré l'utilisation du terme « objectivement », elle fait une analyse subjective de la faute du capitaine en rappelant les données concrètes avancées par les juges d'appel.

faute inexcusable. Ainsi, la Cour de cassation¹³⁶⁷ n'a pas approuvé la décision de la Cour d'appel d'Aix-en-Provence¹³⁶⁸ dans l'affaire du navire *Multitank Arcadia* qui avait heurté un quai lors d'un manœuvre d'accostage. En l'espèce, le propulseur d'étrave n'a pas pu fonctionner par défaut d'alimentation électrique car un groupe électrogène s'est arrêté (encrassement du filtre) et que le bord n'avait pas préparé un troisième groupe en « *standby* » pour pallier la défaillance possible d'un autre moteur. La Cour d'appel pensait retenir la faute inexcusable de l'armateur au motif que celui-ci n'avait pas donné les consignes nécessaires au bord pour les phases délicates d'accostage. Cette défaillance organisationnelle qualifiée d'inexcusable, qui devrait maintenant être corrigée par la mise en œuvre du Code ISM¹³⁶⁹, n'a pas résisté, et il nous semble à raison, à la censure de la Cour de cassation pour défaut de base légale.

De la même manière, la Cour d'appel de Montpellier n'a pas retenu de faute inexcusable envers l'armateur du navire de pêche *François Delphine* qui est entré en collision avec un autre navire, (*L'anglais*), à cause d'une mauvaise utilisation du radar par le capitaine¹³⁷⁰. Malgré les tentatives des demandeurs de montrer des manquements de l'armateur dans la composition des équipages, les arguments n'ont pas emporté la conviction des juges¹³⁷¹. L'existence d'une certaine forme d'incompétence dans un domaine particulier de la conduite du navire semblait pourtant manifeste (mauvaise utilisation du radar), mais de là à qualifier la faute d'inexcusable¹³⁷²... Le lecteur nous excusera de l'entorse que nous ferons à la démonstration de notre propos mais il nous semble important de nous arrêter sur un point particulier de cet arrêt qui mérite des précisions.

601. Apartheid sur l'application des règles de route (COLREG 72). Nous avons en effet pu mentionner dans la première partie de notre étude que l'interprétation des règles COLREGS était parfois délicate. Il semble dans le cas de l'espèce que l'abordage a eu lieu dans des conditions de visibilité réduite. C'est donc naturellement que les armateurs du navire à priori fautif ont avancé qu'en matière de règles de route, il n'existe plus de privilège à partir du moment où la navigation se fait par visibilité réduite. C'est en effet la règle 19 qui doit alors s'appliquer. Et celle-ci n'établit plus aucun privilège. Il est donc extrêmement troublant de voir la Cour justifier l'application des règles pour les

¹³⁶⁷ Cass. Com., 8 octobre 2003, n°02-10202, *Bull. 2003 IV*, navire *Multitank Arcadia*, DMF 2003-643, obs. BONASSIES (P.), « Contrôle disciplinaire par la Cour de cassation de l'appréciation par le juge de la faute inexcusable ».

¹³⁶⁸ CA Aix-en-Provence, 10 octobre 2001, navire *Multitank Arcadia*, DMF 2002-623, p.150, Obs. BONASSIES (P.), « Le code ISM et la limitation de responsabilité de l'armateur ».

¹³⁶⁹ On voit bien ici toute l'utilité du Code ISM et du devoir d'implication de l'armateur dans l'exploitation de ses navires. Il doit, en vertu de ce code, établir des procédures d'exploitation qui sont censées accompagner les opérateurs dans la conduite des navires. Il n'est pas à douter qu'aujourd'hui les armateurs du *Multitank Arcadia*, ont, en vertu de l'application de l'article 7 du Code ISM (établissement de plans pour les opérations du bord) intégré à leur SMS une procédure de préparation à l'accostage qui imposera au bord de mettre en fonctionnement au minimum deux groupes électriques et d'en laisser un en « *standby* », en couplage automatique en cas de demande électrique non prévue (et ainsi éviter le *blackout*).

¹³⁷⁰ D'où l'importance de faire appliquer la convention STCW-F relative à l'uniformisation des standards de formation pour les marins pêcheurs. L'utilisation des radars fera partie des standards minimaux de formation obligatoires. Elle est entrée en vigueur en 2012 mais n'a pas été ratifiée par la France. Seuls 15 Etats l'ont ratifiée.

¹³⁷¹ « *Aucun élément (...) ne permet de retenir une faute personnelle de (...), [l'] armateur propriétaire du François Delphine. Les sociétés d'assurances (...), si elles invoquent des défauts concernant des manquements quant à la composition régulière de l'équipage ne justifient nullement de leurs allégations* ».

¹³⁷² Peut-être que les demandeurs auraient pu tenter de démontrer la faute de l'armateur en soutenant que le manque de qualifications du capitaine dans l'utilisation du radar aurait dû être pris en compte par l'armateur qui aurait dû lui fournir une formation spécifique pour utiliser ces équipements très particuliers et qu'équiper ses navires de tels appareils, sans dispenser la formation appropriée, constituait un risque pour la sécurité maritime.

« navires qui sont en vue les uns des autres »¹³⁷³. Il est encore plus étonnant de lire l'argumentation de la cour qui énonce que « c'est vainement que M.X, M.Y et la société Generali France soutiennent que puisque la visibilité était réduite les règles de priorité se trouvaient inapplicables. En effet, le règlement international pour éviter les abordages ne prévoit nullement que les règles qu'il énonce soient levées en cas de visibilité réduite ». Cette assertion est fautive pour deux raisons. Les armateurs n'ont tout d'abord pas argumenté que les règles de route étaient levées en cas de visibilité réduite. Mais également parce que, si les règles de routes ne sont effectivement pas levées, ce sont bien des règles spécifiques qui s'appliquent¹³⁷⁴. Règles qui prennent justement en considération l'absence de visibilité. Cette parenthèse, qui illustre les difficultés d'interprétation des règles de route et la légèreté dont font parfois preuve certaines juridictions dans leur jugement étant refermée, nous pouvons revenir à notre propos sur la faute inexcusable qui, au-delà de ces limites techniques dans sa qualification, pose un problème d'isolement des juridictions françaises.

602. Isolement des juridictions françaises. La seconde limite de l'appréciation objective est une limite doctrinale. Malgré certaines décisions étrangères qui reprennent cette approche¹³⁷⁵, les juridictions françaises se retrouvent assez isolées dans leur volonté de faire de la convention LLMC un outil de promotion pour les armateurs vertueux. En effet, leur conception de la faute inexcusable va à l'encontre de la volonté des auteurs du texte puisqu'elles n'hésitent pas à déchoir l'armateur du privilège que le texte leur confère, en qualifiant de très nombreuses fautes comme étant inexcusables alors que ce droit devait être pratiquement incontournable¹³⁷⁶. En consacrant une analyse objective de la faute, la faute inexcusable semble donc être devenue une variante de la faute lourde au motif que « la jurisprudence s'appuyant sur l'idée que l'armateur est tenu d'une véritable obligation de sécurité de résultat. Tout manquement à cette obligation doit être qualifié de faute inexcusable »¹³⁷⁷. A l'instar d'Alain Sériaux qui énonce que « la conscience de la probabilité du dommage, condition de la faute inexcusable se confond peu à peu avec la simple prévisibilité du dommage, élément constitutif de la faute légère »¹³⁷⁸, d'autres auteurs vont encore plus loin puisqu'ils rapprochent cette conception des éléments qui constituent la faute légère.

L'esprit de la jurisprudence française peut à notre avis être loué puisqu'il vise à récompenser les armateurs vertueux dans la gestion de leurs navires. Mais la conception française nous isole du reste de la jurisprudence internationale et de l'esprit du législateur. Cette approche qui permet de mieux

¹³⁷³ COLREG 72, Section II Règles 11 à 18.

¹³⁷⁴ Règle 19 : « La présente règle s'applique aux navires qui ne sont pas en vue les uns des autres et qui naviguent à l'intérieur ou à proximité de zones de visibilité réduite ». Il est également dommageable pour la compréhension de la philosophie des règles de voir encore une fois une décision parler de « priorité » alors que le terme employé par la convention COLREG 72 ne parle que de « privilège ».

¹³⁷⁵ Certaines décisions se rallient à la conception objective de la faute inexcusable. Ainsi, un arrêt de la cour fédérale de New-York a pu retenir la faute de l'armateur du remorqueur *Tug Ocean Princess* sur la base des éléments dont il aurait dû avoir conscience compte tenu des circonstances. V. note n°1466.

¹³⁷⁶ GRIME (R.), « The loss of the right to limit », In *Limitation of Shipowners Liability: the New Law*, Sweet & Maxwell, Institute of Maritime Law, London (1986), p 102 et s.: « The formulation of intent and recklessness contained in art. 4 of the Convention would seem to produce a result extremely favorable to limitation. There are good grounds for the view that the rest is subjective and in its own terms requires proof of a degree of knowledge which is likely to be difficult to establish ».

¹³⁷⁷ CORBIER (I.), « La notion de faute inexcusable et le principe de la limitation de responsabilité », Mélanges BONASSIES (P.), éd Moreux, 2001, p. 103 et s.

¹³⁷⁸ SERIAUX (A.), *La faute du transporteur*, Economica, 2nd éd. (1998).

indemniser les victimes peut partiellement trouver sa cause dans la valeur des montants de réparation initialement prévus par la convention de Londres qui sont devenus de plus en plus faibles sous l'effet de l'érosion monétaire. Leur montant n'étant plus acceptable comme plafond d'indemnisation. Le professeur Bonassies a ainsi pu démontrer qu'un créancier qui se verrait indemniser en 1992 pour un montant équivalent aux plafonds prévus en 1976 verrait le montant du dédommagement reçu amputé de près de 60% de ce que le législateur international voulait lui attribuer lors de la ratification du texte¹³⁷⁹. Ainsi, les montants de réparation ont subi une révision « *de pure façade* »¹³⁸⁰, en 1996¹³⁸¹, sans pour autant modifier la préférence française pour l'approche objective.

La position des juridictions françaises peut être entendue dans le sens où elle établit un juste milieu entre un droit incassable pour les armateurs à limiter leur responsabilité et l'absence d'un tel privilège. L'approche objective se justifie par exemple pleinement dans le cas des dommages corporels¹³⁸². Mais si celle-ci est applicable lorsque des intérêts liés aux personnes sont en cause, il est difficilement concevable d'avoir une approche différente (subjective par exemple) lorsque les seuls intérêts seraient matériels alors que la source du droit est identique¹³⁸³. Même si l'on peut comprendre la position de certains auteurs qui se soucient de l'uniformité de l'application des conventions internationales¹³⁸⁴, il nous semble important que la conception objective doive perdurer malgré son isolement¹³⁸⁵. Mais pour que celle-ci soit plus audible dans d'autres pays et que, pourquoi pas, certains l'adoptent, les juges français devraient, comme nous le montrerons au chapitre suivant (voir *infra* n°638), adopter une approche très rigoureuse de la démonstration de la faute inexcusable.

¹³⁷⁹ BONASSIES (P.), « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », *DMF* 1993-524.

¹³⁸⁰ VIALARD (A.), « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21^e Siècle », *DMF* 2009-699.

¹³⁸¹ Les montants ont plus que doublés. Suite au naufrage du *Ievoli Sun* en 2000, la France a adhéré au protocole de 1996. Celui-ci est entré en application par le Décret n° 2007-1379 du 22 septembre 2007. Les montants pour les blessures corporelles ont été indexés à ceux de la convention d'Athènes sur le transport de passagers.

¹³⁸² Comment justifier que les ayants droits d'une victime soient indemnisés à *minima* suivant des montants de limitation applicables plus de 20 ans auparavant ?

¹³⁸³ VIALARD (A.), *Ibid.*, « Comment admettre en effet que sur un fondement strictement identique, soient construites des jurisprudences diamétralement opposées selon la nature des intérêts en cause ? ».

¹³⁸⁴ En ce sens, M. Delebecque souligne : « *il n'y a pas (ou il ne devrait pas y avoir) une lecture anglaise, une lecture française, une lecture japonaise, etc. de ces conventions internationales, portant loi uniforme. Il est évident que, en matière d'application de traités internationaux, ceux-ci doivent être interprétés pour eux-mêmes et par eux-mêmes et non pas tels que les droits nationaux les lisent et les interprètent. Ils sont en effet destinés à apporter à une situation juridique une uniformité de solution que leur interprétation 'nationalisante' compromettrait définitivement* », Sentence CAMP n°1391, 22 oct. 2002, citée par DELEBECQUE (Ph.), « L'arbitrage maritime international », In « Le droit économique à l'aube du XXI^e siècle », Mélanges en hommage aux professeurs Carreau et Juillard, Pédone (2007), p. 167, note 15.

¹³⁸⁵ V. par exemple pour l'analyse de la faute inexcusable du capitaine du pétrolier *Prestige*, le raisonnement très étrange de la Cour suprême espagnole qui retient la responsabilité civile du capitaine au motif que celui-ci a commis une faute inexcusable le privant des limitations et de la protection offerte par la « canalisation » sur le seul propriétaire (par la convention CLC 69 modifiée par le protocole de 1992). Le raisonnement de la Cour s'oriente vers une conception objective mais affirme que le capitaine s'était très certainement représenté les conséquences de son comportement. ALBA FERNADEZ (M.), GABALDON (J.L.), « Traduction du commentaire de la décision rendue le 14 janvier 2016 par la Cour de cassation espagnole », *DMF* 2016-784.

B. Incidences de la faute inexcusable de l'équipage sur la nature de la faute personnelle de l'armateur

603. Comportement téméraire et erreurs humaines. Avant de nous pencher sur la conception subjective de la faute inexcusable il nous faut au préalable préciser les incidences que peuvent générer la faute inexcusable de l'équipage sur la qualification de la faute personnelle de l'armateur (si tant est qu'elle existe). L'erreur humaine des opérateurs, l'erreur directe, pourra donc elle aussi être analysée pour en déterminer la nature. Si une faute inexcusable est retenue à leur endroit, ne pourra-t-on pas alors considérer qu'elle traduira *de facto* une faute personnelle de l'armateur étant entendu que c'est sur ce dernier que pèse l'obligation de maîtriser les compétences de ses équipages, et donc leur capacité à conduire l'expédition nautique ? Une condition de la faute inexcusable apporte un premier élément de réponse. Le critère de la « *gravité exceptionnelle* »¹³⁸⁶ ou du comportement téméraire la situe au-delà de la faute lourde¹³⁸⁷. Elle traduit à notre sens une certaine forme d'incompétence de son auteur. En effet, si l'on reprend le schéma que nous avons pu élaborer précédemment dans notre étude (voir fig.3), la faute inexcusable ne pourra exister que lorsque l'acte fautif se situait dans la transgression de situation (*situational violation*), comme dans le cas du navire *Costa Concordia*¹³⁸⁸ ou bien dans la transgression de routine (*routine violation*) comme dans le cas de l'accident du roulier *Herald of Free Enterprise*¹³⁸⁹. Si la défaillance humaine était une simple erreur (*error*), son auteur aura nécessairement commis une erreur de type « *mistake* ». Pour les raisons que nous avons déjà évoquées, les erreurs de type *lapse* et *slip* ne peuvent pas être assimilées à un comportement téméraire (puisque le diagnostic est bon, mais pas l'acte). Nous nous retrouvons donc, si l'on se réfère toujours au même schéma, dans le domaine de l'incompétence de l'équipage. Cette incompétence ne signifie pas nécessairement une incompétence technique. Ce pourra être également une incapacité de son auteur à suivre des règles établies¹³⁹⁰ ou à assumer un travail en équipe efficace.

604. Faute inexcusable du préposé et faute personnelle de l'armateur (oui). Quoiqu'il en soit, et peu importe la forme d'incompétence qui peut être attribuée à l'auteur de l'acte dommageable, l'armateur devra répondre de cet acte défaillant de manière personnelle, car il reflétera une erreur latente dans les facteurs organisationnels. La faute de l'opérateur n'aura pas été commise en dehors de tout contrôle de l'armateur. Elle pourra résulter d'un manquement dans la gestion de la sécurité, de la promotion et de l'application de sa philosophie sécuritaire, du placement des marins, du recrutement ou encore de la formation continue (voir fig.4). Si un comportement inexcusable est retenu à l'encontre

¹³⁸⁶ Cette définition de la faute inexcusable a pu être donnée par la Cour de cassation en matière d'accident du travail. Cass. Soc., 28 février 2002, pourvoi n°00-11793, *Bull. 2001 V*. La notion de conscience du danger a en fait été largement minimisée dans la qualification d'une telle faute par le fait que l'employeur est tenu d'une obligation de résultat en matière de sécurité au travail.

¹³⁸⁷ La faute lourde de l'employé a pour objectif de nuire à l'employeur. Une faute de cette nature sera utilisée pour gérer les relations entre l'employeur et son employé et les conséquences de ce type de faute. Une faute grave se situe entre la faute simple et la faute lourde. Elle résulte d'une violation des obligations du salarié et rend impossible son maintien dans l'entreprise. Source: www.service-public.fr

¹³⁸⁸ Report on the Safety Technical Investigation, Cruise Ship *Costa Concordia*, Ibid.

¹³⁸⁹ *M/V Herald of Free Enterprise*, Report of Court n°8074, formal investigation, September 1987.

¹³⁹⁰ Comme dans le cas du navire pour lequel le bord n'a pas suivi le planning des exercices sur les « entrées dans un espace confiné », Report on the investigation of the accident on board *M/V Sea Lady* on 23 February 2014, Government of Gibraltar, Maritime Administration.

d'un officier parce que celui-ci ne maîtrisait pas l'utilisation du radar¹³⁹¹ par visibilité réduite (erreur de type *mistake* commise dans un comportement de type « *knowledge based* »), il pourra lui être reproché de ne pas avoir assuré la formation de ses officiers en vertu du principe d'adaptation¹³⁹². Pareillement, si l'officier était nouvellement employé, il pourrait lui être reproché de ne pas avoir mis des procédures de recrutement efficaces pour la sélection des candidats. Prenons enfin un dernier exemple, si l'auteur du dommage n'a pas suivi les règles pré établies en matière de préparation des traversées, il pourrait être reproché à l'armateur de ne pas assurer une mise en œuvre et une sensibilisation appropriée de sa politique sécuritaire sur ses préposés (*routine* ou *situational violation*). Les exemples pourraient ainsi être nombreux. Il en résulte simplement que la faute inexcusable d'un capitaine (ou d'un opérateur) traduit à notre sens et de manière certaine une faute personnelle de l'armateur. Mais cette faute personnelle prend-elle systématiquement un caractère inexcusable ?

605. Faute inexcusable du préposé et faute inexcusable de l'armateur (non). Les juges ont un temps hésité à attribuer une faute inexcusable à l'armateur lorsqu'une faute de cette nature était retenue à l'encontre de ses préposés. Dans l'affaire de la barge *Johanna Hendrika*, la Cour d'appel a dans un premier temps rapproché la faute inexcusable du capitaine pour avoir agi téméairement à la faute inexcusable de l'armateur sans pour autant justifier en quoi l'armateur avait commis une telle faute¹³⁹³. La décision n'a pas résisté à la censure de la Cour suprême. La Cour d'appel de renvoi de Caen s'est ravisée en démontrant le caractère inexcusable du manque de consignes données par l'armateur à son navire. La décision d'appel ayant déjà été commentée, nous ne nous attarderons pas plus longtemps sur ce cas d'espèce. Précisons néanmoins que la solution de la Cour de cassation doit être pleinement approuvée. Il faut que le demandeur démontre effectivement que l'armateur a commis lui-même une faute d'une exceptionnelle gravité et qu'en tant que bon professionnel il aurait dû avoir conscience du dommage qui en résulterait probablement. Dans la grande majorité des cas, et fort heureusement, la faute inexcusable du préposé ne devrait pas entraîner la faute inexcusable de l'armateur. Une méthodologie imparfaite de recrutement ou une procédure mal suivie par le bord parce que l'armateur n'a pas su parfaitement sensibiliser tous ses officiers à sa politique sécuritaire ne peut pas constituer une faute « *d'une exceptionnelle gravité* ». Avoir une perception opposée reviendrait à faire appliquer ou vouloir faire appliquer l'approche du texte de 1957 qui levait les plafonds de limitation en cas de simple faute.

Selon nous, la faute simple des préposés n'entraîne donc pas *de facto* une faute de l'armateur, et la faute de témérité d'un préposé n'entraîne pas non plus nécessairement la faute de témérité de l'armateur mais elle doit malgré tout entraîner sa faute personnelle.

606. Faute inexcusable du préposé et faute inexcusable du transporteur (oui). Comme nous l'avons noté, la jurisprudence française ne semble pas s'être définitivement positionnée sur l'interprétation de la faute inexcusable du transporteur de marchandise. Au-delà de ces hésitations, la

¹³⁹¹ Voir par exemple le cas de l'abordage entre les navires *L'Inglais* et *François Delphine*.

¹³⁹² Ou selon les règles 2.8 de MLC et de la Règle I/4, Art. 1.3 de STCW ainsi que la Règle I/11.

¹³⁹³ La Cour de cassation a « *refusé, à la société X le bénéfice de la limitation de sa responsabilité sans dire en quoi la faute commise par le capitaine de la drague pouvait aussi constituer la faute personnelle et intentionnelle ou inexcusable de l'armateur lui-même* », CA Caen, 2 octobre 2001, Ibid.

jurisprudence sur les conditions de levée des plafonds de limitation en matière de transport maritime se différencie également de celle adoptée pour les créances de l'armateur au niveau de la condition de la faute personnelle. En effet, puisque la convention de Bruxelles de 1924 sur le transport de marchandise ne précise pas que celle-ci devait avoir un caractère personnel¹³⁹⁴, les effets de la faute inexcusable du préposé pourront être rapprochés de la faute inexcusable de l'armateur¹³⁹⁵. La faute inexcusable sera donc beaucoup plus facile à prouver pour les demandeurs car l'acte dommageable analysé pour déchoir le transporteur de sa capacité à limiter les montants de réparation pourra être celui du capitaine, qui aura commis une erreur directe. Le demandeur n'aura donc pas à rechercher d'éventuelles défaillances organisationnelles (erreurs latentes) du transporteur (ou de l'armateur) pour le priver de ce privilège. Démonstration toujours difficile à réaliser. Mais finalement, cette facilité offerte aux demandeurs sera neutralisée par la difficulté d'apporter la preuve de la conscience du dommage de son auteur si la Cour adopte une appréciation subjective de la faute inexcusable.

607. Loi française (non). Cependant, la loi française n'a pas retenu la formulation de la convention de Bruxelles sur le transport de marchandises¹³⁹⁶. Elle conditionne en effet la levée des plafonds de limitation à une faute *personnelle* du transporteur de même nature et reprend donc le principe de la convention de Londres 1976. Dans une décision de 2009, la Cour d'appel de Versailles¹³⁹⁷ a retenu l'incompétence notoire du capitaine d'une barge pour avoir déhalé son navire à quai sans prendre en considération les mesures de sécurité les plus élémentaires. La Cour a pu déduire de ce constat d'incompétence que le transporteur avait commis une faute. Sans même justifier en quoi l'incompétence du capitaine entraînait la faute personnelle du transporteur la Cour refuse au transporteur d'accéder au bénéfice de la limitation de responsabilité. Or, selon la loi française, la faute inexcusable du capitaine n'entraîne pas les mêmes effets juridiques que la faute inexcusable du transporteur. En soutenant que « *la faute commise par le capitaine de la « Mahoraise II » est une faute commise témérement dont le capitaine avait nécessairement conscience que l'immersion de la remorque en résulterait probablement ; que STM ne saurait, dès lors, se prévaloir des limitations de responsabilité* » la Cour a tout d'abord adopté une approche *in concreto* de la faute inexcusable sans pour autant justifier comment ils ont déduit que le capitaine avait conscience de la probabilité du dommage qui résulterait de ses actes.

Elle a ensuite rapproché la faute inexcusable du préposé de la faute inexcusable du transporteur. La décision semble donc entachée de deux erreurs d'interprétation manifestes. Il faut tout d'abord que les demandeurs prouvent que le capitaine a accepté un risque dont il avait conscience. Chose qu'elle n'a pas faite et qui est d'ailleurs, comme nous le verrons, pratiquement impossible à réaliser. La Cour rapproche ensuite la faute du préposé de celle de l'armateur alors qu'elle se réfère exclusivement à la

¹³⁹⁴ Comme nous l'avons vu, la convention énonce dans son Art. 5.e : « *Ni le transporteur, ni le navire n'auront le droit de bénéficier de la limitation de responsabilité établie par ce paragraphe s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur qui a eu lieu, soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* ».

¹³⁹⁵ BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), Ibid., p. 767.

¹³⁹⁶ C. transp., Art. L.5422-14 : « *Le transporteur ne peut invoquer le bénéfice de la limitation de sa responsabilité (...), s'il est prouvé que le dommage résulte de son fait ou de son omission personnelle commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* ».

¹³⁹⁷ CA Versailles, 3 décembre 2009, navire *Catherine Delmas*,

loi française qui impose sans ambiguïté, et contrairement à la convention de 1924, que le demandeur démontre une faute personnelle inexcusable du transporteur. Chose qu'elle n'arrive pas non plus à établir. Que ce soit dans l'application de la loi française ou dans l'application de la convention de Bruxelles, la solution retenue n'emporterait pas, quoiqu'il en soit, notre adhésion. Tout comme la faute inexcusable de l'équipage ne doit pas être assimilée à la faute personnelle inexcusable de l'armateur pour application de la convention de Londres 1976, la faute inexcusable de l'équipage ne doit pas non plus être systématiquement rapprochée de la faute inexcusable du transporteur pour application de la convention de Bruxelles de 1924.

608. Transports de passagers. Clarté de la loi française. Le législateur français se fait également plus précis que les rédacteurs de la convention d'Athènes sur le transport de passagers puisque pour ce type de transport, il précise bien que le transporteur ne pourra pas se prévaloir de la limitation de responsabilité si son préposé, auteur du dommage, a commis une faute inexcusable¹³⁹⁸. Il se rapproche ainsi de la convention de Varsovie en matière de droit aérien puisque celle-ci énonce que « *Les limites de responsabilité prévues à l'article 22 ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur ou de ses préposés* »¹³⁹⁹. Il est dommage que la convention d'Athènes, tout comme la convention de Bruxelles de 1924, ne soit pas plus précise sur la privation du bénéfice des plafonds de limitation en cas de seule faute inexcusable du préposé. Mais nous aurons l'occasion de revenir sur ce point une fois que nous aurons précisé l'approche subjective de la faute inexcusable.

III. Une levée du régime protecteur rendue impossible par la conception anglaise de la faute inexcusable

609. Une volonté de rendre les plafonds de limitation « incassables ». La conception anglaise de la faute inexcusable appliquée pour lever les plafonds de limitation des créances maritimes de l'armateur est à l'opposé de celle retenue par les tribunaux français. En ayant une approche subjective, les tribunaux anglais consacrent le principe selon le régime de responsabilité très protecteur prévu par la convention est le droit commun en matière maritime. La conception subjective ainsi retenue est commandée par l'esprit de la législation sur le transport maritime. Elle se justifiait par des plafonds élevés¹⁴⁰⁰, et par une volonté du législateur de reprendre l'esprit de ce que le droit de *common law* nome le *wilful misconduct* qui retient une conception subjective de la faute.

La privation devient donc l'exception. Il n'est donc pas possible de considérer que cet avantage séculaire est un privilège réservé aux armateurs les plus vertueux¹⁴⁰¹. Cette approche subjective a été fortement critiquée au niveau européen lors des discussions concernant l'élaboration du paquet *Erika*

¹³⁹⁸ C. transp., Art. L.5421-5 : « *Ces limites ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte du fait ou de l'omission personnels du transporteur ou de son préposé* ». V. en ce sens, Cass. Civ, 18 juin 2014, n°13-11898, *Bull. 2014 I, DMF 2014-755*, obs. BONASSIES (P.).

¹³⁹⁹ Convention de Varsovie de 1924, Art. 25.

¹⁴⁰⁰ Lors de l'élaboration du texte. Ce qui s'est très rapidement démenti par la forte érosion monétaire.

¹⁴⁰¹ « *Le droit commun c'est la limitation et non la responsabilité pleine et entière* », Cass. Com., 14 mai 2002, n°99-17761, *Bull. 2002 IV, navire Ethnos, DMF 2002-620*, obs. DELEBECQUE (Ph.).

III, notamment en ce qui concerne les dommages causés aux passagers¹⁴⁰². Le parlement européen a ainsi pu proposer que les Etats membres de l'Union, adoptent une approche plus sévère de la faute inexcusable¹⁴⁰³, en épousant notamment les principes retenus par les arrêts les plus récents (l'arrêt *Heidberg*¹⁴⁰⁴) de certains Etats membres.

Mais même si la solution paraît être justifiée, celle-ci n'a pas été suivie et la plupart des juridictions ont souhaité maintenir l'objectif du nouveau texte qui consistait à augmenter les plafonds de limitation en échange d'une interprétation de la faute inexcusable très favorable aux armateurs. Après avoir précisé le contenu de cette approche (A), nous verrons que finalement, les éléments de la faute inexcusable selon l'approche subjective seront impossibles à démontrer¹⁴⁰⁵ et protégerons l'armateur, nonobstant son comportement (B).

A. Contenu de l'analyse subjective

610. Nature de la faute sous la Convention de 1957. Il existe en *common law* de nombreux cas de déchéance du bénéfice de LLMC. La plupart de ces cas sont cependant antérieurs à l'entrée en vigueur de la nouvelle mouture de la convention. L'interprétation du texte de 1957 par ces juridictions, imposait à l'armateur de prouver qu'il n'avait pas commis la moindre faute pour bénéficier des dispositions protectrices de la convention LLMC. Dans le cas du navire *The England*¹⁴⁰⁶ lord Brandon a par exemple approuvé l'analyse de la Cour d'appel qui a pu décider qu'il n'était pas suffisant de recruter un capitaine compétent et de lui déléguer toutes les tâches afin de décharger l'armateur ou le *shipmanager* de ses responsabilités. Dans ce cas particulier, il a pu être montré que l'armateur aurait dû avoir conscience que le capitaine avait une certaine propension à naviguer avec des cartes obsolètes et qu'il aurait dû mettre en œuvre les mesures appropriées pour le sensibiliser et lui imposer d'effectuer les corrections nécessaires. De manière surabondante, les armateurs auraient dû, en cas de refus du capitaine de mettre en œuvre les procédures demandées par eux, le relever de ses fonctions. Les armateurs n'ont par conséquent pas pu se prévaloir du bénéfice des plafonds de limitation.

611. Contenu anglais de l'article 4 de la Convention LLMC 76. La version anglaise du texte de 76, dans son article 4, prévoit en revanche que "*a person liable shall not be entitled to limit his liability if it is proved that the loss resulted from his personal act or omission committed with the intent to cause such loss, or recklessly and with knowledge that such loss would probably result*". Comme

¹⁴⁰² D'où la volonté de l'union européenne d'intégrer en droit communautaire la convention d'Athènes de 1974 telle que modifiée par le protocole de 2002.

¹⁴⁰³ Article 6§3 de la proposition de directive de la Commission, amendée (amendement n° 20) par le Parlement Européen : « *Pour l'application de l'article 4 de la convention de 1996, la conscience d'un dommage probable par la personne responsable peut dans tous les cas être déduite de la nature et des circonstances mêmes de son fait ou de son omission personnels commis témérement* ».

¹⁴⁰⁴ Arrêt de la CA de Bordeaux du 31 mai 2005 qui adopte une appréciation objective de la faute inexcusable.

¹⁴⁰⁵ « *Under the LLMC '76 Convention breaking limitation is much harder task in exchange for which shipowners accepted much higher limits of liability (...) The degree of proof is substantially higher under the LLMC Convention. Cases of intentional loss will be rare and claimants must show recklessness which is more than carelessness. This makes extremely difficult to break limitation* », SOMERS (E.), « Effects of ISM on the Limitation of Liability: the End or a New Beginning, International Maritime Conference on International Safety Management Code (ISM) and Maritime Competition », *D. Eur. Transp.* (1999), p.38

¹⁴⁰⁶ *The England* [1973] 1 LLR 373.

nous allons le voir, les tribunaux anglais s'attacheront à démontrer de manière extrêmement méthodique que les trois conditions sont réunies pour qualifier une faute d'inexcusable. Nous avons déjà pu préciser la notion de faute personnelle traduite comme étant "*his personal act or omission*", il n'est donc pas nécessaire de la préciser à nouveau (voir *supra* n°579 et s.).

612. Notion de « *Recklessly* ». La première condition que les tribunaux s'attacheront à analyser, en dehors de la notion de faute personnelle, sera le caractère téméraire du comportement de l'armateur. Le terme *recklessly* pourrait librement se traduire par imprudence. La traduction française lui a préféré le terme de « téméraire ». L'interprétation de *recklessness* se retrouve dans le droit pénal anglais, les *Criminal Statutes*, ainsi que dans la jurisprudence de l'affaire Caldwell dans laquelle Lord Diplock définit la notion de cette manière « *How the mind of the ordinary prudent individual would have reacted to a similar situation. If there were nothing in the circumstances that ought to have drawn the attention of an ordinary prudent individual to the possibility of that kind of harmful consequence, the accused would not be described as "reckless" in the natural meaning of that word* »¹⁴⁰⁷. Pour définir une faute d'imprudence, la Cour compare donc le comportement de la personne mise en cause au comportement qu'aurait dû avoir une personne normalement prudente placée dans les mêmes circonstances. Cette personne normalement avisée aurait-elle accepté de prendre le risque en ayant conscience des potentielles conséquences ? La Cour, en matière criminelle, semble donc s'être placée sur une conception plutôt objective de ce qui a été traduit comme étant une faute de témérité en droit français. La réalité est bien différente. Des critiques ont vu le jour et certaines décisions ont montré qu'il était nécessaire, en matière pénale, de considérer également les facultés propres de l'individu mis en cause¹⁴⁰⁸.

613. Notion de « *With knowledge that such loss would probably result* ». Droit aérien. L'interprétation de l'article 4 de la convention LLMC par le droit anglais aurait pu laisser penser dans un premier temps qu'elle s'orienterait vers une conception objective (quoique contredite par cette jurisprudence récente). Cette possibilité ne se confirme pourtant pas lorsque le terme « *with knowledge that such loss would probably result* » est analysé. Le texte précise en effet que la conduite doit être imprudente (*recklessly*), mais également que l'individu responsable doit avoir conscience de la probabilité du dommage. En d'autres termes, en plus de la conduite particulièrement imprudente de l'auteur de la faute, il faudra montrer que cette personne avait conscience des conséquences probables qui résulteraient de sa conduite. Les deux conditions doivent être cumulées pour qualifier la faute d'inexcusable : conduite téméraire et conscience de la probabilité du dommage¹⁴⁰⁹. Lord Eveleigh dans l'affaire *Goldman v. Thai Airways International* énonce ainsi, sur l'aspect indissociable de ces deux conditions, que « *if the article had stopped at the word 'recklessly', I would have been prepared to say that on the judge's findings, the plaintiff had proved his case* »¹⁴¹⁰. En l'espèce, les demandeurs ont pu

¹⁴⁰⁷ Metropolitan Police Commissioner v. Caldwell [1982] AC 341 (H.L.), V. également Lord Hailsham dans R v. Lawrence [1981] 1 All ER 961 (HL).

¹⁴⁰⁸ The House of Lord R v. G [2003] UKHL 50, [2003] 3 WLR 1060: "*The accepted meaning of recklessness involved foresight of consequences*".

¹⁴⁰⁹ GRIME (R.), "The loss of the right to limit", In *Limitation of Shipowners Liability: the New Law*, Sweet & Maxwell, Institute of Maritime Law, London (1986)

¹⁴¹⁰ Goldman v. Thai Airways International [1983] 1 WLR 1186, [1986] 3 All ER 693 CA.

démontrer le comportement téméraire du pilote mais cela ne fut pas suffisant pour qualifier la faute d'inexcusable. Ce cas dans l'interprétation des termes de la convention de Varsovie (art.25) en matière de transport aérien, qui prévoit en des termes identiques à la convention LLMC 76 la déchéance du droit à limiter sa responsabilité¹⁴¹¹, opte également pour une interprétation subjective de la conscience de la probabilité du dommage. Dans l'affaire *Goldman v. Thai International Airways Ltd*, citée ci-dessus, les plaignants n'ont pas pu montrer que le pilote avait réellement conscience que le dommage subi par les passagers pouvait résulter de sa conduite particulièrement dangereuse¹⁴¹².

Ces faits ne sont pas sans rappeler ceux du commandant du *Costa Concordia* que nous avons déjà longuement développés. Le droit anglais aurait-il reconnu la faute du capitaine comme étant inexcusable¹⁴¹³ ? Si l'on suit le raisonnement donné dans l'affaire *Goldman*, il semblerait que non. Puisque comme le pilote de ligne auteur du dommage, le commandant Schettino pensait que son raisonnement et ses capacités de conduite lui permettaient de s'écarter des procédures sans avoir conscience que sa conduite pouvait produire un dommage. L'égo surdimensionné de certains opérateurs mettrait donc systématiquement en échec l'apport de la preuve que l'opérateur auteur du dommage avait conscience du dommage probable qu'il produirait. Or, il ne fait aucun doute dans notre esprit que la faute du capitaine du *Costa Concordia* devrait être qualifiée d'inexcusable au sens de la convention de Londres 1976.

614. La construction du test. Comme nous l'avons indiqué, la conduite imprudente ou téméraire ne suffit pas à qualifier une faute d'inexcusable. Lord Eveleigh a, toujours dans l'affaire *Goldman*, construit un « test » pour déterminer si la faute analysée pouvait être qualifiée ainsi. Il ne fait guère de doute, au regard de ce test qui pourra être appliqué à chaque cas, que l'appréciation *in concreto* sera retenue. Dès lors, plus aucune comparaison avec le comportement d'un professionnel prudent ne pourra être avancée. Seule la pensée réelle de l'auteur de l'acte téméraire devra être prise en considération. Ainsi, pour qualifier une faute inexcusable selon ce test il faudra que¹⁴¹⁴ :

- Le dommage résulte d'une faute, d'une imprudence de l'armateur,
- Qu'il a été causé avec l'intention de causer un tel dommage ou,
- Qu'il a été causé alors que le fautif avait conscience qu'un dommage en résulterait probablement mais qu'il a quand même agi ainsi sans tenir compte de la probabilité des conséquences,

¹⁴¹¹ Par le protocole de la Haye de 1955. Sauf qu'elle n'impose pas une faute « personnelle » comme peut le faire la convention de Londres 1976.

¹⁴¹² Alors qu'il ne suivait pas les procédures établies par la compagnie et avait choisi de s'en écarter délibérément. Il faut noter qu'en matière aérienne le transporteur peut perdre sa possibilité de limiter les montants de réparation si une faute inexcusable peut être retenue à l'encontre des préposés. Il n'y a pas de caractère « personnel ».

¹⁴¹³ En matière de transport aérien, la faute inexcusable des seuls préposés ne permet pas au transporteur aérien de se prévaloir des montants de limitations. La situation ici comparée est purement imaginaire.

¹⁴¹⁴

- That the damage resulted from an act or omission,
- That it was done with the intent to cause damage or,
- That it was done when the doer was aware that damage would probably result, but he did so regardless of that probability.
- That the damage complained of is the kind of damage known to be the probable result.

- Que le dommage qui est sujet à réparation est bien le dommage dont le fautif avait conscience¹⁴¹⁵.

615. Différentes notions de « knowledge ». Dans la décision *Nugent & Anor v. Michael Goss Aviation*,¹⁴¹⁶ (toujours sur l'interprétation de la clause 25 de la convention de Varsovie telle qu'amendée par le protocole de 1955) la *Court of Appeal* de Londres, s'est attachée à préciser la notion de « conscience » ou plutôt « connaissance » qui doit amener l'auteur d'un acte à la conscience de ces actes. Trois types de connaissances qui devraient influencer sur les termes de l'article 4 de la Convention LLMC ou sur l'article 25 de la convention de Varsovie, ont été mises en avant : la connaissance réelle, la connaissance imputée et la connaissance de savoir (liée à la formation et à l'expérience de son auteur). Dans ses conclusions, la Cour a clairement opté pour une approche qui prend en compte la connaissance réelle et a exclu toute référence à une connaissance théorique. Elle s'est donc attachée à prendre en compte les capacités réelles du fautif (*actual knowledge*) et non les capacités théoriques qu'aurait dû avoir (*ought to have*) un bon professionnel placé dans des circonstances identiques (*imputed knowledge*). Elle s'éloigne donc irrésistiblement de la conception française.

616. Application du test sur la convention LLMC 76. En matière maritime, l'interprétation de la clause 4 de la convention de 1976 a par exemple été analysée dans l'affaire du *MSC Rosa M*¹⁴¹⁷. Le Juge Steel a estimé que la notion de « conscience du dommage » au regard de l'article 4 de la convention de 1976 devait être réelle (avait conscience) et non hypothétique (aurait dû avoir conscience) et qu'il était insuffisant d'alléguer que la personne fautive « aurait dû » avoir conscience de quelque chose, rejoignant ainsi l'approche retenue par le droit aérien. En l'espèce, les intérêts cargaison devaient montrer qu'au moment allégué de la faute, le « *demise charterer* » savait réellement qu'un chavirage en résulterait probablement. Les notions de compétences et d'expérience propres à l'auteur du comportement téméraire sont donc une fois encore écartées. Selon la conception subjective, ces critères ne peuvent suffire à établir la conscience de la probabilité du dommage qui résulterait de ce comportement. La solution suit donc la jurisprudence qui a confirmé qu'il y avait une différence claire entre ce qu'une personne « aurait dû savoir » et ce qu'une personne « savait »¹⁴¹⁸. Tout comme dans l'affaire Goldman dans laquelle les juges avaient énoncé que “*It was not sufficient to show that, by reason of his training and experience, the pilot ought to have known that damage would probably result from his act or omission. There was no basis for concluding that those who agreed the text of art.25*

¹⁴¹⁵ GRIGGS (P.), WILLIAMS (R.) et FARR (J.), *Limitation of Liability for Maritime Claims*, LLP (2005), p. 36. Voir en ce sens une décision de la Cour d'appel de Londres: *Schiffahrtsgesellschaft MS « Merkur Sky » m.b.H. & Co. K.G. v. MS Leerort Nth Schiffahrts G.m.b.H. & Co. K.G.*, (The *Leerort*), [2001] 2 LLR 291, [2001] EWCA Civ 1055: “*The burden on a party seeking to bar the right to limit was very high and involved showing that a shipowner had had knowledge of the actual loss that would result (...)*When damage results from collision the shipowner will only lose his right if it can be proved that he deliberately or recklessly acted in a way which he knew was likely to result in the loss of or damage to the property of another in circumstances where, inevitably, the same consequences would be likely to flow to his own vessel”.

¹⁴¹⁶ *Nugent v. Michael Goss Aviation* [2000] 2 Lloyd's Rep 222 (C.A.).

¹⁴¹⁷ *The Rosa M* [2000] 2 Lloyd's Rep 399. En l'espèce, les intérêts marchandises amenés à payer les frais d'assistance en avarie commune ont avancé que le *demise charterer* avait commis une faute au sens de l'article 4 de la convention LLMC. Les intérêts cargaison ont argué que l'armateur avait connaissance des problèmes de ballastage du navire (cause de l'avarie) et avaient conscience ou auraient dû avoir conscience de la probabilité du dommage qui résulterait de l'état du navire, si rien n'était engagé pour remédier à cette situation.

¹⁴¹⁸ *Rolls Royce v. HVD* [2000] 1 Lloyd's Rep. 653, p.659. Voir également sur la distinction : *The Star Sea* [1997] 1 Lloyd's Rep. 360, p.378 et [2001] 1 Lloyd's Rep. 389.

*intended to include background knowledge*¹⁴¹⁹, le critère de la compétence de l'auteur de la faute n'est pas considéré.

B. Les éléments de l'analyse subjective impossibles à démontrer ?

617. Le problème de l'approche subjective tient dans le fait que la conscience du dommage doit être celle de l'armateur qui n'agit pourtant par directement sur la conduite du navire. Tous ces manquements dans la gestion de ses équipages sont uniquement indirects car organisationnels. Il devient donc très difficile pour le demandeur de prouver que l'armateur avait conscience des dommages qui résulteraient probablement de sa conduite négligente. Lorsque l'armateur et l'équipage fautif sont deux personnes différentes, cette conscience s'avérera être impossible à démontrer (1). En revanche, lorsque l'armateur et le membre d'équipage fautif, en général le capitaine, seront une seule et même personne, l'approche subjective pourra exceptionnellement aboutir à une levée des plafonds de limitation (2).

- 1°) Dissociation entre armateur et équipage, une conscience du dommage impossible à démontrer

618. La protection d'armateurs incapables. L'expérience et le degré d'implication de l'armateur dans la gestion de ses équipages ne seront donc pas des critères retenus pour déterminer s'il avait conscience qu'un dommage résulterait probablement de sa conduite. Seule la preuve par le demandeur de la conscience réelle du dommage causé par un comportement téméraire le pourrait. Sauf si le demandeur a le don de voyance, ou si l'intimé admet, ou a admis, avoir été conscient des conséquences qui résulteraient de sa conduite, on perçoit difficilement comment la faute inexcusable pourrait être démontrée. Dans certaines circonstances, l'approche subjective semble même être particulièrement préjudiciable pour la sécurité maritime puisqu'elle légitime le droit à limitation pour les armateurs incapables d'assumer leurs obligations, notamment en matière de gestion des équipages. En effet, en appréciant « *la conduite de l'auteur du dommage [i.e l'armateur] par rapport à lui-même : par rapport à la prudence et à la diligence qu'il exerce dans ses propres affaires (...)* » on se demandera s'il a fait tout « *son possible compte tenu de ses aptitudes et de la connaissance effective de la situation* »¹⁴²⁰. Dans le cas d'un armateur incapable, la réponse sera très certainement positive puisque ses faibles aptitudes l'empêcheront d'être conscient des risques induits par son comportement. Cette incapacité n'est pas volontaire, pas consciente, elle résulte juste d'une méconnaissance des bonnes pratiques. Dans ce cas particulier, les plafonds devront être maintenus puisque la démonstration de la conscience de la probabilité du dommage ne sera pas possible, car inexistante chez l'auteur du manquement. D'une certaine manière, l'incompétence de l'armateur lui octroie *de facto* un droit à limitation.

¹⁴¹⁹ MANDARAKA-SHEPPARD (A.), *Managing risks in the Twenty first century: an overview*, Modern Maritime Law, Vol.2 Managing Risks and Liabilities, 3rd edition (2013), Chap. 14: limitation of liability for Maritime Claims.

¹⁴²⁰ DELEBECQUE (Ph.), *Ibid*, n°865.

619. Exemple théorique de l'approche subjective. La situation suivante totalement hypothétique et assez improbable pourrait peut-être permettre à un tribunal anglais de retenir une telle faute à l'encontre de l'armateur. Un capitaine d'armement suffisamment haut placé dans la hiérarchie de la structure armatoriale effectue des tests de recrutement sur un de leur second capitaine pour savoir s'il peut passer commandant sur un navire roulier à passagers en remplacement d'un autre démissionnaire. Après avoir passé une doublure, le commandant démissionnaire informe l'armateur qu'il ne soutient pas cette promotion puisque le candidat n'a jamais parfaitement maîtrisé les règles de route (COLREG 72) et qu'il existe donc des risques d'abordage lors des traversées de leur navire entre Calais et Douvres. Le capitaine d'armement constate également ces lacunes dans les tests de recrutement mais décide de le promouvoir malgré tout. Quelques semaines après, un abordage survient par la faute du navire commandé par le capitaine nouvellement promu. L'armateur du navire abordé soutient que l'armateur ne peut pas avancer les plafonds de limitation en réparation du préjudice causé puisque l'incompétence manifeste du capitaine dans ce domaine traduit une faute personnelle de l'armateur, une faute suffisamment grave pour qu'elle soit qualifiée d'inexcusable.

620. Preuve de la conscience du dommage probable. Une Cour de *common law* pourrait probablement qualifier la conduite de l'armateur de « *recklessly with knowledge that such loss would probably result* » si et seulement si le demandeur apporte la preuve que l'armateur avait conscience du dommage probable qui résulterait de ses manquements (faute personnelle qualifiée). Il faudra pour cela que le demandeur fasse, par exemple, intervenir le commandant démissionnaire, qui, témoin de circonstance, pourra soutenir, preuves à l'appui (e-mails, notations etc.), qu'il avait prévenu l'armateur des risques encourus mais que celui-ci n'en a pas tenu compte. Cet exemple suffit à démontrer que la solution subjective n'est pas tenable. La solution de *common law* ne semble cependant pas pousser l'exercice jusqu'à considérer, par exemple, que c'est bien avec ce navire en particulier que l'armateur avait conscience qu'il rentrerait en collision. En énonçant que « *a such loss would probably result* », la question méritait d'être posée puisque la levée des plafonds de limitation était conditionnée à la conscience du dommage qui a exactement eu lieu (donc sur un navire en particulier). La Convention de Varsovie sur le transport aérien est plus large puisqu'elle énonce que « *UN dommage en résulterait* » alors que la Convention de Londres dit bien que « *CE dommage en résulterait* ». La jurisprudence ne semble pas aller si loin et nous épargne une situation quelque peu absurde.

- 2°) La fusion des fonctions d'armateur et de capitaine, une ouverture dans l'appréciation subjective de la faute inexcusable

621. Difficultés dans l'identification des erreurs latentes de l'armateur. La conception subjective de la faute inexcusable pose un problème indéniable pour les toutes petites structures armatoriales pour lesquelles le capitaine, auteur premier de la faute, est également l'armateur ou le propriétaire de son navire. Même si cette situation se rencontre essentiellement dans les domaines de la pêche ou de la plaisance, il nous semble important de nous y arrêter un instant.

Le fondement de l'appréciation subjective de la faute inexcusable repose sur le fait qu'elle nécessite une conscience réelle, dans l'esprit de l'auteur de la faute, du dommage qui sera probablement causé par son comportement. La convention LLMC impose en outre que ce soit une faute personnelle de l'armateur pour le déchoir des plafonds de limitation. Ce sera donc lui qui devra avoir cette conscience, et qui agira malgré tout avec témérité. Or, comme nous l'avons déjà longuement développé, les défaillances organisationnelles de l'armateur qui caractériseront ses fautes (voir fig. 4) sont des erreurs latentes. Elles ne résultent pas, en général, d'un acte ou d'une omission clairement définis dans le temps et dans l'espace, même si elles participent directement à la survenance du dommage. Ainsi, le naufrage de l'*Amoco Cadiz* sur les côtes bretonnes en 1978 est partiellement dû au manque de formation des équipages à un nouveau type d'appareil à gouverner installé sur ce navire. Cette défaillance organisationnelle ne répond pas à un acte particulier dont on pourrait avoir conscience des conséquences. Même si elle doit son existence à un manquement de l'armateur, elle n'est que latente. Nul ne sait au sein de l'armement du navire si un dommage pourra en résulter ni lequel (ce pourrait être tout aussi bien une collision plutôt qu'un naufrage, voire un échouement). A partir de ce postulat, l'exercice de caractériser la faute *in concreto* n'a plus lieu d'être puisqu'il doit se référer à un acte parfaitement identifié et à la conscience d'un probable dommage tout aussi clairement identifié. Ces conditions ne sont pas compatibles avec les erreurs latentes qui caractérisent le plus fréquemment les fautes de l'armateur.

L'erreur directe de l'équipage pourra en revanche être beaucoup plus facilement analysée selon l'approche subjective puisque ce sera un acte identifié, et directement contributif au dommage, qui sera examiné. Ce sera à partir de cet acte que les demandeurs chercheront la conscience de la probabilité du dommage dans l'esprit de son auteur. Or, les erreurs directes ne sont commises que par les préposés, ceux qui conduisent le navire. Ce sont eux qui, par un ordre de barre, décident par exemple de contrevenir aux règles de route en venant à bâbord alors que leur navire est privilégié¹⁴²¹. L'acte fautif est clairement identifié.

622. Préjudices causés par l'appréciation subjective sur les petites structures armateuriales. Il existe cependant un cas où une erreur directe peut être commise par l'armateur lui-même. C'est lorsqu'il participe activement à la conduite de son navire. Cette situation où le capitaine et l'armateur ne sont qu'une seule et même personne se retrouve essentiellement dans les domaines de la plaisance et de la pêche. Les demandeurs pourront par conséquent plus fréquemment tenter de démontrer la faute inexcusable lorsque la faute directe du capitaine constituera de manière concomitante la faute personnelle de l'armateur telle que prévue par l'article 4 de la convention LLMC. C'est cette approche qui a été retenue dans l'affaire *Saint Jacques II and Gudermes*¹⁴²² dans laquelle la Cour (*Queens Bench Division*) a, de manière tout à fait exceptionnelle, qualifié la faute de l'armateur comme étant inexcusable selon l'approche subjective.

¹⁴²¹ Règle 17, manœuvre du navire privilégié.

¹⁴²² *Saint Jacques II and Gudermes* [2003] 1 Lloyd's Rep. 203.

623. Jurisprudence *Saint Jacques II*. En l'espèce, le navire de pêche français *Saint Jacques II* naviguait contre le flux du trafic organisé par le DST (Dispositif de Séparation de Trafic ou VTS¹⁴²³) du détroit du pas de Calais, côté anglais, pour rejoindre un lieu de pêche avant ses concurrents, contrevenant ainsi aux règles établies par la Convention COLREG¹⁴²⁴. Le navire de pêche est entré en collision avec un petit transporteur de produits pétroliers descendant le détroit. L'armateur du *Saint Jacques II*, qui était également le capitaine à bord du navire au moment de l'abordage a tenté d'avancer qu'il ne pouvait pas avoir conscience de la probabilité du dommage qui résulterait de ce type de navigation puisqu'il n'était pas lui-même à la passerelle au moment de la collision. La Cour n'a pas suivi ce raisonnement et a retenu la faute inexcusable car selon elle, naviguer à contre sens rendait très probable la survenance d'un abordage et que la capitaine en avait conscience puisqu'il a bien pris soin de prévenir sa relève des dangers potentiels de cette navigation¹⁴²⁵.

624. Concomitance faute de l'armateur et faute du capitaine. Le test avancé dans l'affaire *Goldman* est donc passé : faute personnelle, comportement téméraire et conscience de la probabilité du dommage. Mais la faute inexcusable n'a pu être retenue que parce que la faute directe, commise par le capitaine, constituait également la faute personnelle de l'armateur¹⁴²⁶. Retenir la faute inexcusable du capitaine ne peut pas être contesté dans ce cas précis mais cela pose des questions sur l'insécurité que cela fait peser sur les petites structures armateuriales au niveau de la mise en œuvre de leur responsabilité comparativement aux plus importantes sociétés. Indiscutablement, un capitaine qui possède son propre navire se verra plus facilement attribuer une faute inexcusable qu'un armateur dont c'est le préposé qui a commis l'erreur directe. Seules des fautes personnelles simples liées à des défaillances organisationnelles seront retenues contre ce dernier. Il semble donc particulièrement injuste de faire peser un risque juridique supplémentaire sur ces modestes entreprises qui n'ont que leur navire comme outil de travail et qui n'ont pas la solidité financière nécessaire pour réparer intégralement les dommages qu'elles pourraient causer.

Pour les demandeurs, la faute inexcusable de l'armateur appréciée subjectivement devient donc un mur infranchissable lorsqu'ils font face à des structures dont les capitaines sont de simples préposés et un mur à peine fissuré pour les armateurs qui sont également capitaines de leurs navires. Même la faute volontaire inconsciente ne semble pas prendre un caractère inexcusable¹⁴²⁷. La conception anglaise est donc très claire, « *la limitation est un droit plutôt qu'un privilège* »¹⁴²⁸. Deux interprétations semblent donc s'opposer. L'une renforce, voire sacralise, la protection accordée à l'armateur en matière de réparation, l'autre en limite la portée. Alain Sériaux souligne bien les implications légales de ces deux

¹⁴²³ *Vessel Traffic Service*.

¹⁴²⁴ Convention COLREG 72, Règle 10 : « *Les navires doivent éviter autant que possible de couper les voies de circulation mais, s'ils y sont obligés, ils doivent le faire en suivant un cap qui soit autant que possible perpendiculaire à la direction générale du trafic* ».

¹⁴²⁵ MAIB Report on the investigation of the collision between *Gudermes* and *Saint Jacques II* in the Dover Strait on April 23, 2001, Report n°05/2002 (Feb.2002).

¹⁴²⁶ DUYGY (D.), *Wilful misconduct in International Transport Law*, International Max Planck Research School for Maritime Affairs at the University of Hamburg (2011), p.169-170.

¹⁴²⁷ PIETTE (G.), « La faute de l'armateur face à la limitation de sa responsabilité et à son assurance en droit canadien », Cour Suprême du Canada, 23 avril 2014, navire *Realice*, DMF 2015-769, p.453 et s.

¹⁴²⁸ La nouvelle convention de 1976 "*converted what was originally a privilege into a right and has made it virtually unbreakable*", MUKHERJEE PROSHANTO (K), "Essentials of the regimes of limitation of liability in Maritime law", Admiral IV, Course Material, Lund University (2012), p.54.

conceptions lorsqu'il énonce que « *Pencher pour une appréciation in concreto de la faute inexcusable c'est admettre une équivalence quant aux notions [avec le dol], choisir l'appréciation in abstracto c'est réduire l'équivalence à l'effet commun d'aggravation de responsabilité* »¹⁴²⁹.

SECTION 2 L'ANALYSE DES STRATEGIES D'ARMEMENT POUR QUALIFIER LA NATURE DE LA FAUTE DE L'ARMATEUR

625. L'appréciation subjective de la faute inexcusable telle qu'elle peut être retenue par le droit anglais n'emporte pas notre conviction. L'appréciation objective nous semble être plus appropriée à la philosophie contemporaine de ce que doit être le droit maritime et plus particulièrement la responsabilité de l'armateur. Il ne doit pas pouvoir prétendre à des protections immuables alors que son comportement a été gravement imprudent. Cependant, la solution française ne semble pas être appliquée de manière suffisamment homogène et bien établie pour qu'elle puisse avoir un écho substantiel au-delà de nos frontières. La Cour suprême ne semble pas vouloir trancher la question¹⁴³⁰. Les premières décisions rendues dans l'affaire *Heidberg* ont malgré tout permis d'ouvrir le débat sur l'appréciation de la notion de faute inexcusable dans le domaine de la compétence et de la cohésion des équipages (I), même si cette saga reflète parfaitement les hésitations et les atermoiements de la jurisprudence française sur la question. En partant de cette base il nous apparaît opportun de terminer notre étude en précisant comment pourrait aujourd'hui être appréhendée l'appréciation objective de la faute inexcusable de l'armateur lorsque celui-ci aura failli à mettre en place des stratégies de maîtrise des compétences des équipages adaptées (II).

I. L'affaire *Heidberg*, une approche audacieuse de la faute inexcusable de l'armateur en matière de compétence des équipages

626. En adoptant une approche objective de la faute inexcusable et en insistant sur la responsabilité qui pèse sur l'armateur en matière de maîtrise des compétences de équipages et de leur cohésion, le tribunal de commerce et la Cour d'appel de Bordeaux ont à notre sens initié une jurisprudence qui nous apparaît audacieuse (A). Ces juridictions auraient cependant dû montrer plus de rigueur dans l'appréciation de la faute inexcusable. En effet, en ne respectant pas le principe de contradiction et en ne démontrant pas clairement le lien de causalité entre les éventuels manquements

¹⁴²⁹ SERIAUX (A.), *La faute du transporteur*, Economica, 2nd éd. (1998), p.258.

¹⁴³⁰ « *L'une des questions qui se pose en la matière, comme dans tout domaine concernant la faute, est celle de l'appréciation subjective ou objective qu'il convient de faire. Or l'arrêt ne contient aucune indication concernant, directement ou indirectement, la question. Il se borne à constater, en des termes divers, que les juges du fond avaient bien procédé à la recherche dont l'absence leur était reprochée, ou qu'ils avaient justifié leur décision en constatant, souverainement, qu'il n'était pas établi que les matelots étaient incompetents, ou que l'accident était dû à un manque de cohésion de l'équipage*». BONASSIES (P.), « La faute nautique commise par le capitaine en tant qu'il a quitté la passerelle pour une opération de ballastage ne prive pas l'armateur du droit à limitation de responsabilité », *DMF* 2015-775, p.1027 et s., navire *Heidberg*.

de l'armateur et les dommages causés, la Cour d'appel et les demandeurs ne pouvaient pas échapper à la cassation et au maintien des plafonds de limitation pour les créances causées lors de l'accident (B).

A. Une orientation audacieuse de la jurisprudence française, la faute inexcusable de l'armateur pour ses manquements dans la gestion de ses équipages

627. Les faits. Même si les faits de cette saga sont bien connus de tous les juristes maritimes français, il nous faut en rappeler le déroulement puisqu'ils ont eu lieu il y a déjà fort longtemps. Le 8 mars 1991 à 20h30, par bonne visibilité et dans des conditions météorologiques favorables, le navire *Heidberg* propriété d'un armateur allemand appareille de Bordeaux avec à son bord 2,500 tonnes de maïs transportés sous connaissement à destination de New Haven et avec la présence d'un pilote de rivière. Les opérations de ballastage n'étaient pas encore terminées au moment de l'appareillage. A 23h00 le commandant qui était seul à la passerelle avec le pilote et un matelot qui s'occupait de tâches annexes, descend à la salle des machines pour fermer les vannes de ballastage. Le pilote se rend alors compte que le navire s'approche dangereusement d'appontements appartenant à la société Shell, près de Pauillac. Il tente en vain d'effectuer des changements de cap avec le pilote automatique. Lorsque le capitaine revient à la passerelle, celui-ci renverse de toute urgence la marche du navire. Mais l'action est trop tardive pour un navire chargé navigant à 11 nœuds. Il heurte un appontement quelques secondes après causant d'importants dommages aux installations portuaires¹⁴³¹ mais également à la marchandise qui est mouillée par la voie d'eau causée par la collision.

628. T. Com. de Bordeaux, 1993. Déchéance du droit à limiter les montants de réparation (oui). Les armateurs sont donc assignés en réparation à la fois par la société Shell mais également par les intérêts marchandise. Dans une première décision, le tribunal de commerce de Bordeaux¹⁴³² s'attarde à démontrer les manquements du capitaine et de l'armateur dans la gestion du navire en précisant notamment que l'armateur n'a pas satisfait à ses obligations d'armer son navire avec un équipage suffisant en nombre et en qualité eu égard au nombre très restreint d'officiers présents à bord (au nombre de deux). Sans pour autant qualifier la faute d'inexcusable¹⁴³³, le tribunal refuse à l'armateur l'accès au bénéfice des plafonds de limitation prévus par la convention de Londres 1976 en retenant une approche objective de l'appréciation de la faute. Sans se montrer suffisamment rigoureux, le tribunal soulève certains points importants sur la compétence des équipages dont certains ont déjà pu être précisés dans notre analyse de la faute inexcusable. Se dessine déjà l'argumentation de la conformité administrative du navire avec la conformité d'usage qu'il convient d'adapter à partir du moment où la réglementation administrative n'est plus suffisante au regard des conditions d'exploitation du navire.

Au début de son arrêt, le Tribunal de commerce énonçait par exemple que « *l'évolution en accélération constante de la technologie (...) met à la disposition de l'homme des moyens de plus en*

¹⁴³¹ A hauteur de 63,000,000 de francs environ.

¹⁴³² T.C. Bordeaux, 23 septembre 1993, navire *Heidberg*, DMF 1993-533.

¹⁴³³ Mais seulement de faute « grave » : « *ont commis une faute grave leur interdisant de bénéficier du droit à la limitation de responsabilité* ».

plus élaborés, lesquels augmentent constamment l'efficacité de ses actions. Mais ces moyens engendrent des dangers toujours plus graves dans leurs conséquences, créant ainsi à l'homme une obligation constante de progression de ses compétences et d'adaptation de sa conscience à sa responsabilité ». A la lumière de la lecture de la première partie de notre étude, ce constat ne peut être qu'approuvé. Mais l'on se questionne sur l'utilité d'une telle remarque puisque la Cour ne fera aucunement référence dans ses développements au devoir d'adaptation envers ses employés qui pourrait peser sur l'armateur¹⁴³⁴. Obligation qu'elle énonce pourtant dans l'introduction de sa décision. Ce constat n'en était pour autant pas moins judicieux puisque l'équipage ne semblait pas convenablement formé à l'utilisation du pilote automatique. La Cour se contente en effet de retenir que le nombre de marins n'était pas adapté à l'exploitation du navire même s'il était en apparence conforme à la réglementation de l'Etat du pavillon et plus particulièrement aux prescriptions du *Minimum Safe Manning*. Puisque le navire était suffisamment pourvu d'un point de vue réglementaire, il aurait fallu que la Cour analyse avec plus de détails quelle était l'exploitation du navire pour déterminer s'il était bien en sous-effectif d'un point de vue pratique. Il aurait été intéressant de se pencher sur le rythme des voyages et surtout des escales puisque ce sont ces dernières qui fatiguent un équipage. Si le navire venait de faire trois semaines de mouillage et qu'après ce court voyage il se serait remis en attente d'un autre affrètement, il ne pourrait être soutenu qu'avoir seulement deux officiers polyvalents à bord constitue un grave manquement aux bonnes pratiques.

629. Accueil de la solution. Certains auteurs ont pu y voir une décision exemplaire car elle consacre selon eux deux idées extrêmement importantes pour les obligations et la responsabilité de l'armateur. Elle met tout d'abord en avant le fait que « *la réglementation n'est tout au plus qu'une base de référence, le minimum sans lequel on ne peut naviguer. Si elle autorise, elle ne dispense pas de mesures complémentaires, dès lors qu'elles sont à l'évidence nécessaires* »¹⁴³⁵. De plus, la décision confirme l'idée selon laquelle la faute inexcusable telle que définie par l'article 4 de la Convention de Londres 1976 doit s'apprécier de manière objective. La condition de la conscience du dommage dans l'esprit de l'auteur de la faute sera comparée à la conscience qu'aurait eu un professionnel prudent placé dans des circonstances identiques. A l'inverse, certains auteurs ne se satisfont pas de la décision du Tribunal. L'état matériel irréprochable du navire constaté par les experts judiciaires et maritimes combiné aux résultats du *Port State Control* réalisé quelques jours avant l'accident et qui n'avait montré aucune carence de l'armateur, notamment au niveau des effectifs, ne pouvaient conduire à douter du degré de son professionnalisme¹⁴³⁶.

Comme nous le démontrerons au chapitre suivant, nous ne pouvons adhérer à aucun des deux arguments. Les demandeurs ne démontrent malheureusement aucune faute inexcusable qui pourrait déchoir l'armateur du bénéfice de la limitation, pire encore, ils ne prennent même pas le soin de mentionner une faute de cette nature. Ils n'arrivent pas non plus, selon nous, à démontrer une quelconque faute personnelle de l'armateur dans le nombre d'officiers présents à bord. Mais nos doutes quant à la

¹⁴³⁴ Notamment pour un armateur prudent puisque la convention MLC n'était pas en vigueur tout comme la convention STCW 95. Seule la convention assez peu utile de 1978 était applicable (sur la portée pratique limitée du texte, voir *supra* n°73).

¹⁴³⁵ VIALARD (A.), « L'affaire 'Heidelberg' : gros temps sur la convention de Londres 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes », *DMF* 1993-533.

¹⁴³⁶ CLEMENS-JONES (T.), « 'Heidelberg' : malfaiteur ou victime d'une injustice ? », *DMF* 1993-533.

solution apportée par le Tribunal ne concernent pas le fond mais le manque de préparation dans la démonstration de la nature de la faute de l'armateur. En revanche, nous ne pouvons pas adhérer aux arguments de fond qui consistent à considérer que l'état du navire démontrait que l'armateur était soucieux de la sécurité et qu'il agissait en bon professionnel. Les demandeurs auraient certainement dû mieux préparer leur argumentaire. A défaut, la Cour aurait dû se prononcer pour le maintien des plafonds de limitation. Adopter une approche objective ne justifie pas de systématiquement priver l'armateur de son droit à limiter les montants de réparation dès lors que le moindre soupçon d'arrangement avec la sécurité se profile.

630. C.A. de Bordeaux, 2005. Faute inexcusable (oui). Dans sa décision d'appel du 31 mai 2005, la Cour d'appel de Bordeaux est enfin plus précise puisqu'elle parvient à qualifier de faute inexcusable le fait pour l'armateur de ne pas s'être assuré de la « *cohésion de l'équipage* ». Cet élément de la compétence des équipages que nous avons pu largement développer au cours de la première partie de notre étude a pris aujourd'hui une résonance particulière par l'introduction des facteurs humains dans la formation maritime STCW et par la création d'un équipage synergique. La Cour était incontestablement en avance sur ce point, même si cette décision a été rendue douze ans après les faits, et qu'elle a pu par conséquent être influencée par l'entrée en vigueur de la convention STCW de 1995, beaucoup plus prolixe sur ce thème¹⁴³⁷. Un des arguments retenus par la Cour concernait les doutes quant à la réalité des qualifications des marins du Kiribati et à leurs compétences réelles. Problème qui aurait largement participé à la création d'une ambiance exécrationnelle à bord du navire. Un autre argument résultait de la constatation de l'irrégularité des brevets des deux officiers embarqués. Ceux-ci semblent avoir été mis à jour à posteriori de l'accident.

631. Cohésion de l'équipage et faute inexcusable. La solution ainsi retenue nous apparaît être particulièrement audacieuse et emporte la conviction. En soulevant qu'« *en faisant naviguer le navire en l'absence de cette cohésion, l'armateur a pris le risque que ne puissent être surmontées les difficultés rendant nécessaire la confiance du commandant dans chacun de ses hommes pour accomplir sa mission* », la Cour d'appel pointe du doigt un problème récurrent sur les navires marchands : la capacité des équipages à travailler ensemble et à former une équipe synergique. Pour justifier sa décision, la Cour d'appel retient que les marins du Kiribati n'avaient manifestement pas les compétences requises pour assumer leurs fonctions malgré les brevets dont ils disposaient. Peut-être aurait-elle dû insister plus lourdement sur cette incompétence, en montrant que ceux-ci ne savaient apparemment pas passer le pilote automatique en mode manuel alors que cette opération est basique et fait indiscutablement partie de la sécurité, notamment lors de la reprise du contrôle du navire en manuel en cas d'urgence. Les armateurs auraient dû familiariser et instruire leur équipage en conséquence. Par ailleurs, et si cela s'était avéré judicieux, la Cour aurait pu, une fois de plus, montrer les défaillances de l'armateur dans la décision d'effectif en appuyant sur le rythme d'escale du navire et en démontrant que le navire n'était pas suffisamment armé compte tenu de son exploitation. On se souvient par exemple que « *l'armateur du Heidberg avait obtenu des autorités compétentes allemandes, la permission*

¹⁴³⁷ Même si la formation aux facteurs humains n'était prévue que dans la Partie B du code STCW. Elle n'avait donc pas de caractère obligatoire. Il n'en reste pas moins que les écoles françaises formaient déjà à cette époque à la gestion des ressources de la passerelle.

expresse et écrite de naviguer avec un équipage comptant seulement deux officiers, soit un officier de moins que ce qui est prescrit par les décrets relatifs au nombre d'équipage devant être à bord des différentes classes de navire »¹⁴³⁸. Il lui appartenait de ne pas utiliser cette dérogation si cela impactait la sécurité.

Ces éléments auraient pu participer à la reconnaissance d'une faute de l'armateur. Restait à en qualifier la nature. Soulignons enfin que, même si elle n'était pas parfaitement démontrée, cette approche était audacieuse car elle retenait une notion assez subjective et difficile à appréhender : la cohésion des équipages.

B. Le manque de rigueur dans l'appréciation de la faute inexcusable, un maintien inévitable des plafonds de limitation

632. Cour de cassation, 2007. Cassation de l'arrêt. Pourtant, par un arrêt du 30 octobre 2007¹⁴³⁹, la Cour de cassation casse l'arrêt rendu par la Cour d'appel de Bordeaux au motif que celle-ci a statué par un moyen relevé d'office, celui de la cohésion de l'équipage, en méconnaissant le principe de la contradiction¹⁴⁴⁰. La Cour renvoie donc les parties devant la Cour d'appel de Bordeaux pour qu'elles présentent à nouveaux leurs arguments.

633. Cour d'appel de Bordeaux, 2012. Faute inexcusable (non). Faute nautique (oui) A nouveau saisie de l'affaire, la Cour d'appel de Bordeaux fournit de nombreux éléments qui cette fois-ci écarte purement et simplement la faute de l'armateur. Ils énoncent ainsi que « *les armateurs ne pouvaient raisonnablement imaginer qu'un capitaine de navire expérimenté, déciderait, de nuit, alors que son navire naviguait dans une zone dangereuse d'un estuaire (...) de quitter la passerelle, pour y laisser seul le pilote* » et que par conséquent, « *les dommages subis résultent directement de la faute nautique du capitaine* ». La Cour infirme donc le premier jugement. Elle évoque, à raison, le fait que c'est au demandeur de fournir la preuve de la faute de l'armateur et son rôle causal. Elle refuse donc d'appliquer à l'espèce ce que certains auteurs appellent la « présomption implicite »¹⁴⁴¹. Comme l'énonce M. Cachard, « *la victime désireuse de déchoir l'armateur de son droit à limitation ne peut se contenter d'invoquer une 'atmosphère'* »¹⁴⁴². Elle se borne à constater que le navire respectait la réglementation de l'Etat allemand en matière de composition des équipages. Puisque les demandeurs n'apportaient pas la preuve d'un comportement téméraire de l'armateur, celui-ci devait pouvoir

¹⁴³⁸ TRAPPE (J.), « La limitation de responsabilité en Allemagne », *DMF* 2002-632.

¹⁴³⁹ Cass. Com., 30 octobre 2007, n°05-19577, inédit, navire *Heidberg*.

¹⁴⁴⁰ Le moyen de défaut de qualification et le moyen de manque d'officiers en nombre étaient préalablement discutés. En revanche celui du manque de cohésion aurait dû être discuté entre les parties pour ne pas être censuré (Art. 16 du Code de procédure civile : « *Le juge doit, en toutes circonstances, faire observer et observer lui-même le principe de la contradiction. Il ne peut retenir, dans sa décision, les moyens, les explications et les documents invoqués ou produits par les parties que si celles-ci ont été à même d'en débattre contradictoirement. Il ne peut fonder sa décision sur les moyens de droit qu'il a relevés d'office sans avoir au préalable invité les parties à présenter leurs observations* »).

¹⁴⁴¹ CACHARD (O.), « Faute inexcusable de l'armateur : marée basse ou mer étale ? », *DMF* 2013-745, navire *Heidberg*.

¹⁴⁴² CACHARD (O.), *Ibid.*

bénéficiaire des plafonds de limitation et du cas exonératoire de faute nautique pour les dommages causés à la marchandise.

634. Maintien de la faute nautique. Il est en outre très étonnant de voir comment les intérêts marchandise se sont focalisés sur la faute inexcusable alors qu'ils auraient certainement pu lever ce cas excepté de faute nautique retenu par la Cour pour les dommages subis. Il existe en effet une présomption de responsabilité qui pèse sur le transporteur pour les dommages causés à la marchandise alors qu'elle était sous sa garde. Le transporteur peut se décharger de cette responsabilité de plein droit s'il montre que ce dommage est causé par la faute nautique du capitaine ou bien par l'innavigabilité du navire. Mais dans ce dernier cas, ce sera au transporteur / armateur d'apporter la preuve qu'il a agi avec *due diligence* pour assumer cette obligation. Bien sûr l'armateur du navire *Heidberg* a avancé le cas exonératoire de la faute nautique, qui lui, n'est pas automatiquement soumis à l'apport de plus de preuves de sa part. L'argumentation s'est arrêtée à ce niveau alors que les intérêts marchandises auraient pu lever le cas exonératoire en montrant simplement que l'armateur n'avait pas fait diligence pour mettre son navire en état de navigabilité (renversement de la charge de la preuve). Or, la preuve d'un manquement à cette obligation est beaucoup plus facile à apporter puisque cela peut être une faute simple. Elle n'a pas à avoir un caractère inexcusable (voir *supra* n°570). Les approches pour démontrer une faute simple de l'armateur semblaient pourtant assez nombreuses, comme nous venons de le montrer dans nos commentaires sur la première décision d'appel.

635. Cour de Cassation, 2015¹⁴⁴³. Maintien de l'arrêt. La Cour de cassation a enfin mis un terme à la saga *Heidberg* en confirmant la décision de renvoi. Selon elle, aucune faute inexcusable ne pouvait être retenue à l'encontre de l'armateur. Elle précise en ce sens que « *la conduite reprochée à l'armateur comme supprimant son droit à limitation doit, pour pouvoir être retenue à son encontre, être la cause du dommage subi* »¹⁴⁴⁴. Alors que la première décision de la Cour suprême avait dû casser la décision pour un défaut de procédure, ce second pourvoi confirme une décision de renvoi qui prend le contrepied du premier appel. La Cour confirme en effet que les demandeurs n'ont pas apporté la preuve du lien de causalité entre l'éventuelle faute de l'armateur sur la compétence des équipages et sur leur capacité à travailler ensemble, avec les dommages causés. Cet arrêt ne dit cependant rien de décisif sur l'approche qui doit être retenue pour apprécier la faute inexcusable¹⁴⁴⁵.

636. Un maintien des plafonds de limitation inévitable. Les différentes décisions rendues dans l'affaire du navire *Heidberg* ne pouvaient, à notre sens, que conduire à l'absence de faute inexcusable de l'armateur même s'il était palpable qu'il n'avait pas agi conformément aux bonnes pratiques. Les approximations des différentes cours, notamment du tribunal de commerce de Bordeaux et de la première Cour d'appel ne pouvaient que fatalement conduire à un maintien des plafonds de limitation. Un peu plus de rigueur dans la démonstration de la faute inexcusable aurait peut-être conduit

¹⁴⁴³ Cass. Com., 22 septembre 2015, n°13-25584 & 13-27489, inédit, navire *Heidberg*, DMF 2015-775, p.1027, rapport Lecaroz, obs. BONASSIES (P.).

¹⁴⁴⁴ Cass. Com., 22 septembre 2015, n°13-25584 & 13-27489, inédit, navire *Heidberg*, DMF 2015-775, p.1027 et s., obs. BONASSIES (P.).

¹⁴⁴⁵ DMF, 1^{er} Juin 2016, supplément n°20. La décision de la Cour de cassation n'a pas remis en cause le principe selon lequel la faute inexcusable devait être appréciée objectivement.

à une issue différente. Il aurait fallu que les créanciers s'attachent à prouver la faute inexcusable en rapprochant les trois conditions nécessaires à cette qualification : la faute personnelle de l'armateur, son caractère téméraire et la conscience du dommage probable qui résulterait de ce comportement. Ce dernier critère devant à notre sens être apprécié *in abstracto*, conformément à la position du Tribunal de commerce de Bordeaux.

Ces décisions soulèvent un point particulièrement intéressant. Comment la faute inexcusable de l'armateur peut-elle être retenue lorsque les faits qui lui sont reprochés font appels à des conceptions abstraites et complexes, telles que peuvent l'être la cohésion des équipages ou leurs compétences ?

II. L'affaire *Heidberg*, un héritage à préciser

637. L'absence de maîtrise des compétences des équipages par l'armateur est une faute qui devrait être assez aisée à démontrer (voir *supra* n°528 et s.). Une telle faute peut-elle en revanche être suffisamment grave pour qu'elle puisse être qualifiée d'inexcusable ? Si l'approche de l'analyse de la faute s'effectue *in concreto*, cela ne semble pas possible. Si en revanche l'appréciation est objective, les tribunaux peuvent plus aisément retenir une faute de cette nature. Le problème de cette approche est qu'elle tend à casser l'institution de la limitation pour des fautes qui ne rentrent pas rigoureusement dans les conditions de la faute inexcusable. Suivant les intérêts mis en jeu, la jurisprudence se perd ainsi dans une approche tantôt objective, tantôt subjective. Même l'appréciation objective ne semble pas appliquée de manière homogène. Tantôt l'armateur est déchu de son droit à limiter sa responsabilité parce qu'il n'a pas donné les instructions nécessaires au capitaine d'une barge pour le mouillage de son navire, tantôt l'armateur peut bénéficier des plafonds de limitation alors qu'il n'a pas donné d'instructions claires sur le nombre de groupes à mettre en fonctionnement lors des manœuvres du navire. La continuité des solutions apportées est assez difficile à suivre. Elles ne nous apparaissent pas satisfaisantes car les trois critères de la faute inexcusable ne sont pas toujours rigoureusement analysés un par un et cumulés. Un tel comportement ne pourra selon nous être retenu que lorsque l'armateur se sera tellement éloigné de l'exploitation de son navire qu'il ne maîtrisera plus du tout la compétence de ses équipages. Il faudra bien sûr que le dommage soit lié à un acte fautif de l'opérateur et qu'il y ait un lien de causalité net entre cette erreur directe, et le désintéressement de l'armateur. Nous pouvons tenter de donner quelques pistes qui rejoignent par certains aspects, les idées développées dans l'affaire *Heidberg*.

A. Une approche rigoureuse de la faute inexcusable pour les manquements de l'armateur dans la maîtrise des compétences de ses équipages

638. **Analyse des stratégies d'armement par le modèle de Reason.** Comme nous avons pu le préciser lors de la première partie de notre étude, un accident, et le dommage qui en résultera, n'est pas, dans la majorité des cas, causé par une seule erreur, mais par une succession d'erreurs qui se propagent au travers de la fenêtre d'opportunité développée par Reason (*swiss cheese*). Les stratégies

de maîtrise des compétences mises en place par l'armateur devraient permettre de dresser des barrières pour éviter le transfert d'une situation de conduite à risque vers l'accident. Chacune de ces stratégies s'avèrera avoir au moins une défaillance lorsque le dommage aura eu lieu. Il devrait donc être possible d'apprécier le comportement de l'armateur vis-à-vis de chacune de ces défaillances et d'en qualifier ses manquements. Et chacune de ces fautes, prise individuellement, aura la possibilité d'être qualifiée d'inexcusable si l'armateur « *aurait dû avoir conscience* » que sa conduite gravement négligente conduirait probablement au dommage causé. Les erreurs directes ou actives n'étant pas des fautes personnelles de l'armateur, mais des fautes de ses préposés, ne seront pas analysées mais seulement mentionnées dans notre schéma pour que celui-ci soit complet.

1°) Représentation schématique des stratégies d'armement au travers du modèle de *Reason*

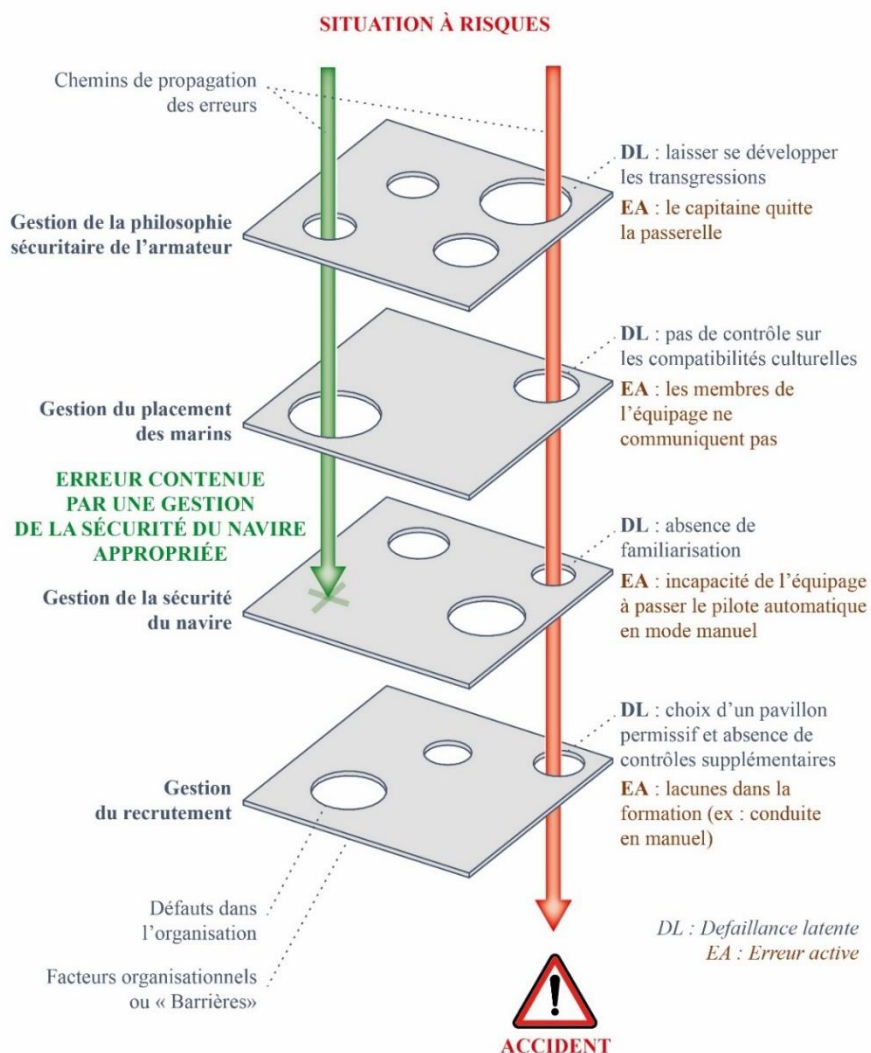


Fig.5 : Application au cas du navire Heidberg de la propagation de l'erreur humaine dans un environnement organisationnel défaillant. Chaque barrière possède des défauts plus ou moins grands au travers desquels l'erreur de l'opérateur peut se propager et conduire à l'accident. Chacun de ces défauts peu représenter une faute inexcusable ou simple. Tout dépendra du comportement de l'armateur.

2°) Analyse des rapports entre l'armateur et l'Etat du pavillon

639. Choix d'un pavillon compétitif. Cas du *Heidberg*. Il a déjà été démontré que le choix d'un pavillon ne pouvait pas constituer un acte fautif. Pourtant, en choisissant un pavillon ouvert, l'armateur choisi délibérément d'évoluer dans un environnement réglementaire laxiste. Ce choix n'est pas une faute. En revanche, se satisfaire d'un tel environnement sans mettre en place des stratégies qui prennent en compte ce paramètre peut constituer un manquement. Les visas apposés par l'administration de l'Etat du pavillon sur les brevets des marins servant sur le navire immatriculé dans ce dit Etat ne peut par exemple pas suffire à garantir des compétences de son détenteur. Même si cette situation est vraie pour n'importe quel Etat du pavillon, elle l'est encore plus pour les registres ouverts. En matière d'armement en équipage en ses aspects quantitatifs, on se souvient par exemple que la société Shell et les intérêts marchandises du *Heidberg* ont en première instance tenté de démontrer la faute inexcusable de l'armateur pour ne pas avoir mis d'officier supplémentaire à bord du navire puisque la réglementation de l'Etat du pavillon, en l'occurrence allemand, ne l'imposait pas. Il a même été avancé que celui-ci avait choisi ce pavillon permissif pour pouvoir contourner des réglementations trop sévères. Une étude sortie quelques années après les faits du *Heidberg* sur les effectifs des navires battant différents pavillons européens permet de recontextualiser la décision. Elle démontre bien la problématique du coût des équipages et des effectifs minimaux. Ainsi pour un caboteur de 600mt de port en lourd, l'étude a montré que l'équipage était de 16 personnes pour un navire sous pavillon français (1^{er} registre), mais seulement de 10 pour les autres pavillons (Royaume-Uni, Belge etc.) et même 8 pour le pavillon néerlandais¹⁴⁴⁶. Il est donc compréhensible que le Tribunal de Bordeaux en a déduit que l'armateur a choisi un pavillon peu contraignant pour faire des économies, quitte à s'accommoder de certains aspects sécuritaires, et commettre ainsi une faute inexcusable. L'argument ne tient pas.

640. Relations naturelles entre l'armateur du navire et l'Etat allemand. Il ne tient tout d'abord pas, parce que choisir le pavillon allemand était un choix naturel pour un armateur allemand¹⁴⁴⁷. Nul aurait compris pourquoi son choix se serait par exemple porté sur le pavillon français ou panaméen. Il a également été avancé que l'armateur aurait profité des largesses des autorités allemandes dans la validation des effectifs minimaux de sécurité (MSM). Si le navire était amené à effectuer des navigations pour lesquelles le MSM n'était plus pratiquement adapté, quoique réglementairement conforme, une faute d'une grande gravité pourrait être retenue à l'encontre de l'armateur qui n'a pas adapté ses effectifs embarqués à la réalité de la navigation. En effet, comme le souligne M. Tassel, « *le droit ne se contente pas d'une conformité réglementaire pour établir l'absence de faute de l'armateur* »¹⁴⁴⁸. Mais les demandeurs n'ont pas su démontrer en quoi la présence d'un troisième officier était nécessaire. Ils ont simplement soutenu que l'armateur avait profité du laxisme du pavillon allemand, oubliant de caractériser précisément la faute et de démontrer le lien de causalité avec l'acte dommageable.

641. Permissivité de la réglementation et réalité de l'exploitation du navire. Pourtant, l'armateur d'un navire de type *Heidberg* qui demanderait une dérogation pour n'avoir que deux officiers

¹⁴⁴⁶ Etude du *Maritime Economic Resaerch Center* néerlandais parue en 1993.

¹⁴⁴⁷ <http://www.vega-reederei.de/history.html>

¹⁴⁴⁸ TASSEL (Y.), « Le dommage élément de la faute », *DMF* 2001-619.

à bord alors que la rotation du navire est la suivante (15 escales en 18 jours, fig.6), commet à notre sens une faute d'une exceptionnelle gravité qui confine à la faute inexcusable. Un tel comportement va en effet à l'encontre de toutes les bonnes pratiques d'exploitation (acte téméraire) et l'armateur aurait dû avoir conscience de la probabilité du dommage qui en résulterait. Même si dans ce cas, l'armateur aurait dû avoir conscience que plusieurs dommages pouvaient en résulter (collision, échouement et voie d'eau par exemple). Avec un tel rythme de travail perpétuellement haché par les opérations commerciales, les veilles et les manœuvres (sans prendre en compte l'entretien de la machine), un navire ne peut pas être exploité en toute sécurité avec seulement deux officiers.

Pays	Malte	Italie	Italie	Italie	Italie	Italie	Italie	Malte
Port	La Valette	Catane	Livourne	Civitavecchia	Salernes	Naples	Trapani	La Valette
Accostage	23/10/18 19:00	25/10/18 8:00	27/10/18 7:00	28/10/18 0:00	29/10/18 3:00	29/10/18 13:00	30/10/18 18:00	31/10/18 16:00
appareillage	24/10/18 19:00	25/10/18 12:00	27/10/18 11:00	28/10/18 5:00	29/10/18 6:00	29/10/18 20:00	30/10/18 22:00	1/11/18 10:00
Temps a quai (h)	24	4	4	5	3	7	4	18
Temps en mer (h)	13	43	13	22	7	22	18	

Fig.6 : Exemple de rotation d'un feeder en méditerranée¹⁴⁴⁹ : mettre seulement deux officiers sur un navire qui fait ces escales serait-il suffisant ? Comment qualifier le comportement d'un armateur qui suivrait scrupuleusement le Minimum Safe Manning ? Ou pire encore, qui demanderait une dérogation pour deux officiers au lieu des trois prévus par le MSM.

La conformité d'un navire avec la réglementation de l'Etat de son pavillon ne peut donc en rien minimiser un comportement inadapté de l'armateur vis-à-vis des bonnes pratiques. En matière de compétence des équipages, l'armateur devra pareillement appliquer des stratégies adaptées et ne pas se contenter des brevets émis par les Etats formateurs et des visas apposés par les administrations de l'Etat du pavillon. Mais en aucun cas l'acte de choisir un pavillon ne semble pouvoir constituer une faute, *a fortiori* une faute inexcusable. Cet acte pourrait éventuellement constituer un facteur aggravant dans la détermination de la nature de sa faute si celui-ci a choisi un pavillon ouvert et qu'il n'a pas compensé le laxisme de l'Etat du pavillon par des stratégies d'exploitation encore plus maîtrisées, notamment celles imposées par le Code ISM.

3°) Relation entre faute inexcusable et stratégies d'exploitation du navire

642. La barrière érigée par le Code ISM. La seconde « barrière » pour éviter la propagation d'une situation à risque vers un accident est bien sûr celle imposée par le Code ISM. Il convient donc de préciser maintenant comment les manquements (facteurs organisationnels) de l'armateur dans ce domaine pourraient être qualifiés d'inexcusables lorsqu'ils causent, ou participent directement à la survenance d'un dommage. Nous avons pu voir préalablement qu'un manquement de l'armateur dans la mise en œuvre de son Code ISM pouvait, selon les circonstances, constituer une faute personnelle (voir *supra* n°550 et s.). Mais la transmission d'instructions ou de procédures inadaptées, voire

¹⁴⁴⁹ Extrait d'une rotation proposée sur le site d'un transporteur maritime.

incomplètes est-il un acte dommageable qui peut constituer une faute inexcusable selon l'appréciation objective¹⁴⁵⁰ ?

643. Imperfection du SMS. Faute inexcusable (non). A notre sens tout dépendra des faits de l'espèce mais il faut selon nous se garder de vouloir qualifier *de facto* des défaillances procédurales, même si elles touchent à la sécurité, de fautes inexcusables. Pour être qualifiées comme telles, elles devront résulter cumulativement d'un comportement téméraire et d'une conscience qu'un dommage en résulterait probablement. Dans sa section 9 intitulée « *Reports and analysis of non-conformities, accidents and hazardous occurrences* », le Code ISM prévoit en effet que le SMS mis en place par l'armateur n'a pas à être parfait. Le critère principal d'un bon SMS sera justement sa capacité à corriger ses imperfections. Il devra être amélioré et enrichi au gré des non conformités identifiées, des accidents survenus et des situations dangereuses rencontrées¹⁴⁵¹. L'identification des situations dangereuses et les actions correctives devant être documentées, il sera possible pour l'armateur de démontrer comment et avec quelle efficacité il améliore son SMS. C'est plus, à notre sens, cet aspect de la mise en œuvre de la politique sécuritaire qui doit être analysée, plutôt qu'une défaillance du système, pour déterminer la nature de la faute de l'armateur. On ne peut donc adhérer pleinement à la position de certains auteurs qui voient cette obligation de sécurité comme étant une obligation de résultat qui verrait toute faute commise par l'armateur comme étant synonyme d'un manquement aux obligations fondamentales de son métier et qui laisserait à penser qu'il a « *conscience que sa conduite n'était pas irréprochable et qu'un dommage pouvait en résulter* »¹⁴⁵². Comme le montre le Code, celui-ci n'a pas à être parfait. Il doit pouvoir se modifier au gré des expériences et des éventuels incidents ou « *presque incidents* »¹⁴⁵³.

644. Cas du *Star Sea*. Le navire frigorifique *Star Sea* a été déclaré en perte totale suite à un incendie en salle des machines. Même si les événements ont eu lieu avant l'entrée en vigueur du Code ISM, ils montrent comment une faute inexcusable pourrait être retenue à l'encontre d'un armateur qui ne tire pas les conséquences d'une situation dangereuse, voire d'un accident, pour améliorer ses procédures d'exploitation. En l'espèce le capitaine a attendu que la fumée de la machine se dissipe pour localiser l'incendie et le combattre avec un système d'extinction à eau. Mais la pompe à incendie qui aurait dû servir était indisponible pour cause de maintenance. Lorsqu'il s'est rendu compte de l'étendue du sinistre, le capitaine a utilisé le système d'extinction fixe au CO₂, mais il n'a percuté que la moitié de la quantité nécessaire pour le local des machines. L'incendie s'est donc étendu, et sans moyen de le contenir, s'est propagé à l'ensemble du navire. Outre l'incompétence manifeste du commandant qui a été soulevé durant le procès¹⁴⁵⁴, c'est essentiellement le manque de proactivité des amateurs qui a retenu

¹⁴⁵⁰ Comme par exemple dans les cas de la barge *Johanna Hendrika* ou du navire *Multitank Arcadia*.

¹⁴⁵¹ « *L'équipage d'un de mes navires a fait face à une situation critique non prévue par le SMS. Mes procédures étaient certes imparfaites – tout système étant faillible - mais grâce au système d'amélioration du SMS et à la pro activité de chacun, elles ont été modifiées* ».

¹⁴⁵² « *En ne rapportant pas la preuve d'avoir respecté les obligations fondamentales de son métier, l'armateur laisse à penser qu'il a conscience que sa conduite n'était pas irréprochable et qu'un dommage pouvait en résulter* », CORBIER (I.), « La notion de faute inexcusable et le principe de la limitation de responsabilité », Mélanges BONASSIES (P.), éd. Moreux, 2001, p 103 et s.

¹⁴⁵³ *Near Miss Report* par exemple, ou *Near Miss Accident*.

¹⁴⁵⁴ « *the master's decision to discharge only half the CO₂ bottles was an incomprehensible mistake, which suggested that he did not have the required level of competence* », *The Star Sea*, Ibid.

l'attention des juges¹⁴⁵⁵. En effet, les mêmes armateurs avaient dû faire face quelques mois avant la perte du *Star Sea* à deux autres pertes (les navires *Centaurus* et *Kastora*) pour des causes étrangement similaires. Les équipages ne savaient apparemment pas utiliser les systèmes du bord et il y avait de graves négligences dans la mise en œuvre de la lutte contre les incendies et dans la gestion des situations de crise.

645. Absence d'actions correctives sur des précédents. Facteur aggravant. Il semble que les armateurs n'ont pas tiré les conséquences de leurs manquements passés pour anticiper les éventuels problèmes d'exploitation auxquels ils feront probablement face sur les autres navires de leur flotte. La faute ainsi commise nous apparaît pouvoir être qualifiée d'inexcusable. Un tel comportement est téméraire et l'armateur aurait dû savoir qu'une perte totale du navire était hautement probable sans actions de sa part puisque par deux fois déjà, des situations similaires ont été rencontrées sur d'autres navires. La faute inexcusable semble donc caractérisée en son appréciation objective. Un SMS bien élaboré aurait dû intégrer ou modifier les procédures de recrutement des équipages, les procédures de lutte contre les incendies et les *check-lists* dès la survenance du premier accident, après avoir conduit une analyse des risques (*risk assesment*)¹⁴⁵⁶. Philipp Anderson souligne dans ce sens que « *si l'affaire du Star Sea avait eu lieu après la mise en application du Code ISM, la question de savoir pourquoi des accidents similaires, ayant les mêmes causes, ont eu lieu sans que les autres navires en soient informés, sera posée. Apprendre de ses erreurs, appliquer des actions correctives et vérifier que ces actions correctives ont été effectivement appliquées résume parfaitement l'esprit du Code ISM* »¹⁴⁵⁷. A l'inverse, un armateur qui aurait retenu les leçons d'un accident ponctuel, imparfaitement encadré par son SMS, n'aurait pas, à notre avis, commis la faute qui le priverait du bénéfice de la limitation de responsabilité. Un cas similaire sera développé un peu plus loin en ce qui concerne l'utilisation de l'ECDIS (*infra* n°656).

646. Cas du *Multitank Arcadia*. C'est une situation organisationnelle armateuriale un peu similaire qui a pu être soumise aux juges français dans l'affaire du navire *Multitank Arcadia*, même si en l'espèce, ils devaient effectivement trancher la question du maintien ou non des plafonds de limitation. Nous sommes, en l'espèce, ..en présence d'une erreur humaine (erreur directe, faute de conduite de type *mistake* ou *lapse*) qui s'inscrit dans un contexte organisationnel défaillant (erreur latente). L'erreur de l'équipage ayant été de ne pas mettre suffisamment de puissance électrique disponible lors d'opérations de manœuvres d'accostage¹⁴⁵⁸. Il est pourtant bien connu des officiers que l'utilisation des propulseurs d'étrave demande une puissance électrique continue et qu'un défaut dans ce domaine pourrait faire perdre le contrôle du navire par *black-out*. L'erreur organisationnelle de l'armateur a été de ne pas établir de procédure sur la mise à disposition des groupes et sur leur préparation pendant ces périodes critiques. Alors que la Cour d'appel d'Aix-en-Provence avait retenu

¹⁴⁵⁵ Le jugement ne portait pas sur la limitation de responsabilité mais sur le manquement des armateurs à agir de bonne foi vis-à-vis de leur assureur, *The Star Sea* [1995] 1 Lloyd's Law R. 651 [1997] 1 Lloyd's Law R. 360.

¹⁴⁵⁶ *The Torepo*. Ce cas (au travers des juges) montre clairement comment doit être analysée la mise en place du Code ISM par l'armateur quand un dommage résulte de l'exploitation du navire. Il montre que le SMS n'a pas à être parfait et qu'un manquement dans ce domaine n'implique pas à coup sûr la responsabilité de l'armateur. Sur les imperfections du SMS, V. *supra* n°326 et 550.

¹⁴⁵⁷ ANDERSON (P.), *ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications*, Ibid.

¹⁴⁵⁸ Erreur extrêmement grave de la part de l'équipage.

une faute inexcusable de l'armateur, la Cour de cassation a cassé l'arrêt¹⁴⁵⁹ pour défaut de base légale. Selon elle, la Cour n'avait pas établi que l'armateur avait agi « *témérement et avec conscience qu'un dommage en résulterait probablement* ».

647. Comportement téméraire dans l'élaboration des procédures (non). La doctrine s'est divisée sur la décision rendue par le Cour de cassation. N'ayant pas connaissance de tous les éléments du dossier il nous est difficile de nous prononcer sur le fond de cette affaire. Nous pouvons néanmoins tenter de la mettre en perspective avec ce qu'aurait pu apporter le Code ISM s'il avait été applicable au moment des faits. Comme nous l'avons déjà mentionné ci-dessus, il nous faut nous garder de considérer que tout manquement à la sécurité de la part de l'armateur constitue une faute inexcusable. Même si le professeur Bonassies énonce sur cette décision que « *la prudence la plus élémentaire exige que les trois groupes soient mis en marche avant d'entreprendre une manœuvre* »¹⁴⁶⁰ et que par conséquent « *la Cour Suprême aurait pu retenir la faute inexcusable de l'armateur* », il apparaît fondamental de se pencher sur le comportement de l'armateur dans la gestion des groupes lors des phases de manœuvre avant de lui attribuer une faute de cette nature.

En effet, même si le caractère de la prévisibilité du dommage ne serait plus à démontrer si les circonstances étaient identiques¹⁴⁶¹, le comportement téméraire de l'armateur, deuxième élément de la faute inexcusable, ne semble pas limpide. Il faudrait en effet se pencher sur les procédures qu'il aurait élaborées. En effet, un armateur qui a mis en place des procédures inadaptées mais qui s'implique dans leur amélioration et qui tient compte de ses expériences pour les perfectionner ne semble pas avoir un comportement téméraire même s'il aurait dû avoir conscience du dommage qui résulterait probablement de ses manquements. Cette faute s'approchant plus à notre avis de la faute grave. Les trois conditions ne sont à notre sens pas réunies pour qualifier la faute d'inexcusable. La conscience du dommage apprécié *in abstracto* et la faute personnelle certainement. Mais le comportement téméraire, peut-être pas. En revanche, un armateur qui a mis en place des procédures inadaptées mais qui n'a jamais cherché à les améliorer ou à avoir des retours de ses équipages, aurait probablement un comportement téméraire. Dans le cas du *Star Sea*, il a été à ce titre soulevé que les commandants des trois navires déclarés en perte totale en peu de temps étaient tous particulièrement incompétents et que pas un n'avait reçu d'instructions claires de l'armateur sur l'utilisation du CO2 en salle des machines.

648. SMS non contrôlé. Cas du Celtic Carrier. A l'inverse, un SMS (*Safety Management System*) qui ne fonctionne pas mais qui est pourtant documentairement en règle reflètera un comportement gravement négligent de l'armateur. Nous avons pu en montrer un exemple avec le cas du *Celtic Carrier*¹⁴⁶² dont le feu n'a pas pu être maîtrisé par l'équipage car celui-ci ne possédait pas les compétences requises prévues par STCW en matière de lutte contre l'incendie (voir *supra* n°99). Le rapport a soulevé que malgré l'enregistrement documentaire de la conduite régulière d'exercices

¹⁴⁵⁹ Cass. Com., 8 octobre 2003, n°02-10202, *Bull. 2003 IV*, navire *Multitank Arcadia*, DMF 2003-643, p. 1057, obs. BONASSIES (P.), « Contrôle disciplinaire par la Cour de cassation de l'appréciation par le juge de la faute inexcusable » ; Hors-série, DMF 2004, obs. BONASSIES (P.) ; RTD Com.2004, p. 391, obs., DELEBECQUE (Ph.).

¹⁴⁶⁰ BONASSIES (P.), *Ibid*, navire *Multitank Arcadia*.

¹⁴⁶¹ En effet, un armateur prudent devrait avoir conscience de la probabilité du dommage qui résulterait de l'absence de procédure pour la gestion de puissance électrique des navires lors des phases d'approche.

¹⁴⁶² MAIB Accident Report, Report on the investigation of the fire onboard *Celtic Carrier* on 26th April 2013, Rep. n°18/2014.

d'entraînement à la lutte contre l'incendie et des familiarisations, rien n'avait été réalisé en pratique. Il s'est avéré que les membres d'équipage censés faire partie du groupe d'intervention étaient trop grands pour les combinaisons mises à leur disposition ! Comment qualifier le comportement de l'armateur dans un tel cas ? La démission de ce dernier dans la maîtrise des compétences de son personnel navigant semble totale. Avec un équipage livré à lui-même, l'armateur n'apparaissait pas concerné par ce qui se passait à bord et ne contrôlait pas si le SMS était correctement appliqué. La faute semble ici être d'une exceptionnelle gravité. Le comportement téméraire de l'armateur est manifeste. Il apparaît par ailleurs justifié de considérer qu'il aurait dû avoir conscience que ne pas contrôler l'effectivité des exercices et des familiarisations théoriquement prévues par le SMS conduirait probablement à la survenance d'un dommage par incendie. D'un point de vue objectif, la faute inexcusable pourrait être retenue puisque manifestement seule la conformité purement réglementaire lui importait.

649. Rôle du Code ISM. Doctrine. Certains auteurs¹⁴⁶³ ont pu voir dans la mise en place du Code ISM un moyen impossible pour l'armateur de démontrer que les procédures d'exploitation par lui établies ont été respectées à bord du navire. C'est en réalité l'inverse qui se produit. Les armateurs peuvent se contenter de fournir les documents relatifs à l'exploitation du navire pour montrer qu'ils ont agi prudemment. Peu importe ce que cette documentation représente concrètement. Le plus important dans la mise en œuvre du Code réside pourtant dans le respect de la philosophie sécuritaire qu'il veut incarner. D'ailleurs, il semble même que le refus de sa part à fournir de tels documents ne puisse pas faire peser sur lui une présomption de faute inexcusable, du moins en droit anglais¹⁴⁶⁴, puisque la jurisprudence française semble moins catégorique sur ce point¹⁴⁶⁵. En revanche, un tel comportement pourrait entraîner une enquête plus approfondie sur la façon dont l'armateur maîtrisait l'exploitation de ses navires.

- 4°) La faute inexcusable de l'armateur dans la stratégie de recrutement et de placement des équipages

650. Stratégie de recrutement et de placement inadaptée et faute inexcusable (non). La troisième barrière pour éviter la propagation d'une situation dangereuse vers l'accident est érigée par l'armateur grâce à sa politique de recrutement et de placement des équipages. Cette stratégie est certainement la plus importante pour lutter contre la propagation des erreurs de type *mistake*. Elle est en général intégrée à la politique sécuritaire de l'armateur demandée par le Code ISM. Elle répond donc à des procédures clairement établies. Cette stratégie comprend bien évidemment le contrôle des compétences techniques des candidats avant leur recrutement mais également leur placement sur un

¹⁴⁶³ « *Le propriétaire du navire sera donc systématiquement contraint d'apporter la preuve qu'il a bien respecté le Code. (...) Il appartiendra au propriétaire du navire de prouver que chaque procédure a été respectée. Or dans bien de cas cette preuve est impossible à faire. Dès lors, le propriétaire du navire risquera d'être systématiquement condamné dans un système qui ressemble fort à une responsabilité objective* », STAVRAKIDIS (T.), *La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de responsabilité*, Mémoire Master 2 de droit maritime et des transports, Université Aix-en-Provence (2008), p.126.

¹⁴⁶⁴ "Refraining from doing the right thing may lead to a conclusion of willful misconduct (...) The simple absence of the requisite documentation, required by the ISM code, will in itself not suffice to conclude that there is a case of willful misconduct. It will however be a strong argument against the party in default leading to closer investigation", SOMERS (E.), « *Effects of ISM on the Limitation of Liability: the End or a New Beginning*, International Maritime Conference on International Safety Management Code (ISM) and Maritime Competition », D. Eur. Transp. 1999, p.42.

¹⁴⁶⁵ Voir le cas du navire *Johanna Hendrika* déjà détaillé.

navire qui devra tenir compte de nombreux paramètres que nous avons déjà développés. Nous pouvons par exemple citer le placement en fonction de l'expérience à un poste déterminé et / ou sur un type de navire particulier (serait-il judicieux de placer un capitaine qui n'a navigué que sur des porte-conteneurs comme capitaine de pétrolier sans autre mesures ?), ou encore le placement en fonction des nationalités présentes à bord pour éviter certains conflits culturels. Le but étant d'avoir des opérateurs techniquement performants mais également capables de créer un équipage synergique.

Des manquements de l'armateur dans ce domaine pourraient-ils conduire à relever une faute inexcusable à son encontre si le préposé en question a commis des négligences ou une faute qui révèle une certaine incompetence ? Si les procédures mises en place sont généralement adaptées, quoique imparfaites, il ne nous semble pas concevable de qualifier ainsi la faute de l'armateur. Son comportement ne serait pas en l'espèce, imprudent. Il serait tout au plus négligent. De manière surabondante, si celui-ci s'est réellement impliqué dans le recrutement, il n'est pas raisonnable de penser qu'il aurait dû avoir conscience de la probabilité du dommage. Mais ces dysfonctionnements doivent rester mineurs. La stratégie générale de l'armateur en matière de recrutement et de placement devra être généralement structurée et efficace. Un commandant bien expérimenté à son poste et sur un type de navire particulier, qui entre en collision avec un quai lors du manœuvre d'accostage parce qu'il n'a pas suffisamment pratiqué dans les ports aux conditions météorologiques difficiles, n'entraînera pas la faute inexcusable de l'armateur, même s'il peut exister certaines lacunes dans sa politique de recrutement et de placement de ses marins¹⁴⁶⁶.

651. Perte de la maîtrise des compétences des équipages et faute inexcusable (oui). Si en revanche l'armateur est totalement démissionnaire dans ces aspects de l'exploitation des navires, son comportement pourra, et devrait, être qualifié d'inexcusable. Comme nous l'avons déjà indiqué à plusieurs reprises, les actes d'un professionnel ne devraient pas être guidés exclusivement par la loi mais par la volonté d'éviter le dommage¹⁴⁶⁷. Constaté l'existence d'un brevet valide pour recruter un marin et lui attribuer une fonction pourrait à notre sens révéler une faute de cette nature¹⁴⁶⁸. Surtout si l'armateur a délégué la gestion des équipages à une société tierce et qu'il n'a pas exercé son obligation de contrôle, qui nous semble primordiale pour lui redonner une forme de maîtrise de l'exploitation des navires qui avait été abandonnée par la délégation. Un armateur totalement démissionnaire dans ce domaine rend extrêmement fragile la sécurité de l'expédition nautique, puisque ce sont bien les opérateurs qui sont en première ligne pour contrôler et contenir les erreurs.

Les plaignants dans l'affaire *Heidberg* auraient peut-être pu appuyer sur le point de la compétence technique des matelots puisque ne pas savoir passer un pilote automatique en mode manuel pour des marins ayant cette fonction reflète de graves lacunes techniques¹⁴⁶⁹. L'armateur aurait alors

¹⁴⁶⁶ En matière d'expérience, voir décision sur la faute d'un armateur pour avoir confié la conduite de son remorqueur à une personne manquant d'expérience de la navigation sur l'Hudson River, Cour d'appel fédérale de New-York, 7 août 1978, *Tug Ocean Prince v. U.S.*, DMF 1979, p. 435, obs. BONASSIES (P.).

¹⁴⁶⁷ TASSEL (Y.), « le dommage, élément de la faute », *Ibid.*, p. 659.

¹⁴⁶⁸ *V. The Farrandoc*, *supra* n°426.

¹⁴⁶⁹ Les matelots qui font partie d'une équipe passerelle devront savoir effectuer le « passage du pilote automatique à la barre manuelle et inversement », Code STCW, Tableau A-II/4, norme de compétence minimale spécifiée pour les matelots faisant partie d'une équipe de quart à la passerelle.

peut-être dû prouver qu'il exerçait un contrôle effectif sur la société de *manning* mandatée pour lui fournir l'équipage kiribatien. Ce contrôle aurait par exemple pu consister à s'assurer que des procédures de recrutement étaient bien mises en œuvre et que celles-ci étaient conformes aux bonnes pratiques. En cas de doute ou si elles s'avéraient être insuffisantes, il aurait pu demander que des contrôles plus poussés soient effectués. Un armateur qui ne peut pas prouver qu'il s'est personnellement impliqué dans la maîtrise des compétences des équipages fournis par un tiers et dont il ne connaît absolument rien du système mis en place par l'Etat formateur, est un grave manquement qui peut donner de nouvelles perspectives à des plaignants souhaitant lever les plafonds de limitation. Tout dépendra des faits de l'espèce. Mais si l'appréciation de la faute inexcusable est objective, un tel comportement pourra se rapprocher de la faute qui empêche l'armateur de se prévaloir des plafonds de limitation.

652. Exemples d'implication de l'armateur. Navires *Farrandoc*. Cette approche qui consiste à considérer que la vérification des seuls brevets n'est pas une preuve que l'armateur s'est suffisamment impliqué dans la gestion de ses équipages est depuis longtemps soulevé par les juridictions de *common law*. Dans l'affaire du navire *Farrandoc*, les juges ont ainsi pu souligner que *M.Humble était détenteur d'un brevet maritime. Mais (...) il n'y a aucune preuve (...) que quelqu'un ait vérifié l'étendue de ses compétences ou de son expérience ou sa compatibilité avec le poste* »¹⁴⁷⁰.

653. Navire *Scandinavian Star*. De la même manière, dans les incendies survenus sur le navire *Scandinavian Star* en 1988 et 1990, il a été avancé que « *l'équipage a été engagé sans que l'armateur ne sache s'ils parlaient anglais* »¹⁴⁷¹ créant d'importants problèmes de communications pour maîtriser les sinistres¹⁴⁷². L'armateur qui est aussi négligent dans le recrutement de son personnel navigant a un comportement qui confine, à notre sens, à un comportement inexcusable puisque les trois conditions apparaissent réunies. Les armateurs de ces deux navires semblent se désintéresser totalement des questions de recrutement, il commet donc une faute personnelle causative du dommage, doublée d'un comportement téméraire car aucune procédure de vérification des compétences ne semblait avoir été mise en place. De plus, en n'effectuant pas ces contrôles sur les compétences réelles des marins et en ne s'assurant pas qu'ils parlaient correctement anglais, l'armateur n'a pas agi prudemment sur deux éléments pourtant cruciaux dans la conduite du navire. En procédant ainsi, il aurait dû avoir conscience de la probabilité des dommages qui pouvaient en résulter, en particulier au travers de l'incapacité de l'équipage à conduire une situation d'urgence. *A fortiori* lorsqu'il a déjà été confronté par le passé à ce type de situation et qu'il n'a rien fait pour y remédier, comme dans le cas du *Scandinavian Star*¹⁴⁷³.

654. Cohésion des équipages et faute inexcusable (non). La cohésion de l'équipage a par ailleurs été au cœur de la décision *Heidberg*. La Cour d'appel de Bordeaux a pu retenir une faute inexcusable de l'armateur du navire pour n'avoir pas su la promouvoir à bord afin de garantir une

¹⁴⁷⁰ The *Farrandoc*, Ibid, p.281-282.

¹⁴⁷¹ The MARCOM Project, Final Report, Vol.1, A Transport RTD Programme DG VII, p.49.

¹⁴⁷² Ces deux cas (*Farrandoc & Scandinavian Star*) n'ont été utilisés que pour reprendre les faits et les appliquer à l'analyse de la faute inexcusable. Question qui n'était pas posée aux juridictions auxquelles nous faisons référence. Sur les causes techniques de l'incendie de 1990 du *Scandinavian Star* voir PALMBERG (P.), GEORGSSON (H.), *Scandinavian Star*, Fire investigation, Preliminary Study, Malmö, Sweden (1999).

¹⁴⁷³ Sur l'incendie de 1988, V. Marine Accident Report, Fire on board the Bahamian passenger ship The *Scandinavian Star*, in the Gulf of Mexico, March 15, 1998, NTSB/MAR-89/04, Washington D.C. 20594, p.47. Le navire était composé de 27 nationalités différentes.

exploitation du navire en toute sécurité. Mais l'argument n'a pas emporté la conviction des juges de renvoi après cassation. La question est intéressante et mérite d'être soulevée puisqu'il n'est plus à démontrer que la politique de l'armateur dans ce domaine influence largement la sécurité de la conduite du navire. La notion d'équipage synergique reste pourtant complexe et subjective. Un groupe de marin qui fonctionne bien pourra voir son équilibre être complètement modifié par l'arrivée d'un seul membre d'équipage qui ne saurait pas s'intégrer à l'équipe déjà en place. Il semble donc très difficile pour un armateur d'élaborer une stratégie sans faille dans ce domaine qui fait appel à des concepts abstraits. Comment un armateur peut-il anticiper la capacité d'un candidat à s'intégrer à un groupe multiculturel et qui évoluera dans un environnement hiérarchique particulier ?

Il peut certes exercer un certain contrôle sur les commandants pour qu'ils fassent la promotion d'un gradient hiérarchique modéré et de la tolérance à l'erreur. Il peut également faire en sorte de fidéliser les équipages pour qu'ils s'investissent personnellement dans l'entretien et l'exploitation du navire. Pour qu'en somme, ils aient le sentiment d'« *appartenir à une famille* »¹⁴⁷⁴. Il peut enfin favoriser la création d'un équipage synergique par la promotion d'une philosophie sécuritaire efficace et pas trop lourde administrativement afin que chacun soit impliqué dans son exécution (code ISM). Mais il ne pourra pas garantir une cohésion sans faille. La décision de la Cour d'appel de Bordeaux après cassation ne peut être qu'approuvée car les demandeurs n'ont pas su démontrer le lien de causalité entre cet élément abstrait qu'est la cohésion de l'équipage et un dommage quant à lui bien réel et causé par des actes bien identifiés (abandon de la passerelle, incapacité du matelot à reprendre la barre etc.)¹⁴⁷⁵. Il est relativement aisé de démontrer une faute personnelle de l'armateur contributive à un dommage lorsqu'il a employé des marins techniquement incompetents car les obligations de compétence sont clairement référencées dans le Code STCW. Sauf à étayer l'argument par des éléments concrets, il nous semble difficile de retenir une faute inexcusable de l'armateur lorsque celui-ci n'a pas su créer une cohésion suffisante entre les membres d'équipage. Trop de paramètres propres à chaque personnalité échappent à son contrôle, même si l'approche était séduisante.

5°) Le comportement de l'armateur dans sa stratégie de formation continue

655. Lenteur de la mise à niveau de la convention STCW. Enfin, la dernière barrière que peut ériger l'armateur pour contenir une situation dangereuse concerne sa politique de formation continue et d'amélioration des compétences. C'est un point qui ne semble pas être souvent soulevé par les tribunaux lorsqu'ils tentent de déterminer la nature de la faute de l'armateur. Pourtant, les rapports d'enquête établis après les accidents relèvent fréquemment des lacunes de l'équipage dans l'utilisation d'appareils technologiques complexes comme cause contributive au sinistre. Les lacunes des équipages dans un domaine de compétence technique précis et novateur s'inscrivent en général dans un environnement réglementaire flou, notamment au niveau de la convention STCW. Comme nous l'avons

¹⁴⁷⁴ Sur la fidélisation des équipages, V. *supra* n°266 et s.

¹⁴⁷⁵ En matière de plaisance sur la cohésion de l'équipage, voir Cass. Com., 8 mars 2017, n°15-23220, navire *Motus*, DMF 2017-793 p.596, obs. MIRIBEL (S.). Ce n'est pas une faute inexcusable selon la Cour car le demandeur n'a pas été démontré lien de causalité. Ainsi, pour les juges du fond, si « *le manque de préparation de l'équipage et d'harmonie entre les équipiers sont indéniables (...) aucun lien de causalité n'existe entre ce fait et l'accident (...) dont la cause réside dans le déplacement (de la victime) pour remplacer le barreur* ».

vu, la convention met un temps considérable pour mettre à niveau ses référentiels de formation obligatoires comparativement à la rapidité du développement de nouvelles technologies censées assister les opérateurs dans la conduite des navires. Peut-on alors qualifier d'inexcusable la faute de l'armateur qui n'a pas assuré une formation appropriée aux marins qui utilisent un équipement de conduite et pour lequel la convention STCW n'a pas encore établi un programme de formation obligatoire ?

656. Exemple de la formation à l'ECDIS. Si les nouveaux appareils sont critiques pour la navigation, il ne fait pas de doute qu'un armateur qui emploie des marins non formés à leur utilisation commettra une faute. Le manque d'expérience dans l'utilisation d'appareils plus secondaires comme l'AIS¹⁴⁷⁶ n'aura pas les mêmes conséquences. Après avoir été confronté à l'apparition des radars et surtout de l'ARPA¹⁴⁷⁷, la sécurité maritime est aujourd'hui largement impactée par l'utilisation des ECDIS (*Electronic Chart Display Integrated System*) qui nécessite, au-delà d'une formation technique évidente, une formation aux limites de son utilisation. Comme le souligne M. Rivier, les risques inhérents à l'utilisation massive d'un tel système résident dans la prise en main de l'appareil, la simplification du travail des officiers qui pourraient réduire leurs compétences, une prise de risque augmentée et une perte d'attention par l'utilisation de systèmes de plus en plus autonomes¹⁴⁷⁸. L'enquête menée après l'échouement du *CFL Performer*¹⁴⁷⁹ en mai 2008 a souligné le fait que malgré l'utilisation de l'ECDIS comme moyen principal de navigation, aucun officier n'avait été formé à cet appareil. A l'inverse, dans le cas de l'échouement du navire *Muros* en 2016 en mer du nord, accident pour lequel l'utilisation de l'ECDIS a une fois encore été pointé du doigt, il été montré que tous les officiers avaient suivi des programmes de formation sur simulateur¹⁴⁸⁰ au cours de leur carrière. Il convient donc de mettre en perspective le comportement des deux armateurs même si entre temps la formation sur ECDIS est devenue obligatoire dans le Code STCW pour les marins servant sur des navires pourvus d'un tel appareil¹⁴⁸¹.

657. Echouement du *CFL Performer*. Analyse du comportement de l'armateur. L'armateur du *CFL Performer* a utilisé un équipage via une société de *manning*. Cette société a recruté et mis à la disposition de l'armateur des marins qui n'avaient pour certains (dont le capitaine), aucune expérience de la navigation à l'ECDIS. Or, l'essentiel des *passage plans* et de la navigation était intégré à ce système. L'armateur de ce navire a donc été gravement négligent même si au moment de l'échouement, une note avait été envoyée aux différents navires pour mesurer les besoins en formation dans ce domaine. Les problèmes d'exploitation soulevés par le rapport d'enquête ont montré de

¹⁴⁷⁶ *Automatic Identification System*.

¹⁴⁷⁷ Sur le manque de connaissances dans l'utilisation du radar, voir par exemple le cas déjà développé du navire *Lady Gwendolen* au n°566 et sur le navire de pêche *Idefix* sous la note n°714.

¹⁴⁷⁸ RIVIER (S.), « Retour d'expérience sur l'ECDIS », *Gazette de la chambre*, n°46, printemps 2018.

¹⁴⁷⁹ Le navire s'est échoué le 12 mai 2008 dans le détroit du Pas-de-Calais. Le rapport d'accident a montré de grandes lacunes de l'équipage dans la connaissance du système ECDIS utilisé pour programmer et suivre la route du navire. MAIB report on the investigation of the grounding of *CFL Performer*, Haisborough Sand, North Sea, 12 may 2008, Report n°21/2008, Dec. 2008.

¹⁴⁸⁰ Le navire s'est échoué le 3 décembre 2016 dans la même zone que le *CFL Performer*. Le rapport a montré une fois encore les difficultés de l'équipage à assurer une utilisation correcte du système de cartes électroniques. MAIB report on the investigation of the grounding of *Muros*, Haisborough Sand, North Sea, 3 dec. 2016, Report n°22/2017, Oct. 2017.

¹⁴⁸¹ V. par exemple pour les officiers chargés du quart à la passerelle : « *Il n'est pas exigé de formation à l'utilisation des ECDIS ni d'évaluation des compétences correspondantes pour ceux qui servent exclusivement à bord de navires non équipés d'un tel système* », Code STCW, Tableau A-II/1.

nombreuses défaillances dans la stratégie de formation continue qu'il a pu mettre en place. L'armateur n'a tout d'abord par donné de consignes particulières sur la fidélisation des équipages à sa société mandatée. En effet, tous les marins présents à bord effectuaient leurs premiers contrats pour CFL (Canadian Feeder Line). Il aurait été judicieux de prévoir au minimum un officier expérimenté qui aurait pu former les autres officiers à l'ECDIS et qui aurait pu promouvoir la politique sécuritaire de l'armateur¹⁴⁸². En outre, et comme nous l'avons déjà souligné, aucun officier ne possédait de formation à l'ECDIS. Aucun n'avait la moindre idée de ce que pouvait par exemple signifier le réglage des « *safety contours* »¹⁴⁸³.

658. Manquements de l'armateur. L'armateur n'a donc pas instruit la société de management de s'assurer que les marins recrutés possédaient les qualifications requises pour utiliser les ECDIS. Un tel manquement démontre de grandes défaillances dans sa stratégie de recrutement. Il aurait pu imposer par ailleurs une formation spécifique à ses officiers en charge de la navigation avant qu'ils ne rejoignent leur embarquement. Les négligences de l'armateur apparaissent donc nombreuses et graves. Elles peuvent, selon nous, constituer des manquements qui s'approchent d'un comportement inexcusable. En effet, les fautes personnelles imputables à l'armateur sont multiples et causatives de l'accident. Elles laissent entrevoir un comportement gravement négligent qui confine à la témérité. Au niveau de la conscience du dommage, l'armateur aurait dû avoir conscience qu'employer des officiers non suffisamment formés à cet appareil induirait probablement un tel évènement puisque l'OMI, consciente des difficultés liées à l'utilisation d'un tel appareil, recommandait déjà fortement que les opérateurs suivent une formation appropriée¹⁴⁸⁴. L'industrie maritime était donc déjà parfaitement consciente des risques liés à l'utilisation de ces appareils.

La conception objective de la faute inexcusable qui conduit à faire de l'évitabilité du dommage, un des éléments de l'acceptation téméraire d'un comportement inapproprié, prendra en considération ces avertissements sur les dangers que représentent l'utilisation de tel ou tel équipement. L'armateur qui n'aura pas pris les mesures nécessaires pour éviter un dommage prévisible, telles que des formations à un nouvel appareil de navigation, pourra avoir un comportement téméraire. Car il devrait savoir que sa négligence induit un risque d'échouement qu'il accepte de prendre. Inversement, un armateur qui utilise une nouvelle technologie qui semble de prime abord être une aide pour les équipages, et qui est généralement annoncée comme telle par l'industrie maritime, n'aura pas obligatoirement un comportement téméraire. Il ne connaît pas les risques, l'industrie maritime non plus.

¹⁴⁸² V. par exemple Code ISM Section 6.3: "*The Company should establish procedures to ensure that new personnel and personnel transferred to new assignments related to safety and protection of the environment are given proper familiarization with their duties*". V. également *supra* n°369 sur la formation continue dispensée à bord des navires.

¹⁴⁸³ Le réglage des *safety contours* permet d'afficher les zones de dangers pour la navigation sur la route du navire à une profondeur donnée. L'utilisateur doit rentrer ce paramètre qui dépendra évidemment du tirant d'eau du navire, de son enfoncement mais aussi des marges de sécurité additionnelles (ce qui est appelé l'UKC ou *Under Keel Clearance* et qui correspond à la profondeur d'eau entre la coque du navire et le fond de la mer). Par exemple, un opérateur qui règle son ECDIS pour un navire qui a un tirant d'eau de 10m, qui a un effet de squat de 1m à 18 nœuds (sa vitesse) et qui veut garder un « clair sous quille » de 1m, pourra régler son *safety contour* à 12m. Il peut également prendre en compte les hauteurs d'eau liées aux marées si besoin. Tous les dangers se trouvant sur la route à une profondeur d'eau inférieure à 12m sortiront en alarme. Mais il faut que l'alarme soit bien réglée, que le *safety contour* bien calculé et correctement intégré au système et que l'opérateur soit sensibilisé aux alarmes pour ne pas qu'il en fasse l'acquisition sans plus de vérifications.

¹⁴⁸⁴ Le problème de l'utilisation de l'ECDIS n'était pas nouveau, l'OMI avait déjà mis à disposition un programme de formation à l'ECDIS plus de 8 ans avant l'accident du *CFL Performer*. V. rapport d'enquête de ce navire, *Ibid*, p.22.

A l'inverse, malgré les nombreuses négligences de l'équipage dans l'utilisation de l'ECDIS sur le vraquier *Muros*, il semble que l'armateur se soit assuré que l'équipage possédait les qualifications requises avant d'en placer les membres sur le navire¹⁴⁸⁵. La nature du comportement entre ces deux armateurs est donc bien différente même si les conséquences sont identiques. Deux régimes juridiques de réparation devraient donc s'appliquer.

659. Conclusion. Interconnexion des différentes stratégies d'armement dans l'appréciation d'une faute. La maîtrise des compétences des équipages par les armateurs est donc une notion complexe dont il est difficile de qualifier la nature des manquements. Un seul élément pris en dehors d'un contexte plus général n'est en fait pas tellement représentatif du comportement fautif ou non fautif d'un armateur. C'est l'ensemble de sa politique d'armement en moyens humains qui devrait être analysée puisque, comme le montre l'échouement du *CFL Performer*, un sinistre sera en général causé par plusieurs défaillances. En effet, l'absence de familiarisation ou de formation pour adapter l'employé à son poste de travail ainsi que l'absence d'investissement de l'armateur dans le recrutement et la fidélisation des équipages par une société tierce constituent autant d'éléments qui peuvent être pris indépendamment mais qui sont en réalité étroitement connectés. Ils ne peuvent pas être analysés en dehors du contexte organisationnel général. La complexité de l'analyse du comportement de l'armateur justifie que les tribunaux démontrent avec rigueur que les trois éléments de la faute inexcusable sont bien réunis avec de qualifier une faute de l'armateur comme telle.

B. Justification du maintien d'une approche objective rigoureuse

660. Nécessité de la rigueur dans l'appréciation *in abstracto* de la faute inexcusable. Les difficultés inhérentes à l'analyse de la nature d'une faute de l'armateur dans la maîtrise des compétences de ses équipages ne doivent pas fatalement conduire à retenir une approche subjective de la faute inexcusable. La conception *in abstracto* doit avoir selon nous la préférence des tribunaux. Après avoir analysé de très nombreux comportements des armateurs tout au long de notre étude, il nous apparaît difficilement concevable de leur appliquer un même régime très protecteur sans tenir compte de leur attitude vis-à-vis de la sécurité et de leur professionnalisme. Pour que l'approche objective ait cependant une résonance plus importante au sein de la communauté maritime internationale, l'analyse de la faute inexcusable *in abstracto* pourrait à notre sens être conduite avec rigueur.

La décision *Heidberg* de la Cour de cassation de 2015 ne peut, à ce titre, qu'être approuvée. Les possibilités des demandeurs semblaient pourtant être réelles et leur approche audacieuse mais il nous apparaît que le manque de justesse dans leur démonstration de la faute inexcusable ne pouvait que conduire à un tel verdict. Même si elles se sont atténuées au fil de l'interminable procédure, des frustrations sur cette décision demeurent. Un armateur qui ne s'est manifestement pas impliqué dans la gestion humaine de son navire, dont l'équipage a causé les dommages, a pu bénéficier d'un régime de responsabilité extrêmement protecteur. Ce cas illustre à lui seul les difficultés des demandeurs à

¹⁴⁸⁵ Même si le rapport est moins fouillé dans ce domaine. Peut être simplement qu'il n'y avait pas matière à de plus amples analyses.

démontrer une faute inexcusable lorsque cela touche à la compétence des équipages dans le sens large du terme (compétence technique, cohésion, etc.). C'est pourquoi la démonstration de la faute inexcusable appréciée objectivement doit être rigoureusement conduite. Les demandeurs devront cumulativement démontrer la faute personnelle de l'armateur, un comportement téméraire et la conscience qu'il aurait dû avoir dans la survenance du dommage causé par ce comportement. Les juridictions françaises pourraient à ce titre s'inspirer du *test* mis en place par la jurisprudence anglaise en ne retenant simplement pas l'approche subjective de la conscience de la probabilité du dommage. Car admettre une appréciation subjective induit l'acceptation qu'un régime de responsabilité civil extrêmement protecteur sera maintenu malgré un comportement gravement négligent.

661. Rapports chronologiques entre la Convention de 1976 et la paupérisation des équipages. L'approche subjective ne semble plus aujourd'hui être en adéquation avec les nécessités de sécurité, si tant est qu'elle l'ait été un jour. Les armateurs s'accrochent à un concept qu'ils ont eux-mêmes élaboré il y a plus de quarante ans dans un contexte maritime totalement différent de l'actuel. Il est en effet troublant de noter que l'élaboration de la convention de Londres de 1976, qui met en place un régime de responsabilité très protecteur pour les créances maritimes de l'armateur, est concomitant avec un évènement tout aussi important mais plus latent : la paupérisation des équipages (voir *supra* n°66 et s.). Cette transformation de l'exploitation des navires n'était pas aussi perceptible que la façon dont nous pouvons la ressentir aujourd'hui, avec notre recul. Mais au moment où la convention entrait en vigueur, les armateurs venaient d'amorcer le dépavillonnement de leurs navires pour des registres ouverts. Mouvement qui allait se massifier rapidement. Considérant les nouvelles possibilités d'exploitation qui leurs étaient offertes et l'éloignement inexorable d'une maîtrise effective des compétences de leurs équipages qui en résulterait, il semble logique que les armateurs aient fait preuve d'une grande volonté pour reformer la convention de 1957.

662. Le texte de 1957 en défaveur des armateurs. Être soumis au texte initial devenait en effet intenable pour eux et les exposait doublement. Tout d'abord, et comme nous l'avons montré tout au long de notre étude, la liberté laissée par les pavillons de libre immatriculation à l'armateur dans l'emploi d'une main d'œuvre hétéroclite, peu formée et livrée à elle-même augmentait considérablement le risque d'accidents. Plus exposés aux potentiels créanciers victimes de ces sinistres, les armateurs pouvaient très facilement être déchus de leur droit à limiter les montants de réparation par un comportement fautif assez évident. S'ils n'arrivaient pas à prouver l'absence de faute de leur part dans la création du dommage, ils devaient le réparer intégralement (sur la charge de la preuve, voir toutefois note n°1266). Leur éloignement d'une maîtrise effective de l'exploitation de leurs navires rendait difficile l'apport d'une telle preuve. Comment un armateur aurait-il pu en effet démontrer qu'il a agi avec professionnalisme dans le recrutement de son équipage, auteur du dommage du fait de son incompétence, alors qu'il a délégué ce recrutement à une société tierce à qui il n'a donné aucune instruction précise ?

Il apparaît donc malvenu de justifier le nouveau côté incassable du texte de 1976 par le consentement des armateurs à relever les montants des plafonds¹⁴⁸⁶. En étant soumis à un tel texte, ils deviennent en fait gagnant sous trois aspects : les montants de réparations sont dans la pratique en fait diminués par rapport au texte de 1957, puisque, sous l'empire de l'ancienne convention, ils n'étaient pas systématiquement appliqués. Suivant l'interprétation du texte de 1957, la charge de la preuve pourra être inversée. Et enfin, l'armateur devra avoir commis une faute inexcusable pour être privé des plafonds de limitation. Faute impossible à qualifier lorsque l'approche est subjective. Rendre beaucoup plus difficile la levée des plafonds de limitation n'est pas un objectif du texte de 1976 remis en cause. Il doit être approuvé. Il n'est en revanche pas question de rendre impossible cette déchéance, ou de la limiter à la seule faute dolosive. Les comportements gravement négligents doivent être condamnés. Les juridictions françaises devraient donc pouvoir légitimement interpréter le texte selon leur perception. Nos réflexions rejoignent donc celles du professeur Vialard qui énonçait que « *la limitation a cessé d'être une faveur à l'initiative armateuriale, pour tendre à devenir un privilège des corporations maritimes ou para-maritimes. Ces corporations revendiquent cette faveur légale, comme une conséquence inévitable de la recherche de plus en plus fréquente de leur responsabilité en cas d'accidents maritimes impliquant ou ayant impliqué leur participation, elle-même conséquence inévitable de la limitation dérisoire opposée aux victimes par les exploitants de navire* »¹⁴⁸⁷.

663. Uniformisation de l'appréciation. Il faudrait donc prôner une approche commune, à notre avis objective, de la faute inexcusable dans les transports. Celle-ci devra être rigoureuse et imposera aux demandeurs de démontrer les trois conditions de la faute inexcusable pour qualifier comme tel le comportement d'un armateur. Les conventions internationales sur la responsabilité des transporteurs ou armateurs sont en effet formulées de manière très semblable, voire identique pour certaines. Dans la même veine, certaines conventions traitent aussi bien des dommages aux biens que des dommages aux personnes¹⁴⁸⁸. Or, pour les dommages aux personnes, l'appréciation objective doit être retenue. On ne peut donc pas accepter une jurisprudence qui interprète différemment la faute inexcusable suivant les intérêts en cause. De la même manière, lorsque deux textes différents sont formulés exactement de la même manière « *un décalage curieux se produirait dans l'interprétation prétorienne d'une notion reposant sur des textes strictement identiques dans leur formulation. Car la faute inexcusable du transporteur de marchandises est exactement formulée comme la faute inexcusable du transporteur de passagers ; a fortiori lorsque la cause de déchéance est indistinctement posée pour tous les types de dommages matériels ou personnels, comme c'est le cas dans la Convention de Londres de 1976. Comment admettre, en effet, que sur un socle strictement identique, soient construites des jurisprudences diamétralement opposées selon la nature des intérêts en cause ?* »¹⁴⁸⁹. Il faut donc à notre avis uniformiser cette notion.

664. Sanctionner un comportement exceptionnellement grave. Adopter une approche objective ne doit pas pour autant faciliter à l'extrême la levée des plafonds de limitation. Le

¹⁴⁸⁶ Des montants qui se sont en fait révélés être toujours bien trop faibles comparés aux préjudices causés. La monnaie s'étant érodée.

¹⁴⁸⁷ VIALARD (A.), « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21e Siècle », *DMF* 2009-699.

¹⁴⁸⁸ Exemple de la convention de Londres 1976.

¹⁴⁸⁹ VIALARD (A.), « L'évolution de la faute inexcusable et la limitation », *DMF* 2002-628, p.579.

comportement de l'armateur doit être d'une exceptionnelle gravité pour qu'une faute le privant de ce bénéfice soit retenue à son encontre. Ce ne doit être qu'en présence d'une faute très grave (dépassant le seuil de la faute lourde) que les tribunaux pourront conclure à la faute inexcusable¹⁴⁹⁰. Ainsi, un armateur qui n'a pas mis en place une procédure parfaite de gestion de la puissance électrique sur ses navires (navire *Multitank Arcadia*) lors de des manœuvres d'approche ne verra pas son comportement qualifié d'inexcusable si aucun autre manquement dans la gestion humaine de ses navires et contributive au dommage n'est soulevé.

Ces plafonds ne devraient pas non plus être réservés aux armateurs « irréprochables »¹⁴⁹¹. Car un armateur irréprochable aurait su mettre une barrière adaptée pour fermer la fenêtre d'opportunité de la propagation de l'erreur. La conception française s'attache en effet trop facilement à qualifier des fautes inexcusables alors que l'une des trois conditions n'est pas remplie. Elle semble considérer qu'un manquement à une obligation peut constituer une faute inexcusable. Or, le manquement à une obligation produit déjà ses effets juridiques. Cet élément à charge ne permet que de remplir l'un des trois critères (le caractère personnel) nécessaires à la qualification d'une telle faute. La jurisprudence serait à notre sens moins hésitante et pourrait peut-être influencer d'autres juridictions si elle était plus rigoureuse. Les tribunaux canadiens ont par exemple apprécié la faute de l'armateur d'un navire de pêche de manière objective avant de se raviser en appel en reprenant leur conception subjective¹⁴⁹² au motif que l'appréciation retenue devait être celle qui était la plus favorable au propriétaire de navire.

665. Nécessité du renversement de la charge de la preuve. Une nouvelle convention a été élaborée moins de 20 ans après celle de 1957. Il ne serait donc pas impensable d'en élaborer une nouvelle pour mettre fin aux incertitudes et à l'insécurité qu'elle fait planer sur les victimes de professionnels qui finalement se désengagent complètement de leurs prérogatives les plus élémentaires. Si l'on porte un regard très objectif sur l'affaire du navire *Heidberg*, est-il raisonnable de voir un tiers totalement étranger à l'exploitation du navire (la société Shell) recevoir une indemnité honteusement faible comparée au préjudice subi alors que l'armateur ne maîtrisait manifestement pas les compétences de ses équipages ? L'échec des demandeurs dans la démonstration de la faute inexcusable ne signifie pas l'absence d'un tel comportement. Simplement, ils n'ont pas su la démontrer même si elle était palpable. Comme l'énoncent certains auteurs, renverser la charge de la preuve de l'existence d'une faute de cette nature pourrait être une solution pour rendre la limitation plus juste¹⁴⁹³. L'armateur qui voudra s'en prévaloir devra démontrer qu'il n'a pas commis de faute inexcusable. Lorsque sa faute personnelle qui cause un dommage doublera celle de ses préposés, les stratégies de maîtrise des compétences qu'il aura mises en place seront alors déterminantes pour en qualifier la nature. Plus son implication aura été manifeste, plus il aura des facilités à démontrer qu'il ne pouvait pas avoir conscience de la probabilité

¹⁴⁹⁰ Cass. Com, 8 novembre 2017, n°16-24656, *Bull.*, navire *Cala Rossa*, obs. BONASSIES (P.), « Une décision des plus fondées, mais sans portée concrète », *DMF* 2018-798, p.42.

¹⁴⁹¹ CORBIER (I.), *La notion juridique d'armateur*, *Ibid.*, p.82.

¹⁴⁹² Sur une décision de droit canadien qui favorisait une approche objective de la faute inexcusable et qui a été censurée par la Cour suprême : « qu'une lecture et une interprétation fidèles de l'article 4 de la Convention LLMC doit conduire à une appréciation in concreto de la faute intentionnelle ou de témérité, et donc plus favorable au propriétaire », PIETTE (G.), « La faute de l'armateur face à la limitation de sa responsabilité et à son assurance en droit canadien », *Cour Suprême du Canada*, 23 avril 2014, navire *Realice*, *DMF* 2015-769, p.453.

¹⁴⁹³ Certains auteurs souhaiteraient que le fardeau de la preuve de l'absence de faute de témérité pèse sur l'armateur TETLEY (W.), *International Maritime and Admiralty Law*, Cowansville, Editions Yvon Blais, (2002), pp. 288-289.

du dommage qui en résulterait et qu'il n'a pas agi avec témérité. C'est à cette condition que le droit maritime participera, de manière pleine et entière, à promouvoir les comportements vertueux.

CONCLUSION GENERALE

666. Adapter la gestion humaine aux modes d'exploitation des navires. A la lumière de notre étude, nous pouvons constater que la maîtrise des compétences équipages du navire marchand est un exercice complexe auquel chaque armateur devrait se plier. Même s'il peut se reposer sur des normes de formation standardisées et complètes, ce sera essentiellement son degré d'implication dans ce domaine de l'exploitation du navire qui garantira de leur capacité à conduire l'expédition nautique. L'éloignement de l'armateur de cette question par les modes de gestion modernes des navires lui imposera de s'investir encore plus fortement. Les effets négatifs produits par la délégation et les équipages cosmopolites, permis par l'immatriculation dans des Etats indulgents sur les questions sécuritaires, devront être compensés par des stratégies d'armement adaptées.

De la même manière, les stratégies d'armement humaines imposées par une réglementation spécifique, comme le Code ISM ou les règles applicables en matière de formation continue, ne seront efficaces que s'il décide de leur donner plein effet. Une conformité apparente avec la réglementation ne garantira pas de leur utilité. Ces stratégies devront être pragmatiques, appropriées et à l'image de la stratégie de gestion de la sécurité qu'il veut promouvoir.

667. La construction de barrières pour maîtriser l'erreur. Assurer la compétence des opérateurs qui conduiront le navire est indiscutablement un des moyens les plus efficaces pour prévenir les dommages résultant de son exploitation. L'ensemble des de la politique d'armement en ses aspects humains que nous avons pu identifier et qui comprend, rappelons-le, la gestion de la sécurité, la gestion de la philosophie sécuritaire, la gestion du placement des marins, la gestion du recrutement et la gestion de la formation, seront donc autant d'éléments qui devront être intégrés à l'obligation de navigabilité humaine qui pèse sur l'armateur. Il ne devrait pas pouvoir se contenter de montrer une conformité de façade ou un investissement superficiel pour considérer qu'il aura satisfait à cette obligation.

L'ensemble de ces barrières qui visent à prévenir le dommage ne seront pourtant pas infaillibles. Identifier et corriger l'intégralité des erreurs humaines est un objectif ambitieux mais peu réaliste. L'utilisation d'un navire par un équipage compétent permettra cependant de limiter l'étendue et l'aggravation de l'accident qu'il n'aura pas su prévenir. Ainsi, un équipage approprié aurait pu circonscrire l'incendie de l'*Eurasian Dream* quand bien même il aurait été causé initialement par une erreur humaine, et éviter la perte du navire et de son chargement.

668. Avantages d'une exploitation maîtrisée. L'armateur inconsistant favorise la survenance, aggrave ou risque d'aggraver le dommage causé par son équipage. Il a donc un double intérêt à s'investir pleinement dans la gestion humaine de ses navires. Tout d'abord parce que, conformément au droit commun, ce sera lui qui devra répondre, en tant que commettant, des actes et des dommages causés par ses préposés. Mais également et surtout parce que les spécifiés du droit maritime

sur sa responsabilité civile ne seront pleinement opérantes que s'il agit prudemment, tel que le ferait un bon professionnel.

Si l'armateur satisfait à son obligation de *due diligence* pour assurer la navigabilité humaine de son navire, il pourra en effet bénéficier des exemptions et limitations de responsabilité que nous avons pu mentionner. Si la faute de l'équipage qui cause un abordage est prouvée, il pourra par exemple limiter les montants de réparation pour les dommages causés au navire tiers à une somme proportionnelle au tonnage de son navire. Il pourra en outre être exonéré de responsabilité pour les dommages causés à la marchandise par cet accident puisqu'ils auront été causés par une faute nautique.

Un investissement consciencieux de l'armateur dans les compétences de ses équipages lui permettra donc de prévenir le dommage, mais également, s'il n'a pas su l'éviter, de se prévaloir d'un régime de responsabilité très protecteur. Le droit maritime peut apparaître à ce titre comme étant un élément constitutif de la sécurité maritime puisqu'en adaptant le régime de responsabilité civile de l'armateur à la nature de la faute qui sera retenue à son encontre (si tant est qu'elle existe), et qui aura participé au dommage, il semble contribuer à promouvoir les armateurs les plus vertueux. Ceux qui s'investissent le plus dans la compétence de leurs équipages pour assurer une conduite du navire en toute sécurité sont protégés.

669. Démobilisation des armateurs. Mais comme nous avons pu le mentionner dans notre étude, la levée des protections offertes par le droit maritime peut s'avérer très complexe pour le demandeur qui souhaite voir son préjudice réparé, voire impossible. Car dans de nombreux cas, ce sera sur lui que pèsera la charge de la preuve des manquements de l'armateur. Nous avons pu donner des pistes pratiques sur la façon dont ses fautes dans la gestion des équipages pourront être démontrées, mais l'exercice demeure laborieux, notamment dans la démonstration de la faute inexcusable. Les effets produits seront alors inverses à ceux initialement attendus. Conforté par un sentiment d'impunité et motivé par de substantielles économies, l'armateur pourra en effet être tenté d'assurer une gestion de ses équipages à *minima* dont l'unique objectif sera de respecter ses obligations réglementaires. Or, le seul respect de la réglementation n'est pas un critère suffisant pour affirmer que les compétences des équipages sont effectivement maîtrisées.

En continuant de protéger les acteurs les moins investis, le droit maritime tel qu'il est appliqué aujourd'hui apparaît alors comme étant un facteur d'insécurité. Comme le souligne le professeur Tassel, « *la limitation de responsabilité (...), est, au pire, criminogène, (...) au mieux, démobilisante de la prévention du dommage* »¹⁴⁹⁴. A moins d'écarter définitivement le principe de la limitation des montants de réparation en matière maritime, la faute qui permet la levée de ces dits plafonds, la faute inexcusable, devrait être analysée objectivement. Ainsi, seuls les armateurs qui ont tout mis en œuvre pour prévenir le dommage pourront s'en prévaloir. De la même manière, l'exonération de responsabilité pour les dommages causés à la marchandise par la faute nautique du capitaine n'a plus lieu d'être. Cette

¹⁴⁹⁴ TASSEL (Y.), "Le dommage, élément de la faute", *DMF* 2001-619.

disposition anachronique du droit ne peut plus se justifier si l'on considère le degré de contrôle actuel des armateurs sur les navires qu'ils exploitent et sur leurs équipages.

670. Adaptation du droit aux navires assistés. Le besoin de réformer ces aspects du droit maritime se fera à notre sens de plus en plus ressentir avec le déploiement des navires autonomes, ou comme nous le pensons plus probablement, des navires assistés ou hautement automatisés¹⁴⁹⁵. La possibilité qui sera offerte aux armateurs de reprendre la conduite de leurs navires à n'importe quel moment remettra en cause de nombreux fondements du droit. La justification de l'éloignement de l'armateur de son outil de travail et de l'absence de contrôle qu'il pouvait avoir sur son équipage ne tiendra plus. La distance matérielle sera compensée par une proximité décisionnelle.

Le droit maritime devra certainement s'adapter à ces nouveaux modes d'exploitation. Il serait en tous les cas souhaitable qu'il n'agisse plus comme un facteur démobilisant pour les armateurs. Le déploiement de ces nouvelles technologies nécessitera en effet une implication encore plus grande de leur part pour compenser la lenteur d'adaptation de la convention STCW. Ces nouvelles technologies devront être parfaitement maîtrisées par les équipages avant de les installer sur les navires quand bien même aucune réglementation ne les y contraindrait. Malgré le discours rassurant des entreprises maritimes à ce propos, il n'est pas exclu que nombre d'entre elles perçoivent ces outils comme étant de nouveaux moyens de remplacer les opérateurs compétents et de faire ainsi de substantielles économies. Si les institutions du droit maritime ne se remettent pas en question, la prévention du dommage par l'emploi d'une main d'œuvre adaptée ne sera pas, une fois encore, la priorité des armateurs. En maintenant des plafonds de réparation très bas et des exonérations obsolètes, leur motivation pour qu'ils assument la gestion humaine de leurs navires pourra être influencée de façon négative.

Pour ne pas tomber à nouveau dans le piège du tout technologique tel qu'il s'est développé au cours de la seconde moitié du XX^e siècle, l'élément humain devra être considéré à sa juste valeur. Il est en effet « *un élément de fiabilité* » et « *le seul élément des systèmes techniques qui peut adapter son comportement aux éventuels changements de situation* »¹⁴⁹⁶ qui ne soient pas anticipés. Aucun système automatisé n'aurait pu réagir comme a pu le faire le commandant du pétrolier *Limburg* victime d'un attentat au large du Yémen ou le pilote du vol US Airways 1549 qui a fait amerrir son aéronef sur la rivière Hudson en 2009. Le paradigme technologique ne pourra pas s'épanouir pleinement sans une réelle implication des armateurs dans la gestion humaine de leurs navires.

¹⁴⁹⁵ Il ne s'agit pas d'ôter l'homme des passerelles de commandement, selon les fondateurs de la société Shone, mais bien de lui permettre de gagner du temps pour qu'il se consacre aux tâches précises et complexes de courte durée. Les tâches longues et répétitives étant alors confiées à l'intelligence artificielle. In *Mer & Océan* du 30 janvier 2019.

¹⁴⁹⁶ CHAUVIN (Ch.), "Human Factors and Maritime safety", *The Journal of Navigation*, The Royal Institute of Navigation, n°64, (2011), "From the 1970s on, ergonomic studies have shown, contrariwise, that man is an element of reliability. Man is, in fact, the only element of the social technical system that can adapt his/her behaviour to eventual variations of situation."

BIBLIOGRAPHIE

I. Ouvrages généraux

AMALBERTI (R.), *La conduite des systèmes à risques*, Le travail humain, PUF (2013)

BEAUSSANT (A.), *Code Maritime*, T.1, Paris (1840)

BERAR (V.), *Les Phéniciens et l'Odyssee*, T. 1, Armand Colin, Paris (1902)

BERGER (F.), FERRAGU (G.), *Le XXe siècle, 1914-2001*, Hachette Supérieur, 2^e édition (2013)

BRIQUEL-CHATONNET (F.), GUBEL (E.), *Les Phéniciens : aux origines du Liban*, Découvertes, Gallimard, Paris (1998)

DE SEZE (R.), *De la responsabilité des propriétaires de navires et du prêt fait au capitaine en cours de voyage*, Etude critique et pratique de droit maritime, Forgotten Books, Classic Reprint Series (2019)

BUCHEZ (J.B.), ROUX (P.C.), *Histoire Parlementaire de la Révolution française ou Journal des Assemblées nationales depuis 1789 jusqu'à 1815*, T. XXXII, Paris Paulin Librairie (1837)

BUISSON (D.), *Encyclopédie des voiliers*, Edita (1994)

CARTER (J.W.), *Breach of Contract*, Hart Ed. (1984)

CASSAGNOU (B.), *Les grandes mutations de la marine marchande française (1945-1995)*, Comité pour l'histoire économique et financière de la France, Ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, Paris (2002)

CLOSTERMANN (J.P.), *La Conduite du Navire Marchand, Facteurs humains dans une activité à risques*, Bibliothèque de l'Institut Français d'Aide à la Formation Professionnelle Maritime (2010)

DEFELIX (Ch.), et al., *Nouveaux regards sur la gestion des compétences*, Recherche AGRH, Vuibert (2006)

DENIS (H.), *Histoire de la Pensée Economique*, PUF, coll. Thémis (1994)

DUTARTE (P.), *Les instruments de l'astronomie ancienne : de l'Antiquité à la Renaissance*, Vuibert (2006)

FAYLE (C.E.), *A short history of the world's shipping industry*, Routledge (1933)

KRINGS (V.), *La civilisation phénicienne et punique : manuel de recherche*, Leyde - New-York - Cologne, E.J. Brill (1995)

RICHARD (A.), FOGARTY (M.), *Merchant shipping legislation*, LLP, 2nd edition (2004)

HOFSTEDE (G.), *Culture's Consequences: International differences in work-related values*, Beverly Hills, CA, Sage (1980)

- JACOMY (B.), *Une histoire des techniques*, Points Sciences (1990)
- KAUFMAN (H.G.), *Obsolescence and Professional Career Development*, AMACOM, American Management Association (1974)
- LEMARCHAND (Y.), *Comptabilité maritime (prêts à la grosse aventure) : Prêts à la grosse aventure, profits aventureux (XVIIe s.-XVIIIe s.)*, In : Dictionnaire historique de comptabilité des entreprises, Presses Universitaires du Septentrion (2016)
- MALON (C.), *Le Havre Colonial de 1880 à 1960*, Bibliothèque du pôle Universitaire Normand, PUF Caen (2006)
- MARGUET (F.), *Histoire générale de la navigation du XVe au XXe*, Sociétés d'éditions maritimes et coloniales, Paris (1931)
- MARKESINIS (B.S.), DEAKIN (S.F.), *Tort Law*, Oxford University Press, 3rd edition (1995)
- MAROTTE (H.) & GRAU (J.Y.), *Facteurs humains*, ATPL-CPL-IR 040, Partie 2, Institut Jean-Mermoz (2008)
- NORMAN (D.A.) & LEWIS (C.), *Designing for Error. User Centered System Design / New Perspectives on Human-Computer Interaction*, Hillsdale (NJ), USA, Lawrence Erlbaum Associates (1986)
- PERROW (C.), *Normal Accidents, Living with High Risk Technologies*, Princeton University Press (1999)
- REASON (J.), *Human Errors*, New-York, Cambridge University Press (1990)
- REASON (J.), *Managing the risk or organizational accidents*, Adelshot, Ashgate (1997)
- RESCHE (A.), *Rôle des compagnies maritimes transatlantiques dans les relations euro-américaines*, Encyclopédie pour une histoire nouvelle de l'Europe [en ligne], 2016, mis en ligne le 11/04/2016
- SCHOELL (F.S.), *Cours d'histoire des Etats européens depuis le bouleversement de l'Empire romain d'occident jusqu'en 1789*, T. 7, Paris (1830)
- SMITH (A.), *Recherches sur la nature et les causes de la richesse des nations*, Paris (1839)
- VELISSAROPOULOS (J.), *Les naulères grecs, recherches sur les institutions maritimes en Grèce et dans l'orient hellénisé*, Librairie Droz (1980)
- VILLA (M.C.), *Il était un grand navire, le Titanic*, Edilivre (2016)
- VILLIERS (P.), *La France sur mer : De Louis XIII à Napoléon Ier*, Pluriel (2015)
- WALL (R.), *L'Age des Grands Paquebots*, éditions Elsevier (1978)
- STURLEY (M.), *The legislative History of the Carriage of Goods by Sea Act and the Travaux Préparatoires of the Hagues Rules*, Fred B. Rothman & Co, Vol.2 (1990)

II. Traités et manuels

- ANDERSON (P.), *ISM Code: a practical guide to the Legal and Insurance implications*, Informa Law, 2nd edition (2005)

BAILEY (T.), “Managing risks on board ships”, In *Managing Risks in Shipping*, A practical Guide, The Nautical Institute (1999)

BEURIER (J.P.), *Droits Maritimes*, Dalloz (2009- 2010)

BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris (1998)

BONASSIES (P.), SCAPEL (C.), *Traité de droit maritime*, LGDJ, 2^e édition (2010)

BONNECASE (J.), *Traité de droit commercial maritime*, librairie de la société recueil Sirey (1923)

BOUGUER (P.), *Traité du navire, de sa construction et de ses mouvements*, Jombert, Paris (1746)

CAILLOU (M.), LAURENT (D.), PERCIER (F.), *Traité de navigation*, 4^e édition, InfoMer (2005)

CAP 720 – *Flight Crew Training, Cockpit Resource Management (CRM) and Line Oriented Flight (LOFT)*, Civil Aviation Authority (2002); www.caa.co.uk

CARVER (T.G.), *Carriage by Sea*, 13th edition, Stevens & Sons Ltd, UK (June 1982)

COGHLIN (T.), BAKER (A.W.), KENNY (W.), *Time Charter*, 6th edition, Lloyd’s Shipping Law Library, Informa Law, London (2008)

COLES (R.), WATT (E.), *Ship Registration: Law & Practice*, 2nd edition, Lloyds Shipping Law Library, Informa Law (2009)

COOKE (J.), YOUNG (T.) TAYLOR (A.), *Voyage Charter*, 2nd edition, Lloyd’s Shipping Law Library, LLP (2001)

DELEBECQUE (Ph.), *Droit maritime*, Précis Dalloz, 13^e édition (2014)

GRIGGS (P.), WILLIAMS (R.) et FARR (J.), *Limitation of Liability for Maritime Claims*, LLP (2005)

LE BOTERF (G.), *Comment manager la qualité de la formation*, 2^e édition, les Editions d’Organisations, Paris (1995)

MANDARAKA-SHEPPARD (A.), *Managing risks in the Twenty first century: an overview*, Modern Maritime Law, Vol.2 Managing Risks and Liabilities, 3rd edition (2013)

MONTOUSSE (M.), *Analyse économique et historique des sociétés contemporaines*, Bréal Editions (2007)

OYA ÖZCAYIR (Z.), *Port State Control*, LLP, 2nd edition (2004)

PAMBORIDES (G.P.), *The ISM Code: Potential Legal implications*, n°2, International Maritime Law, (1996)

POURCELET (M.), *Le transport maritime sous connaissance. Droit canadien, américain et anglais*, Les Presses de l’Université de Montréal (1972)

RIPERT (G.), *Droit Maritime*, 4^e édition, T.1, librairie Dalloz, (1930)

RODIERE (R.), DU PONTAVICE (E.), *Précis de Droit maritime*, Dalloz, 12^e édition, Paris (1997)

RODIERE (R.), *Traité général de droit maritime*, L’armement, Dalloz, Paris, (1976)

ROEGIERS (X.), *Analyser une action d'éducation ou de formation*, Pédagogie en développement, De Boeck Supérieur, Bruxelles (2007)

SWIFT (A.J.), *Bridge Team Management, A Practical Guide*, The Nautical Institute, 2nd edition (2004)

TETLEY (W.), *International maritime and admiralty law*, Cowansville, Editions Yvon Blais (2002)

WILLINGALE (M.), *Shipmanagement*, Informa Professional, 4th edition (2005)

III. Thèses et mémoires

ARDOINO (J.), *Communications et relations humaines : esquisse d'un modèle d'intelligibilité des organisations*, Mémoire, Bordeaux, Institut d'Administration des Entreprises de l'Université de Bordeaux (1966)

BHARDWAJ (S.), *Challenges and potential of technology integration in modern ship management practices*, Thesis, Plymouth University, UK (November 2013)

BOCZEK (B.A.), *Flags of Convenience: An International Legal Study*, Cambridge, Harvard University Press, (January 1967)

BOURBONNAIS-JACQUARD (I.), *L'abordage maritime*, Thèse de droit, Université d'Aix-Marseille, PUAM (2013)

BUTAEYE (E.), *La formation des marins pour la sécurité maritime, de solutions préventives, en solutions coercitives*, Mémoire Master 2 droit maritime, Université Aix-Marseille (2012).

CARLISLE (R.P.), *Sovereignty for sale: The Origins and Evolution of the Panamanian and Liberian Flags of Convenience*, Annapolis, Naval Institute Press (1981)

CHARRIERE (C.), *Le marin est-il décalé ?* Mémoire d'ethnologie et d'anthropologie sociale, Ecole des Hautes Etudes en Sciences Sociales, Paris (2010)

CLOSTERMANN (J.P.), *Les facteurs humains au cœur de la sécurité maritime : la gestion des ressources en passerelle de navire*, Psychologie, Université de Bretagne Sud (2014)

CORBIER (I.), *La notion juridique d'armateur*, Thèse de droit, PUF (1999)

FEBIN (A.K.), *Evolution of flags of convenience*, National University of Advanced Legal Studies, Cochin, India (December 2007)

FERRER (M.), *La responsabilité des sociétés de classifications*, Thèse de droit, Aix-Marseille Université, PUAM (2004)

GARRET (A.L.), *Le statut des marins sous pavillon français*, Thèse de droit, Université de Nantes, PUAM (2011)

GARRON (R.), *La responsabilité personnelle du capitaine de navire*, Thèse de droit, Aix-en-Provence, édition Librairies techniques, Librairie de la Cour de Cassation, Paris (1966)

GUITARD (R.), *Le contrat de gestion du navire ou contrat de shipmanagement*, Mémoire Master 2 de droit maritime et des transports, Aix-Marseille Université (2012)

KASSEM (A. H.), *The Legal Aspects of Seaworthiness, current law and development*, Submitted to the University of Wales in fulfilment of the requirement for the Degree of Doctor of Philosophy of Law, Swansea University, (2006)

KHODJET EL KHIL (L.), *La pollution de la mer méditerranée du fait du transport maritime*, Thèse de droit, Université Aix-Marseille, PUAM (2003)

LE BORGNE (F.), *Les mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat portuaire comme mécanisme de renforcement de la sécurité maritime, une approche prometteuse du transgouvernementalisme*, Thèse de Droit, Université de Montréal, Université Paul Cézanne, Aix-Marseille III (Octobre 2011)

LEFEBVRE-CHALAIN (H.), *La stratégie normative de l'OMI*, Thèse de droit, Université de Nantes, PUAM (2012)

MATTSON (T.), *Some consequences of the international safety management Code*, Faculty of Law, University of Lund, Master Thesis, (1998)

POURHADI (T.), *Impacts des échanges universitaires internationaux sur les étudiants de l'Université Lumière Lyon 2 : cap sur le Brésil*, Institut des Sciences et des Pratiques d'Education et de formation, Mémoire de Master 2 (2011-2012)

RIMABOSCHI (M.), *L'unification du droit maritime*, Thèse de droit, Aix-Marseille Université, PUAM (2006)

SERIAUX (A.), *La faute du transporteur*, Economica, 2nd éd. (1998)

STAVRAKIDIS (T.), *La faute inexcusable de l'armateur et le principe de la limitation de responsabilité*, Mémoire Master 2 de droit maritime et des transports, Université Aix-en-Provence (2008)

IV. Articles spécialisés

ACHARD (R.), « L'action directe des porteurs de connaissance contre le propriétaire du navire dans l'affrètement à temps », *DMF* 1984-259

ALBA FERNADEZ (M.), GABALDON (J.L.), « Traduction du commentaire de la décision rendue le 14 janvier 2016 par la Cour de cassation espagnole », *DMF* 2016-784

ALBERTON (G.), "Nationalité des capitaines de navire français et reconnaissance des diplômes délivrés au niveau Européen : nouveaux remous en perspective au sein de l'Océan judiciaire ?", *DMF* 2010-718

ALLWOOD (C.M.), "Error Detection Processes in Statistical Problem Solving", *Cognitive Science*, Vol.8 (Oct.1984)

ALLWOOD (C.M.), MONTGOMERY (H.), "Human detection of errors in statistical problem solving", *Scandinavian Journal of Psychology*, Vol.23, 131-139 (Sept.1982)

ANDERSON (H.E.), « The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics, and Alternatives », *The Maritime Lawyer*, 21 (1996-1997)

ANDERSON (P.), *Managing safety at sea*, National Centre for Work Based Learning, Middlesex University (November 2002)

- BERG (H.P.), "Human Factors and safety Culture in Maritime Safety", *The international journal on marine navigation and safety of sea transportation*, Vol.7, n°3 (September 2013)
- BERGANTINO (A.S.), MARLOW (P.B.), "An econometric analysis of the decision to flag out, final report", Cardiff, Seafarer's International Center (1997)
- BEURIER (J.P.), « La sécurité maritime et la protection de l'environnement : évolutions et limites », *DMF* 2004-645
- BEURIER (J.P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean Pierre Quéneudec, Paris, éditions A. Pédone, (2003)
- BLAVEC (A.), « La formation aux métiers de la mer, les Conventions STCW et STCW-F », Dossier, *La Revue Maritime*, n°467 (Janvier 2004)
- BOHIC (A.), « Responsabilité *in solidum* de l'agence de voyage et de l'organisateur de croisière suite à la chute d'un croisiériste titulaire d'un forfait touristique », *DMF* 2017-794
- BOISSON (P.), « L'OMI et la Convention STCW : une révision exemplaire pour répondre aux besoins de la marine de l'an 2000 », *Bulletin technique du Bureau Veritas*, Vol.2 (1995)
- BOISSON (P.), « La problématique de normes », *ADMO*, T. XVI, Nantes (1998)
- BONASSIES (P.), « La nationalité des capitaines de navires et la CJCE », *DMF* 2003-643
- BONASSIES (P.), « Du Code des transports à la Convention d'Athènes : Observations sur la responsabilité du transporteur maritime de passagers », navire *Le Cristal*, *DMF* 2014-755
- BONASSIES (P.), « Etats-Unis d'Amérique, la décision 'Amoco Cadiz' », *DMF* 1984-431
- BONASSIES (P.), « La faute nautique commise par le capitaine en tant qu'il a quitté la passerelle pour une opération de ballastage ne prive pas l'armateur du droit à limitation de responsabilité », *DMF* 2015-775
- BONASSIES (P.), « La nationalité d'un capitaine de navire français », *DMF* 2007-684
- BONASSIES (P.), « Le Code ISM et la limitation de responsabilité de l'armateur », *DMF* 2002-623
- BONASSIES (P.), « L'entrée du droit maritime dans le troisième millénaire », *DMF* 1999-591
- BONASSIES (P.), « Les nouveaux textes sur la limitation de responsabilité de l'armateur. Évolution ou mutation ? » *Annales de l'IMTM*, (1985)
- BONASSIES (P.), « Nouveaux aspects de la responsabilité du capitaine », *DMF* 2002-622
- BONASSIES (P.), « Problèmes et avenir de la limitation de responsabilité », *DMF* 1993-524
- BONASSIES (P.), Rapport de synthèse, Actes de la 9ème journée Ripert, *DMF* 2002-632
- BURKE (M.J.), CHAN-SERAFIN (S.), SALVADOR (R.), SMITH (A.), SARPI (S.A.), "The role of national culture and organizational climate in safety effectiveness", *European Journal of Work and Organizational Psychology* (January 2007)

- BURNS (K.), “Mental models and normal errors”, In Montgomery (H.), Lipshitz, (R.) & Brehmer (B.), (Eds), *How professionals make decisions* (2005)
- BUTLER (R.), “Owners, operators and crew managers: are you sure you know who your employees are?”, *ReedSmith LLP*, Client Alert 08-036, (March 2008)
- CACHARD (O.), « Faute inexcusable de l’armateur : marée basse ou mer étale ? », *DMF* 2013-745
- CARLISLE (R.P.), « Second registers: Maritime Nations respond to Flag of Convenience, 1994-1998 », *The Northern Mariner*, XIX n°3 (July 2009)
- CHAUMETTE (P.), « Gens de mer marins, gens de mer non marins et autres, Décret n°2015-454 du 21 avril 2015 », *DMF* 2016-781
- CHAUMETTE (P.), « La responsabilité pénale de l’armateur vis-à-vis des marins », *ADMO*, T. XXI, Nantes (2003)
- CHAUMETTE (P.), « Le registre international français des navires (RIF) », *DMF* 2005-660
- CHAUMETTE (P.), « Les marins sont-ils encore à bord ? », *ADMO*, T.XXIII, Nantes (2005)
- CHAUVIN (Ch.) et al., *Safety Science*, 47, (2009)
- CHAUVIN (Ch.), “Human Factors and Maritime safety”, *The Journal of Navigation*, The Royal Institute of Navigation, n°64, (2011)
- CHAUVIN (Ch.), CLOSTERMANN (J.P.), HOC (J.M.), “Situation Awareness and the Decision-Making Process in a Dynamic Situation: Avoiding Collisions at Sea”, *Journal of Cognitive Engineering and Decision Making*, Vol.2, n°1, (Spring 2008)
- CHAUVIN (Ch.), LARDJANE (S.), MOREL (G.), CLOSTERMANN (J.P.), LANGARD (B.), “Human and organizational factors in maritime accidents: Analysis of collisions at sea using the HFACS”, *Accident analysis and prevention*, Vol.59 (2013)
- CHAUVIN (Ch.), « Le Facteur Humain et la Sécurité Maritime », dossier IFM, (septembre 2010)
- CHIN-SHAN (L.), KEE-HUNG (L.), Y.H. VENUS (L.), “Effects of national culture on human failures in container shipping: The moderating role of Confucian dynamism”, *Accident Analysis and Prevention*, 49 (2012)
- CHISLETT (M.S.), “Marine simulation and ship manoeuvrability”, Danish Maritime Institute, Lyngby, Denmark, (1996)
- CHOW (W.C.), SHIELDS (M.D.), WU (A.), “The importance of national culture in the design of and preference for management controls for multi-national operations”, *Accounting, Organization and society*, 24 (1999b)
- CLEMENS-JONES (T.), « ‘Heidelberg’ : malfaiteur ou victime d’une injustice ? », *DMF* 1993-533
- CLOSTERMANN (J.P.), « Gestion des ressources à la passerelle », Dossier : L’homme au cœur de la sécurité maritime, *La Revue Maritime* (Septembre 2010)

- CORBIER (I.), « La faute inexcusable de l'armateur ou du droit de l'armateur à limiter sa responsabilité », *DMF* 2002-626
- CORBIER (I.), « Le « lien substantiel » : une expression en quête de reconnaissance », *ADMO*, T.XXVI, Nantes (2008)
- COSNIER (J.), « Les Gestes du Dialogue, la Communication Verbale », *Revue Psychologie de la motivation*, 21, (1996)
- COURCOUX (L.), « Introduction de l'homme au Cœur de la sécurité maritime », *la Revue Maritime*, n°489 (septembre 2010)
- CRESCENZO-D'AURIAC (M.B), « Transport Maritime - Responsabilité du transporteur maritime de passagers et des organisateurs de croisières », *Lexis Nexis*, Fasc. 465-30, (23 mars 2006)
- CROSBIE (J.W.), “Manoeuvring in the Agony of the Moment”, *The Journal of Navigation*, 61, 734-738, The Royal Institute of Navigation, UK (2008)
- DAICHES (M.), “Vessel Stranded as a result of steering wrong course”, *Lloyd's Maritime Law Newsletter*, n°22/92, 25 (july 1992)
- DAL MAZO (E.), « Critères de choix du pavillon du point de vue d'un financier », *DMF* 2015-775
- DE JUGLART (M.), « La responsabilité du propriétaire de navire d'après l'article 216 du Code du commerce », *DMF* 1962
- DELBECQUE (Ph.), <https://www.arbitrage-maritime.org/fr/Misc/Singleshipcompany.pdf>
- DELEBECQUE (Ph.), « La Convention du travail maritime », *Lettre d'information de la chambre Arbitrale Maritime de Paris*, n°32 (2013)
- DELEBECQUE (Ph.), « L'arbitrage maritime international », In « Le droit économique à l'aube du XXI^e siècle », Mélanges en hommage aux professeurs Carreau et Juillard, Pédone (2007)
- DIRKS (J.), “Decision making in the International Maritime Organization - the case of the STCW 95 Convention”, ECPR 2001 Workshop Paper on “Decision making within the International Organizations”
- DRAPIER (S.), « Normes sociales à bord des navires sous pavillon Bis européens : vers le retour des Etats côtiers ? », *Gens de mer : un marché international du travail en perspectives*, Editorial Gomylex (2016)
- EMBREY (D.), “Understanding Human Behaviour and Error”, *Human Error*, Wigan, England, Human Reliability Associates. Retrieved, (June 23, 2005)
- ENDSLEY (M.), “Toward a Theory of Situation Awareness in Dynamic Systems”, *Human Factors*, (1995b)
- FORTIN (A.C.), « L'industrie maritime mondiale 1970-2000, panorama des mutations », Note de synthèse n°48, ISEMAR, octobre 2002
- GALLAIS BOUCHET (A.), « La gestion de l'emploi navigant : des stratégies multiples », Note de synthèse n°144, ISEMAR, avril 2012

- GARON (R.), « La faute du navire », *DMF* 1964-579
- GIRVIN (S.), “The obligation of seaworthiness: shipowner and charterer”, *CML Working Paper* 17/11
- GRIME (R.), “The loss of the right to limit”, In *Limitation of Shipowners Liability: the New Law*, Sweet & Maxwell, Institute of Maritime Law, London (1986)
- HAMSHER (M.), “Seaworthiness and the “*Hong Kong Fir*” decision”, www.lmaa.london/Other-Papers.aspx
- HAVOLD (J.I.), “National cultures and safety orientations: a study of seafarers working for Norwegian shipping companies”, *Work & Stress* 21[2] (2007)
- HOFSTEDE (G.), BOND (M.H.), “The Confucius connection: from cultural roots to economic growth”, *Organizational Dynamics*, 16 (1988)
- KEGELS (A.), « La collecte des faits en matière maritime par la commission nautique près le Tribunal de commerce d’Anvers », *DMF* 2018-800
- KONSTANTINOS (B.), “The distinction between ‘crew negligence’ and ‘crew incompetence’, and the consequences thereof”, *Reed Smith LLP*, Shipping Group, (Nov. 2011)
- KONTOGIANNIS (T.), MALAKIS (S.), “A proactive approach to human error detection and identification in aviation and air traffic control”, *Safety Science*, Vol.47, (May 2009)
- KRONHOLM FRAENDE (M.), “Electronic navigation needs standardization to stay safe”, *BIMCO Bulletin, Technology and Efficiency*, (Feb.2019).
- LAUBER (J.K.), “Northwest 255 at DTW: Anatomy of a Human Error Accident”, *Flight safety Foundation - Human Factors & Aviation Medicine*, Vol.36 - No.4, (July / August 1989)
- LAVENUE (J.J.), « Pavillons bis et concurrence : les enseignements de l'arrêt *Firma Sloman* du 17 mars 1993 », Article paru dans les "Mélanges Langavant", *L'Harmattan* (1999)
- LEFEBVRE (G.), « L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissance », *Les Cahiers du droit*, Vol. 31 (1990)
- MERCOLI (S.), « Les fournisseurs demain d’œuvre maritime et le droit de l’Union européenne », *Gens de mer : un marché international du travail en perspective*, Editorial Gomylex (2016) ; <http://www.gomila-lj.es>
- MIRIBEL (S.), « Droit et sécurité dans les transports aériens et maritimes », *DMF* 2019-810, Colloque International Université Paris I Panthéon Sorbonne Paris, (15 janvier 2019)
- MOLFESSIS (N.), « Requiem pour la faute nautique », *Mélanges P. Bonassies*, éd. Moreux (2001)
- MONTAS (A.), « Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie », *DMF* 2008-691
- MUKHERJEE PROSHANTO (K), “Essentials of the regimes of limitation of liability in Maritime law”, *Admiral IV, Course Material*, Lund University (2012)
- NDENDE (M.), « La mutation des entreprises du secteur des transports maritimes », *DMF* 1992-519

- NICKERSON (R.S.), “Confirmation Biases: A Ubiquitous Phenomenon in Many Guises”, *Review of General Psychology*, 2, (1998)
- NORMAN (D.A.), “Categorization of Action Slips”, *Psychological Review*, Vol.88, n°1, University of California, San Diego (January 1981)
- OYA ÖZCAYIR (Z.), “Flags of Convenience and the Need for International Co-operation”, *International Maritime Law*, Vol.7, Issue 4 (May 2009)
- PASTRE (P.), « L’analyse du travail en didactique professionnelle », *Revue Française de Pédagogie*, Recherches sur les pratiques d’enseignement et de formation, Vol.138, n°1, (2002)
- PASTRE (P.), « La conceptualisation dans l’action : bilan et nouvelles perspectives », *Éducation permanente*, 139 (1999b)
- PIERRONNET (F.X.), « Transport Maritime de Passagers et de leurs bagages, responsabilité du transporteur de passagers », *JurisClasseur Transport*, fasc.1278, (2012)
- PIETTE (G.), « La faute de l’armateur face à la limitation de sa responsabilité et à son assurance en droit canadien », Cour Suprême du Canada, 23 avril 2014, navire *Realice*, DMF 2015-769
- PINEUS (K.), « Quelques réflexions à propos de la limitation de responsabilité de l’armateur », DMF 1979
- RASMUSSEN (J.), “On the Structure of Knowledge: a Morphology of Mental Models”, Riso National Laboratory M-2192, Roskilde Denmark (1979a)
- Report on “The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on Maritime Communication”, A transport RTD program DGVII, Report issued by The Seafarers International Research Center of Cardiff (1999)
- RIVIER (S.), « Retour d’expérience sur l’ECDIS », *Gazette de la chambre*, n°46, printemps 2018
- ROTHBLUM (A.), “Human Error and Marine Safety”, U.S Coast Guard Research & Development Center, (2000)
- ROTHBLUM (A.), SANQUIST (F.), LEE (J.) & Mc CALLUM (M), “Identifying the Effects of Shipboard Automation on Mariner Qualifications and Training and Equipment Design”, Paper prepared for ISHFOB ’95: Informational Symposium, *Human Factors on Board*, Bremen, Germany, (November 15-17, 1995)
- ROUGE (J.). « Recherches sur l’organisation du commerce maritime en Méditerranée sous l’Empire romain », In *Revue belge de philologie et d’histoire*, T. 45, fasc. 2 (1967), Histoire (depuis l’Antiquité) - Geschiedenis (Sedert de Ottidheid)
- Safety and Shipping: “1912-2012: From Titanic to Costa Concordia”, An insurer’s perspective from Allianz Global Corporate & Specialty
- SAMURCAY (R.), ROGALSKI (J.), « Formation aux activités de gestion d’environnements dynamiques : concepts et méthodes », *Éducation permanente*, n°111 (1992)
- SARTER (N.B.), WOODS (D.D.), « Situation Awareness : a critical but ill-defined phenomenon », *The International Journal of Aviation Psychology* 1(1), (1991)
- SERRADJI (C.), « La conception française de la sécurité maritime », *ADMO*, T. XX, Nantes (2002)

- SOMERS (E.), « Effects of ISM on the Limitation of Liability: the End or a New Beginning, International Maritime Conference on International Safety Management Code (ISM) and Maritime Competition », *D. Eur. Transp.* (1999)
- SVENSON (O.) & MAULE (A.J.), (Eds.), “Time pressure and stress in human judgement and decision making”, New York: Plenum Press (1993)
- TASSEL (Y.), “Le dommage, élément de la faute”, *DMF* 2001-619
- TASSY (H.), « A propos du transport de passagers », *DMF* 1998-586
- THEOTOKAS (I.), PROGOULAKE(M), “Cultural diversity, manning strategies and management practices in Greek shipping”, *Maritime Policy and Management* 34 (2007)
- TICE (D.M.), BAUMESTER (R.F.), “Masculinity Inhibits Helping in Emergencies. Personality Does Predict the Bystander Effect”, *Journal of Personality and Social Psychology* 49[2] (2004)
- TOZAJ (D.), XHELILAJ (E.), “Hamburg Rules vs Hague & Visby Rules, an English perspective”, *Constanta Maritime University Annals*, Constanta Maritime University, Vol.13(1), (2010)
- TRAPPE (J.), « La limitation de responsabilité en Allemagne », *DMF* 2002-632
- TSAMOURGELIS (I.), "Selective Replacement of National by Non-National Seafarers in OECD Countries and Employment Function in Maritime Sector", *Maritime Policy & Management*, (October 2009)
- VEAUX-FOURNERIE (V.), VEAUX (D.), « Responsabilité de l’abordage », *Juris Classeur Transport*, T. 4, fasc. 1233 (2014)
- VIALARD (A.), « L’affaire ‘Heidberg’ : gros temps sur la Convention de Londres 1976 sur la limitation de responsabilité en matière de créances maritimes », *DMF* 1993-533
- VIALARD (A.), « L’évolution de la faute inexcusable et la limitation », *DMF* 2002-628
- VIALARD (A.), « La limitation de responsabilité, clé de doute pour le droit maritime du 21^e Siècle », *DMF* 2009-699
- VIDAL-GOMEL (C.), ROGALSKI (J.), « La conceptualisation et la place des concepts pragmatiques dans l’activité professionnelle et le développement des compétences », *Activités* [En ligne], 4-1 | (avril 2007) ; consulté sur <http://activites.revues.org/1401>
- WICKENS (C.D.), “Situation awareness: Review of Mica Endsley’s 1995 Articles on Situation Awareness Theory and Measurement”, *Human Factors*, Vol.50, n°3, (June 2008)
- ZANLONGHI (X.), « La vision de la personne âgée », consulté sur le site https://metrovision.fr/pdf/2001_zanlonghi_B.pdf (2001)
- ZHENGJIANG (L.), “Identifying and reducing the involvement of human element in collisions at sea”, World Maritime University Dissertations (2001), paper 109

V. Commentaires de jurisprudence

Commission européenne c. République Hellénique, *DMF* 2010-714, Obs. BONASSIES (P.)

CJCE, arrêt *Sloman*, affaires C-72/91 et C-73/91 du 17 mars 1993, *DMF* 1993-421, obs. CHAUMETTE (P.)

CA Caen, 2 octobre 2001, navire *Johanna Hendrika*, *DMF* 2001-621, obs. BONASSIES (P.)

CA Bordeaux, 14 janvier 2013, *DMF* 2013-745, obs. CACHARD (O.)

Cass. Soc, 28 novembre 2002, n°00-12365, *Bull. 2002 V*, *DMF* 2003-847, obs. CHAUMETTE (P.)

Cass. Com. 20 février 1962, *Bull.*, navire *Calédonien*, *DMF* 1962.335 n. RODIERE (R.)

CA Montpellier (2^{ème} Ch. Sec. A), 18 novembre 2003, navires *L'Inglais* et *François Delphine*, *DMF* 2005-662, obs. CORBIER (I.)

Cour suprême d'Algérie, 13 octobre 2016, *DMF* 2018-798, p. 44, obs. CACHARD (O.)

Cass. Crim, 23 novembre 2004, n°04-84265, *Bull. Crim. 2004*, *DMF* 2005-302, obs. RENARD (J.L.)

Conseil Constitutionnel, 28 avril 2005, n° 2005-514 DC, *JO* 4 mai 2005, CHAUMETTE (P.), *RCDIP*, 2006, n° 2

CA Paris (5^e Ch.), 27 octobre 2005, navire *Wadai*, *DMF* 2006-672, obs. CACHARD (O.)

CA Bordeaux, 14 janvier 2013, navire *Heidberg*, *DMF* 2013-201, obs. CACHARD (O.)

Cass. Civ. (2^e Ch.), 3 septembre 2009, n°08-12732, *DMF* 2010-710, obs. LE BIHAN-GUENOLE (M.)

CJUE, 15 décembre 2011, *Jan Voogsgeerd c. Navimer SA, Dr. soc.*, 2012, n°3, obs. CHAUMETTE (P.)

CA Aix-en-Provence, 23 juin 2015, B.P. c. Sté Songey, n°12-22619, *DMF* 2015-744, obs. CHAUMETTE (P.)

Cass. Com, 20 février 2001, n°98-18617, *Bull. 2001 IV*, navire *Moheli*, *DMF* n°623, 2002, p.144 et s., obs. NICOLAS (P.Y)

CA Montpellier (Ch. Corr.), 4 novembre 2004, navire *Brescou*, *DMF* 2005-713, obs. CORBIER (I.)

Cass. Soc., 1 février 2017, n°15-23723, inédit, navire *King K*, *DMF* 2017-789, obs. THOMAS (F.)

Cass. Com., 14 mai 2002, n°99-17761, *Bull. 2002 IV*, navire *Ethnos*, *DMF* 2002-620, obs. DELEBECQUE (Ph.)

Cass. com., 8 octobre 2003, n°02-10202, *Bull. 2003 IV*, navire *Multitank Arcadia*, *DMF* 2003-643 obs. BONASSIES (P.) ; *RTD Com.* 2004, p. 391, Obs., DELEBECQUE (Ph.)

Cour d'appel fédérale de New-York, 7 août 1978, Tug *Ocean Prince v. U.S.*, *DMF* 1979, p. 435, obs. BONASSIES (P.)

Cass. Com., 8 mars 2017, n°15-23220, navire *Motus*, *DMF* 2017-793, obs. MIRIBEL (S.)

Cass. com., 14 mai 2002, n°99-17761, *Bull. 2002 IV*, obs. VIALARD (A.), *DMF* 2002-627; REMOND-GUILLOUD (M.), *DMF* 2006-671

Cass. Civ., 18 juin 2014, n°13-11898, *Bull. 2014 I*, *DMF* 2014-755, obs. BONASSIES (P.) ; *RDT* 2014, n° 43, obs. NDEDE (M.) ; *rev. Scapel* 2014, 123

Cass. Com, 8 novembre 2017, n°16-24656, *Bull.*, navire *Cala Rossa*, obs. BONASSIES (P.), *DMF* 2018-798

CA Aix-en-Provence, 10 octobre 2001, navire *Multitank Arcadia*, *DMF* 2002-623, p.150, Obs. BONASSIES (P.)

CA Paris, 30 mars 2010, *D.* 212, p.2711, DELEBECQUE (Ph.)

Cass. Com., 3 mars 1992, n°89-21273, inédit, navire *Tamar*, THOMAS (J.Y.), *Gazette de la Chambre* n°24, Hiver 2010/2011

Cass. Com., 10 juillet 2001, n°99-12258, inédit, navire *Lloyd Pacifico*, *DMF* 2002.247, obs. NICOLAS (P.-Y.)

Cass. Com., 11 mars 1965, n°61-11772, *Bull.*, navire *Phryné*, *DMF* 1965.408, n. CALAIS-AULOY (J.)

Cass. Com. 17 décembre 2013, n°12-28226, *Bull. 2013 IV*, navire *Delphine Delmas*, *DMF* 2014-756, obs. MIRIBEL (S.)

Cass. Ch. Réunion, 11 mars 1960, n°2141, *Bull. Cass. Réu.*, *DMF* 1960.331, n. RODIERE (R.)

CA Rouen, 30 mars 1988, navire *Kirsten -Skou*, *DMF* 1989, p. 25, obs. REMOND GUILLOUD (M.), LEFORT (D.)

Cass. Com., 30 mars 2010, n°09-11397, inédit, navire *Windsong*, *DMF* 2010-714, obs. CORBIER (I.)

Cass. Crim, 13 mars 2007, n°06-85422, inédit, navire *La Normande*, *DMF* 2007-686, obs. BONASSIES (P.)

TI Bordeaux, 27 septembre 2017, *DMF* 2018-799, obs. CHAUMETTE (P.)

Cass. Com. 23 janvier 1959, n°57-10063, *Bull. 1959 II*, *DMF* 1959, n. RODIERE (R.)

CA Bordeaux, 13 janvier 2014, *DMF* 2014-344, obs. HENRY (L)

CA Paris (Pôle 2, Ch.5), 30 janvier 2018, *DMF* 2018-803, obs. JUDE (J.M.)

CA Paris, 3 juillet 2014, navire *The One*, n°12.17053, *DMF* 762-800, obs. PIETTE (G.)

Cass. Com, 26 octobre 1999, n°97-17715, *Bull. 1999 IV*, navire *Fatima*, *DMF* 2000-601, obs. CORBIER (I.)

CA Aix en Provence, 25 février 1979, navire *Ann Bewa*, *DMF* 1980.51, obs. BONASSIES (P.)

CA Rouen (Ch. Civ. et Com.), 13 mars 2014, navire *Pacific*, *DMF* 2014-758, obs. HUMANN (C.)

VI. Articles de presse, colloques et sites d'informations

Le journal de la Marine Marchande, n°93, janvier 1921, « La récente réforme de l'enseignement »

Le Journal de la Marine Marchande, 17 juin 2016, « Partenariat entre Armateurs de France et l'Ecole Nationale Supérieure Maritime »

Le Marin, 13 mars 1987, "Les naufragés de la libre entreprise"

Le Marin, 8 avril 2005, « RIF : le chemin du dumping social »

Le Marin, n°3015, 22 avril 2005, “Le RIF adopté laisse les marins amers. Le Rif est une avancée à ne pas négliger”

Le Marin, 6 mai 2005, “Le RIF un FoC! Qu’arrive t’il à ITF?”

Le Marin, 15 janvier 2016, « Sécurité Maritime : l’OMI rend obligatoire les audits des pays membres »

Le Marin, 4 mai 2017, « La revalidation des certificats de sécurité sur la sellette »

Le Marin, 10 octobre 2017, « Le *Mayoury*, un pétrolier neuf sous pavillon français »

Mer et Marine, octobre 2016, « La compétitivité du RIF s’est accrue »

Mer et Marine, 04 février 2011, « Le porte-conteneurs Maersk Gironde change de pavillon »

Mer et Marine, 5 juin 2017, « Naufrage de l’Erika, à l’heure des réquisitions »

Mer et Marine, 21 novembre 2017, « Les navires autonomes je n’y crois pas »

Lloyd’s List News, 24 mars 2017, « Maritime industry faces shortfall of qualified personnel »

Le Monde, 23 novembre 2017, « Le navire autonome pointe sa coque »

Les échos, 4 décembre 2018, « Un ferry norvégien réalise une traversée sans intervention humaine »

L’Essentiel On Line, 29 septembre 2011, « La Marine du grand Ducale et ses profits »

GCaptain, 13 décembre 2018, « New report explores human impact of autonomous ships »

Xinhua, 23 octobre 2017, « La Chine utilise des navires sans équipage pour une étude géologique des côtes »

www.meretmarine.com, 20 septembre 2007, « Pénurie de navigants : la marine marchande à l’heure du dépavillonnement ? »

www.humanité.fr, 24 janvier 2012, « Les vieux pays maritimes d’Europe sont complices du dumping social »

www.lesechos.fr, 05 avril 2016, « Le pavillon français vaut bien une vraie politique industrielle »

www.lemonde.fr, 31 mai 2016, « *Costa-Concordia* : la condamnation du commandant à 16 ans de prison confirmée en appel »

www.lesechos.fr, 08 février 2017, « Entretien avec Philippe Louis Dreyfus : le pavillon français choisi par un champion »

<https://www.franceinter.fr/emissions/le-journal-de-13h/le-journal-de-13h-29-janvier-2019>

SINGHAL S (N.), « Drowning in a sea of paper », article paru sur le site Shipping Community, 22 février 2013, consulté sur le site <http://shipping-community.com/>

“The erosion of margins through rising vessel operating, maintenance and repair costs”, Lloyd’s Shipping Economist Ship Finance Conference, (November 1991)

AMADASI-GUZZO (M.G.), « Notes sur les graffiti phéniciens de Mogador », *In* : Lixus, Actes du colloque de Larache (8-11 novembre 1989) Rome : Ecole française de Rome

BAUCHET (P.), professeur émérite à l'université de Paris I-Sorbonne, « L'évolution des flux internationaux des marchandises intéressant l'Europe », Conférence donnée le 6 novembre 1997 à l'Académie de Marine, Communications et mémoires de l'année académique 1996-1997

BOISTEL (G.), Docteur en histoire des sciences, Université de Nantes, « De la suppression des écoles d'hydrographie aux écoles nationales de navigation maritime, 1870-1920 : 50 années de flou pour l'enseignement maritime », Colloque, le Havre, 28 et 29 octobre 2011

COCHARD (N.), « La formation des Marins à l'heure de la modernisation de la navigation, l'exemple du Havre (fin XIXe – début XXe siècles) », Colloque, le Havre, 28 et 29 octobre 2011

COMBACAU (J.), rapport de synthèse au Colloque de 1992 de la Société française du droit international, Travaux du colloque

Conférence « *Seafarers Matters* » tenue à Bruxelles en février 2017 rapportée dans *Le Marin*, 09 mars 2017

FAUQUE (D.), Docteur en histoire des sciences, Université Paris-Sud 11, « Les Bouguer et l'école d'hydrographie du Croisic (1691-1788) », Colloque, le Havre, 28 et 29 octobre 2011

HELMREICH (R.), "Building Safety on the Three Cultures of Aviation", In Proceedings of the IATA Human Factors Seminar, Bangkok, Thailand, August 12, 1998

JOHNSON (C.W.), SHEA (C.), HOLLOWAY (C.M.), "The Role of Trust and Interaction in GPS Related Accidents: A Human Factors Safety Assessment of the Global Positioning System (GPS)", 26th Annual Conference of the International Systems Safety Society, August 25-29, 2008, Vancouver, Canada (2008)

KASPRZYK-ISTIN (M.C.), « Regards sur l'enseignement dans les écoles d'hydrographie au début du XXe siècle », Colloque, le Havre, 28 et 29 octobre 2011

MARTYR (P.), « ISM Code / pollution – Lawyer », presented at the International Marine Insurance Conference 'A Time of Change' held in London on 12-13 Feb. 1997

MORRIS (J.), "Lost at sea: 'Flags of Convenience' Give Owners a Paper Refuge", *Houston Chronicle*, August 22, 1996

POURZANJANI (M.), « Analysis of human error in co-ordinating ship's collision avoidance action », In: Proceedings of ICCGS 2001: 2nd International Conference on collision and Grounding of Ships (2001)

REMOND-GOUILLOUD (M.), « *Amoco Cadiz*, Remarques sur un prototype », Colloque « Objectif Mer », Université de Paris I (Panthéon / Sorbonne) 26-28 mai 1983, IFREMER 1984

ROPARS (G.), GORRE (G.), LE FLOCH (A.), ENOCH (J.), LAKSHMINARAYANAN (V.), "A depolarizer as a possible precise sunstone for Viking navigation by polarized skylight", Proceedings of the Royal Society A., (2012) 468

TOUSMIN (C.), « La formation en entreprise : enjeux et stratégies », Séminaire d'échange des pratiques, HEC Liège (mai 2005)

VII. Rapports publics

“The Impact of Multicultural and Multilingual Crews on Maritime Communication”, The MARCOM Project, Final Report, Vol.1, A Transport RTD Program, DG VII

« The Economic Value of the UE shipping industry: A report for the European Community Shipowners Association (ECSA) », Oxford Economics (April 2014)

BESSELAT (J.Y.), Rapport fait au nom de la Commission des affaires économiques, de l’environnement et du territoire sur la proposition de loi adoptée par le Sénat relative à la création du RIF, Assemblée Nationale, n°2039, 25 janvier 2005

Centre d’Etudes et de Recherche sur les Qualifications (CEREQ), « Regards croisés sur la formation continue en entreprise - Dix études de cas », Net.doc n°21, janvier 2006

CNUCED, Etude sur les transports maritimes, 2001 : http://unctad.org/fr/Docs/rmt2001_fr.pdf

CNUCED, Etude sur les transports maritimes, 2014 : https://unctad.org/fr/PublicationsLibrary/rmt2014_fr.pdf

CNUCED, Etude sur les transports maritimes 2018 : https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2018_en.pdf

COUANAU (R.), Avis présenté au nom des commission des affaires culturelles, familiales et sociales sur le titre II de la proposition de loi, adoptée par le Sénat, relative à la création du RIF, Assemblée Nationale, n°2035, 19 janvier 2005

European Maritime Safety Agency, Annual Report, 2011

GUEGOT (F.), Rapport d’information déposé par la commission des affaires culturelles et familiales et sociales en conclusion des travaux sur la formation tout au long de la vie, Assemblée Nationale, n°1298, Décembre 2008

HAMON (J.Y.), DUBOIS (J.C.), « L’avenir de la flotte de commerce Française : une démarche collective », Rapport au ministre de l’équipement, du transport et du logement, 25 février 2000

LANDRAIN (E.), PRIOU (C.), “De l’Erika au Prestige, la mer de tous les vices”, Rapport fait au nom de la commission d’enquête sur l’application des mesures préconisées en matière de sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants et l’évaluation de leur efficacité, Assemblée Nationale, n°1018, 10 juillet 2003

LE GRAND (J.F.), Rapport d’information fait au nom de la mission d’information chargée d’examiner les conditions de sécurité du transport maritime, Sénat, n°500, 13 juin 1994

LEROY (A.), Rapport fait au nom de la commission du développement durable et de l’aménagement du territoire sur la proposition de loi pour l’économie bleue, Assemblée Nationale, n°3178, 28 octobre 2015

Projet annuel de performances de la mission Écologie, Développement et Aménagement Durables pour l’année 2016

Rapport fait à la Convention nationale dans sa séance du 7 messidor an III (25 juin 1795), par le Représentant du peuple Grégoire, sur l’établissement du Bureau des Longitudes

REJET (C.), Rapport fait au nom de la commission des affaires économiques sur le projet de loi relatif à la nationalité des équipages de navires, Sénat, n°439, 12 septembre 2007

SEILER (C.), « Le plan de formation dans les entreprises : de la formalité à l'outil stratégique », Etude réalisée par SEMAPHORES pour le Commissariat Général à la Stratégie et à la Prospective (CGSP), juin 2013

SEILLIER (B.), « Formation professionnelle : le droit de savoir », Rapport d'information fait au nom de la mission commune d'information Formation professionnelle, Sénat, n°365, 4 juillet 2007

VIII. Rapports techniques d'accidents

Accident de Tenerife: Aircraft accident report: "Human Factor report on the Tenerife accident", Airline Pilot Association, Engineering and Air safety, Washington D.C

AM Vela & Searod Mersey: ATSB, Collision between *AM Vella* & *Searoad Mersey*, Investigation Report 64 (2016)

Celtic Carrier: MAIB Accident Report, Report on the investigation of the fire onboard *Celtic Carrier* on 26th April 2013, Rep. n°18/2014

CFL Performer: MAIB report on the investigation of the grounding of *CFL Performer*, Haisborough Sand, North Sea, 12 may 2008, Report n°21/2008, Dec. 2008

CMA CGM Florida & Chou Shan: Report on the investigation of the collision between *CMA CGM Florida* and *Chou Shan* on 19 March 2013, MAIB, Report n°11/2014

Costa Concordia: Report on the Safety Technical Investigation, Cruise Ship *Costa Concordia*, Marine casualty on January 13, 2012, Marine Casualty Investigated Body, MIT

Gudermes & Saint Jacques II: MAIB report on the investigation of the collision between *Gudermes* and *Saint Jacques II* in the Dover Strait on April 23, 2001, Report n°05/2002 (Feb.2002)

Herald of Free Enterprise: M/V *Herald of Free Enterprise*, Report of Court n°8074, formal investigation, September 1987

Koningin Beatrix: Report on the investigation of the man overboard from *Koningin Beatrix* in the Irish Sea on 29 october 2000, MAIB report n° 39/2001, December 2001

MAIB Safety Digest, Lessons from Marine Accident Reports, n° 02/2017

Maingas & MSC Mee May, Rapport d'enquête technique, Abordage entre le navire *Maingas* et *MSC Mee May*, survenu le 26 mars 2004 en Seine, BEA Mer, 2005

MAIB Safety Digest, Lessons from Marine Accident Reports, n°02/1999

Muros: MAIB report on the investigation of the grounding of *Muros*, Haisborough Sand, North Sea, 3 dec. 2016, Report n°22/2017, Oct. 2017

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

OOCL Europe: Report of investigation into the fatal accident of a deck cadet on board the Hong Kong registered container vessel "*OOCL Europe*" at Dammam, Saudi Arabia on 12 February 2015, The Hong Kong Special Administrative Region, Marine Department, Marine Accident Investigation Section - 1 February 2016

Ouzo: MAIB, Report on the investigation of the loss of the sailing yacht *Ouzo*, Report n°07/2007

Queen of Alberni & Shinwa Maru : Rapport d'enquête maritime sur l'abordage entre le traversier *Queen of Alberni* et le vraquier *Shinwa Maru* dans le Déroit de Georgia (Colombie-Britannique), le 12 mars 1992, BST Canada, Rap.n° M92W1022

Queen of the North: Striking and Subsequent sinking passenger and vehicle Ferry *Queen of the North*, 22 March 2006, Marine Investigation Report M06W0052, Transportation Safety Board of Canada

Royal Majesty: Marine Accident Report, Grounding of the Panamian Passenger Ship *Royal Majesty* on Rose and Crown Shoal Near Nantucket, Massachusetts, June 10, 1995, National Transportation Safety Board/Mar-97-01

Samco Europe et *MSC Prestige* : Rapport d'enquête technique, Abordage entre le supertanker *SAMCO EUROPE* et le porte-conteneurs *MSC PRESTIGE* survenu le 7 décembre 2007 dans le Golfe d'Aden, BEA Mer

Scandinavian Star: Marine Accident Report, Fire on board the Bahamian passenger ship *The Scandinavian Star*, in the Gulf of Mexico, March 15, 1998, NTSB/MAR-89/04, Washington D.C. 20594n (1999)

Scandinavian Star: PALMBERG (P.), GEORGSSON (H.), *Scandinavian Star*, Fire investigation, Preliminary Study, Malmö, Sweden

Sea Lady: Report on the investigation of the accident on board *M/V Sea Lady* on 23 February 2014, Government of Gibraltar, Maritime Administration

Sichem Osprey : Rapport d'enquête technique du Bureau Enquête Analyse Mer, Echouement du cargo chimiquier *Sichem Osprey* le 10 février sur l'île de Clipperton, BEA Mer

United Airlines 232: Rapport d'investigation n° NTSB/AAR-90/06, *United Airlines Flight 232*, MacDonnell Douglas DC-10-10, Sioux Gateway Airport, Sioux City, Iowa, July 19, 1989

IX. Sites Internet

Base de données navires : www.seaweb.com

Dictionnaire en ligne : <http://www.larousse.fr>

Dictionnaire juridique en ligne : www.dictionnaire-juridique.com

Référentiels de la formation maritime française : <https://extranet.supmaritime.fr/faces/ChoixDonnee.xhtml>

Librairie maritime en ligne : www.lamerenlivres.fr

Site d'armateurs de France : www.armateursdefrance.org

Site d'Hofstede sur les différences culturelles : www.hofstede-insights.com

Site de l'administration maritime du Luxembourg : <http://www.maritime.lu>

Site de l'administration maritime norvégienne : www.sjofartsdir.no

Site de l'agence européenne de la sécurité maritime : <http://www.emsa.europa.eu>

Site de l'armateur allemand Vega Reederei : <http://www.vega-reederei.de/>

Site de l'armateur finois Godby Shipping : <https://www.godbyshipping.fi/en/fleet>

Site de l'association française des capitaines de navires : www.afcan.org

Site de l'aviation civile du Royaume-Uni : www.caa.co.uk

Site sur l'état de la réglementation communautaire : <http://eur-lex.europa.eu>

Site de l'Etat du pavillon de Malte : <http://www.transport.gov.mt/ship-registration>

Site de l'INSEE : <https://www.insee.fr/>

Site de l'ITF : <http://www.itfglobal.org>

Site de l'OIT : www.ilo.co

Site de Port Revel : <http://www.fr.portrevel.com/>

Site de l'UNCTAD : <http://unctadstat.unctad.org>

Site des USCG : www.uscg.mil/hq/cgcvc/cvc2/psc/safety/detentions.asp

Site du fournisseur de formation maritime en *e-learning* Videotel : www.videotel.com

Site du GARD : www.gard.no

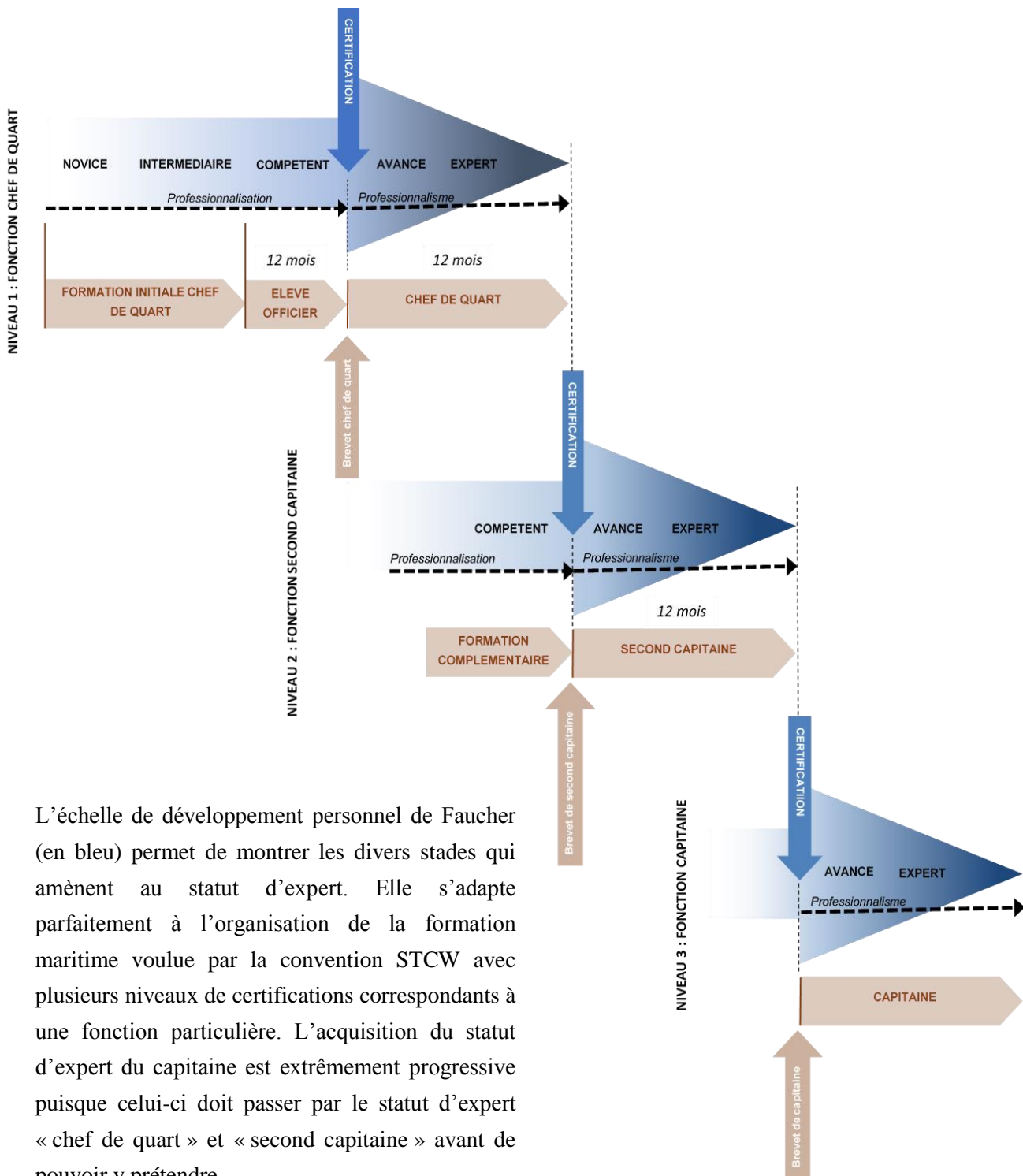
Site du gestionnaire technique Wilsonship : www.wilsonship.no

Site internet du Paris MoU : <https://www.parismou.org/>

ANNEXES

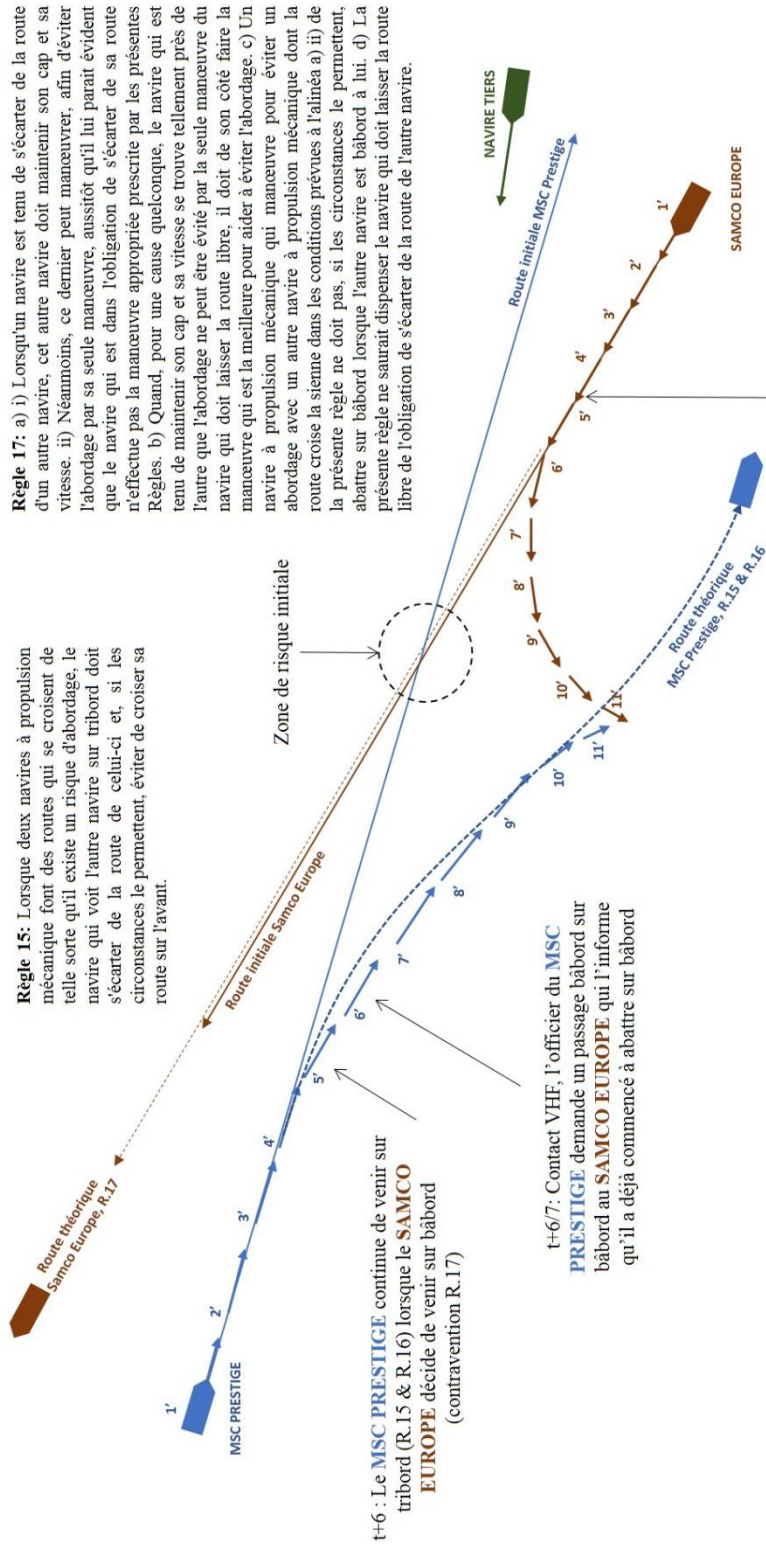
I. Annexe 1 : Echelle de développement des compétences individuelles de Faucher	410
II. Annexe 2 : Représentation schématique de l’abordage entre les navires <i>Samco Europe</i> et <i>MSC Prestige</i>	411
III. Annexe 3 : Exemple de brevet et certificat émis par l’administration française	412
IV. Annexe 4 : Exemple de visa émis par l’Administration du Duché du Luxembourg sur le même brevet	414
V. Annexe 5 : La particularité culturelle française	415
VI. Annexe 6 : Exemple de système de notation du personnel navigant	416
VII. Annexe 7 : Exemple de coassurance	417
VIII. Annexe 8 : La clause Paramount intégrée au contrat d’affrètement : une modification de la nature de l’obligation de navigabilité	417
IX. Annexe 9 : Etat de la flotte mondiale – tonnage contrôlé et enregistré par pays ..	418
X. Annexe 10 : Répartition des nationalités des marins en fonction du lieu géographique des sociétés d’armement	419
XI. Annexe 11 : Exemple de <i>Minimum Safe Manning</i> validé par l’Etat du pavillon ..	420

I. Annexe 1 : Echelle de développement des compétences individuelles de Faucher



L'échelle de développement personnel de Faucher (en bleu) permet de montrer les divers stades qui amènent au statut d'expert. Elle s'adapte parfaitement à l'organisation de la formation maritime voulue par la convention STCW avec plusieurs niveaux de certifications correspondant à une fonction particulière. L'acquisition du statut d'expert du capitaine est extrêmement progressive puisque celui-ci doit passer par le statut d'expert « chef de quart » et « second capitaine » avant de pouvoir y prétendre.

II. Annexe 2 : Représentation schématique de l'abordage entre les navires *Samco Europe* et *MSC Prestige*



III. Annexe 3 : Exemple de brevet et certificat émis par l'administration française

Références du brevet qui permettent de contrôler son authenticité et sa validité

**RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
FRENCH REPUBLIC**

CHEF DE QUART DE NAVIRE DE MER

BREVET DÉLIVRÉ EN VERTU DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DÉLIVRANCE DES BREVETS ET DE VELLE, TELLE QUE MODIFIÉE
Certificate of competency issued under the provisions of the international convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers 1978, as amended

VII/1 Fonction que le détenteur est autorisé à assumer : chef de quart (fonction principale). **16/01/2018**
Règles STCW / STCW Regulations Valable jusqu'au / valid until

Le Gouvernement de la République Française certifie que le titulaire du présent brevet a été jugé dûment qualifié conformément aux dispositions des règles susvisées de la Convention STCW et compétent pour s'acquitter des fonctions ci-après, aux niveaux spécifiés, sous réserve de toute restriction applicable.
The Government of the French Republic certifies that the holder of the certificate of competency has been found duly qualified in accordance with the regulations of the STCW Convention mentioned above and has been found competent to perform the following functions, as the levels specified, subject to any limitations indicated.

Fonction - Function	Niveau - Level
Entretien et réparation - Maintenance and repair	Opérationnel - Operational
Navigation - Navigation	Opérationnel - Operational
Contrôle de l'exploitation du navire et assistance aux personnes à bord - Controlling the operation of the ship and care for persons on board	Opérationnel - Operational
Électrotechnique, électronique et systèmes de commande - Electronic, electrical and control engineering	Opérationnel - Operational
Manutention et arrimage de la cargaison - Cargo handling and stowage	Opérationnel - Operational
Mécanique navale - Marine engineering	Opérationnel - Operational


Le titulaire légitime du présent brevet peut servir dans la ou les capacités ci-après spécifiées dans les prescriptions applicables de l'Administration concernant les effectifs de sécurité.
The lawful holder of this certificate may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration.


Capacité - Capacity	Restrictions - Limitations applying
Officier polyvalent - Polyvalent Officer	Sans limitation - Unlimited
Officier chargé du quart à la passerelle - Officer in charge of a navigational watch	Sans limitation - Unlimited
Officier chargé du quart à la machine - Officer in charge of a engineering watch	Sans limitation - Unlimited

L'original du présent brevet doit, conformément au paragraphe 11 de la règle 1/2 de la Convention, se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire.
The original of this certificate must be kept available in accordance with Regulation 1/2, paragraph 11 of the Convention while serving on a ship.


Date du dernier renouvellement (validité 5 ans)

Revalidé le - Date of revalidation : 28/01/2013

Titulaire du titre
Nom - Surname : BUTAEYE
Prénom - First Name : ETIENNE
Date de naissance - Date of birth : 30/06/1983
Signature - Signature : 

Par - By : LE DIRECTEUR INTERREGIONAL DE LA MER MANCHE EST-MER DU NORD
Laurent COURCOL


Date d'effet - Effective date : 17/01/2013



RF

N° du titre : 10028908/1
Certificate number
N° de titulaire : 20048081
Holder's number

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
FRENCH REPUBLIC

CERTIFICAT DE QUALIFICATION AVANCÉE À LA LUTTE CONTRE L'INCENDIE

CERTIFICAT DÉLIVRÉ EN VERTU DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION INTERNATIONALE DE 1978 SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DÉLIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE, TELLE QUE MODIFIÉE EN 1995

Certificate issued under the provisions of the international convention on standards of training, certification and watchkeeping for seafarers 1978, as amended in 1995

VI/3

Règles STCW / STCW Regulations

Certification pour assumer une fonction secondaire. Le détenteur pourra par exemple faire partie d'une équipe de lutte contre les incendies ou en diriger les opérations.

Le Gouvernement de la République Française certifie que le titulaire du présent certificat a suivi un programme approuvé de formation avancée à la lutte contre l'incendie et a acquis les connaissances nécessaires pour organiser et diriger les opérations de lutte contre l'incendie.

Il a en conséquence été jugé dûment formé et qualifié conformément aux dispositions des règles susvisées de la Convention internationale STCW.

L'original du présent certificat doit, conformément au paragraphe 9 de la règle I/2 de la Convention, se trouver à bord du navire sur lequel sert le titulaire.

The Government of the French Republic certifies that the holder of the certificate has completed an approved training program in advanced fire-fighting and has gained the appropriate knowledge to plan and control fire-fighting operations.

He has consequently been found duly trained and qualified in accordance with the provisions of the above regulation of the International Convention STCW.

The original of this certificate must be kept available in accordance with Regulation I/2, paragraph 9 of the Convention while serving on a ship.

Le « programme approuvé de formation » peut être dispensé directement par l'Etat formateur mais également par des sociétés approuvées par l'administration de ce même Etat.



Titulaire du titre

Nom - Surname :
BUTAËYE

Prénom - First Name :
ETIENNE

Date de naissance - Date of birth :
30/06/1983

Signature - Signature :

Délivré le - Issued on :

15/03/2010

Par - By :

LE DIRECTEUR REGIONAL DES AFFAIRES
MARITIMES DE BASSE NORMANDIE
Thierry DUSART



Date d'effet - Effective date :
11/03/2010

RE

IV. Annexe 4 : Exemple de visa émis par l'Administration du Duché du Luxembourg sur le même brevet

Le Commissaire aux affaires maritimes à Luxembourg certifie que le brevet No (1) 10001397/1 délivré à (2) BUTAËYE Etienne par la/le/les (3) France ou en son nom est dûment reconnu conformément aux dispositions de la règle I/10 de la Convention susvisée, telle que modifiée, et que le titulaire légitime est autorisé à s'acquitter des fonctions ci-après, aux niveaux spécifiés, sous réserve de toute restriction indiquée jusqu'au (4) 05/12/2013.

The Commissioner for maritime affairs in Luxembourg certifies that Certificate No (1) issued to (2) by or on behalf of (3) (Country) is duly recognized in accordance with the provisions of regulations I/10 of the above Convention, as amended, and the lawful holder is authorized to perform the following functions at the levels specified, subject to any limitations indicated until (4).

FONCTION FUNCTION	NIVEAU LEVEL	RESTRICTIONS (EVENTUELLES) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Navigation	Operational	None
Cargo Handling and Stowage	Operational	None
Controlling the operation of the ship and care for persons on board	Operational	None

Reconnaissance d'un brevet émis par un Etat formateur tiers

Le présent document ne donne pas droit aux capitaines et officiers d'exercer leurs fonctions à bord des navires citernes, gaziers ou transporteurs chimiques sans un visa de reconnaissance d'une formation spécifique.

The present document does not give the right to sail as master and officer on board of tankers, gas carriers and chemical tankers without an endorsement of recognition of a specific training.

Le titulaire légitime du présent visa peut servir dans l'une ou l'autre des capacités ci-après spécifiées dans les prescriptions applicables de l'administration relatives aux effectifs de sécurité :


The lawful holder of this endorsement may serve in the following capacity or capacities specified in the applicable safe manning requirements of the Administration :

CAPACITE CAPACITY	RESTRICTIONS (EVENTUELLES) LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Deck Officer in charge of a navigational watch	None

Numéro du visa émis par l'Etat du pavillon

Visa No 22986
Endorsement No

délivré à Luxembourg, le 15/07/2011
issued at Luxembourg, on 15/07/2011

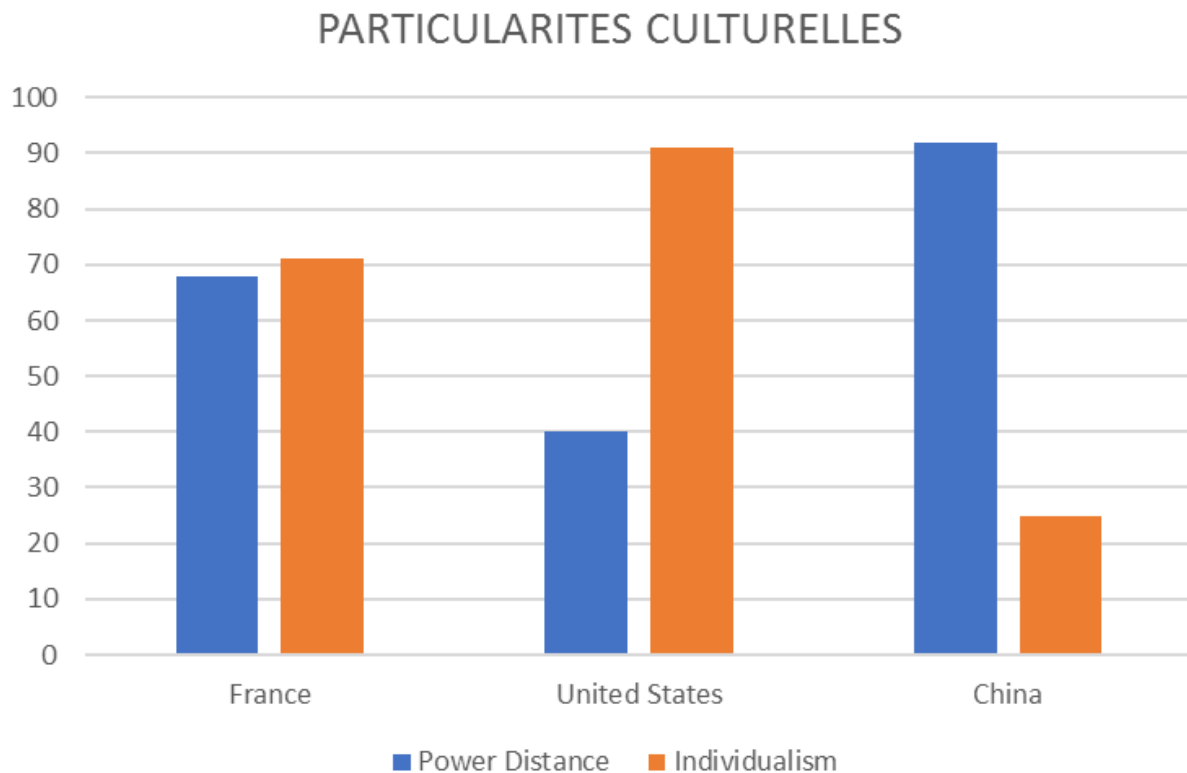


Robert Biver
Commissaire aux affaires maritimes
Commissioner for maritime affairs

Date de naissance du titulaire
Date of birth of the holder 30/06/1983

Signature du titulaire
Signature of the holder

V. Annexe 5 : La particularité culturelle française



Source : <https://www.hofstede-insights.com/country-comparison/>

Les critères *power distance* et *individualism* sont en général inversés. La société américaine est par exemple individualiste. Elle considère comme critère de réussite un accomplissement personnel. L'avis de chaque individualité compte. Puisque l'avis de chaque individualité compte, les opérateurs n'hésitent pas donner leur point de vue à leurs supérieurs hiérarchiques. C'est surtout une discussion d'« égal à égal » qui s'établit, même lorsque le contexte est fortement hiérarchisé.

La société chinoise a un fonctionnement inverse. Très collectiviste, elle place la réussite et le bien-être du groupe au dessus de toute réussite personnelle. Pour y parvenir, elle a besoin d'évoluer dans un environnement très structuré qui accepte (qui a besoin, pourrait on dire), que certains individus aient un pouvoir plus important que d'autres pour guider la communauté vers cet objectif commun.

La culture française est à ce titre paradoxale puisqu'elle cumule des gradients forts dans ces deux critères. Ce qui est plutôt rare (il semble que seule la Belgique et l'Italie du nord aient un modèle sensiblement identique). Le risque d'une telle structure culturelle est donc d'avoir un respect apparent de la hiérarchie alors que les actes seront guidés par des motivations individuelles. Ce qui pourrait se traduire par des actes différents de ceux annoncés.

VI. Annexe 6 : Exemple de système de notation du personnel navigant

A.P. SINGAPORE PTE. LTD. PERFORMANCE EVALUATION & DEVELOPMENT PROGRAMME
Marine Personnel Department.

Vessel : MAERSK [redacted] Rank : Dual Cdt (Deck) Period : 15/01/2008 to [redacted]
 Last name : [redacted] First name : [redacted] ID - No. : 300683-0039
 APM - ID. : 0116043

Performance Assessment

Particular characteristics:	Emplo- yee	Super- visor
Professional Knowledge / Competence	4	4
Diligence and Interest	3	3
Reliability	4	3
Communication	4	3
Environmental awareness and Safety	5	3
Teamwork	4	4
Efficiency	4	3

Particular characteristics

To be filled in by the Supervisor:	+	-
Service orientated		
Quality awareness	X	
Planning ability		
Cost awareness		
Creativity		
Loyalty	X	
English (appropriate for rank)	X	

Career Development

Further Job Objectives, Supplementary Training and Aims : (to be completed by Employee) :
 Need more training on company policies Need practise on safety officer job

Supervisor's Comments :
 good cadet
 could be mate at the end of this contract

Master's/Chief Engineer's Remarks :
 all works assigned performed as expected from a certified officer. Excellent

Leader Potential (For officers only)

Factors:	Emplo- yee	Super- visor
Independence	3	3
Result orientated	4	4
Envisage and anticipate future development	5	4
Set goals and achieve them	4	3
Use available resources	5	3
Communicate values, norms and policies	5	5
Develop new working practices	4	4
Develop his/her own and others skills	4	3
Oversee complex / problematic situations	5	4

Promotion Potential

To be filled in by the Supervisor :	Super- visor
Special activity performed by the officer :	
Promotion recommended (now) :	
Promotion recommended (later) :	X
Promotion not recommended :	
Not applicable :	

Signatures:

Name (Employee) :	Signature :	
Name (Supervisor) Regis	Signature :	
Name (Master) : Olivier	Signature :	Date: 28/02/08

Marine Dept. Follow up.

Name :	Signature :	Date:
Name :	Signature :	Date:

Must be seen and signed by relevant Personnel Officer and Manager

VII. Annexe 7 : Exemple de coassurance

CERTIFICATE OF ENTRY – OWNER'S ENTRY

Certificate of Entry number: 54 [REDACTED]

Ship: [REDACTED]

Assured(s):

[REDACTED] CONTAINER SHIP [REDACTED] LLC (Registered Owner)

Co-assured(s):

[REDACTED] Ship Management [REDACTED] (Managing Owner)

[REDACTED] Management (Singapore) Pte. Ltd. (Technical Managers)

[REDACTED] management Services Ltd. (Crew Manager)

[REDACTED] Crew Management GmbH & Cie. KG (Sub-Crew Manager)

[REDACTED] Crew Management (Germany) GmbH & Co. KG (Crewing Managers Agent)

Registered Owner's name and address:

[REDACTED] CONTAINER SHIP [REDACTED] LLC

The Trust Company of the Marshall Islands, Inc.

Trust Company Complex

Ajeltake Road, Ajeltake Island

Majuro, [REDACTED]

Republic of the Marshall Islands

Le document ci-dessus est un extrait de la couverture d'assurance de responsabilité civile de l'armateur d'un navire immatriculé aux Iles Marshall. L'assuré principal est la *single ship company* enregistrée dans l'Etat du pavillon. L'ensemble des intervenants liés à l'exploitation du navire et qui sont en réalité ceux qui gèrent réellement le navire sont mentionnés comme coassurés. Nous pouvons retrouver par exemple le *crewmanager* et le manager technique.

VIII. Annexe 8 : La clause Paramount intégrée au contrat d'affrètement : une modification de la nature de l'obligation de navigabilité

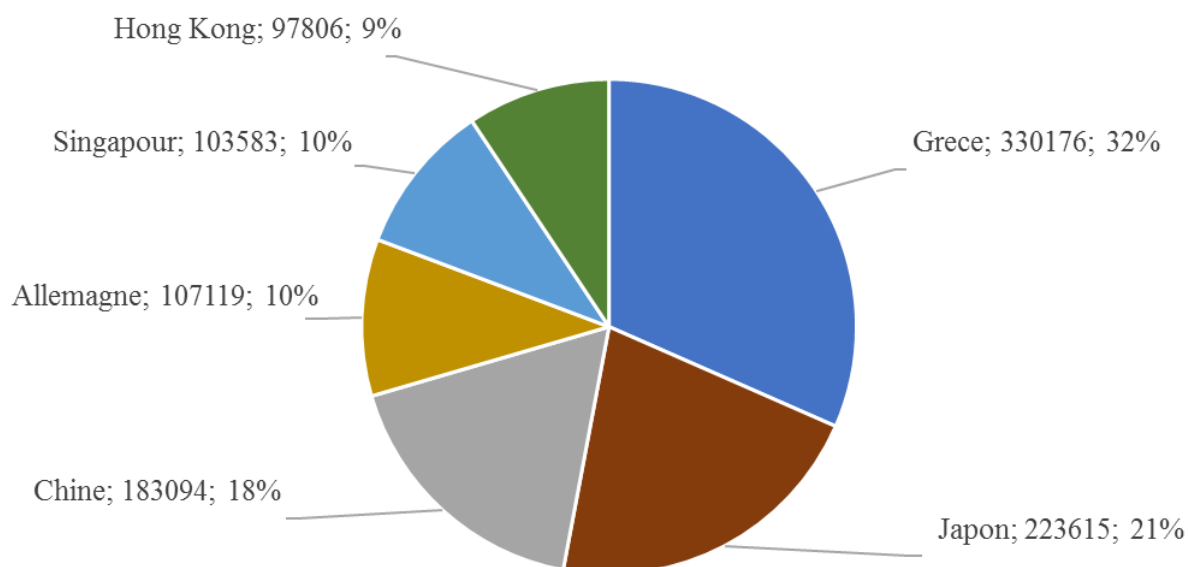
97. General Paramount Clause

The General Paramount Clause as below shall form part of this Charter Party and all bills of lading issued hereunder

The International Convention for the Unification of Certain Rules of Law relating to Bills of Lading signed at Brussels on 25 August 1924 ("the Hague Rules") as amended by the Protocol signed at Brussels on 23 February 1968 ("the Hague-Visby Rules") and as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When the Hague-Visby Rules are not enacted in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, irrespective of whether such legislation may only regulate outbound shipments.

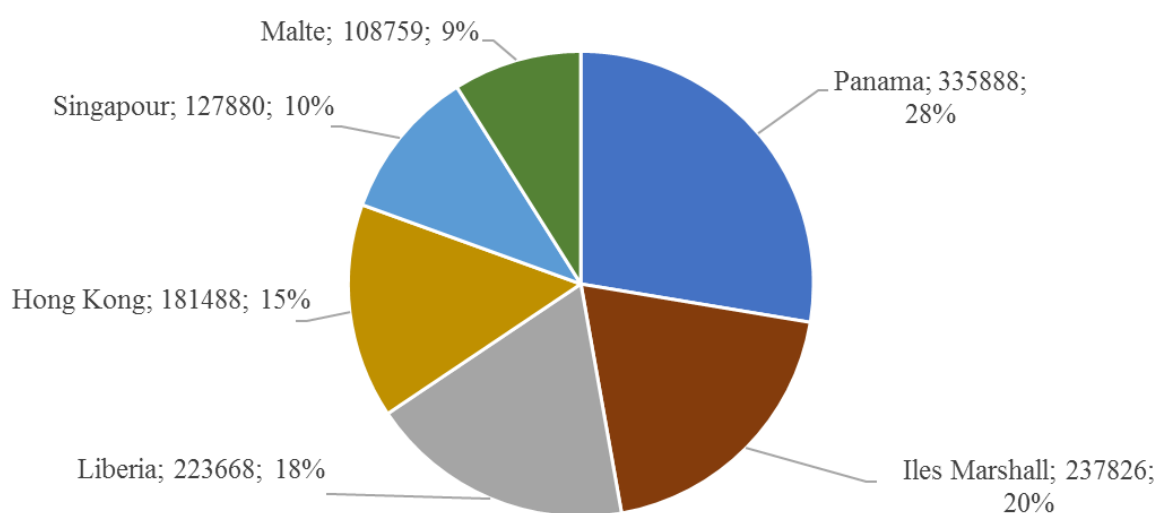
IX. **Annexe 9 : Etat de la flotte mondiale – tonnage contrôlé et enregistré par pays**

**Capacité contrôlée - en propriété réelle par pays
(en milliers de Tonnes; %)**



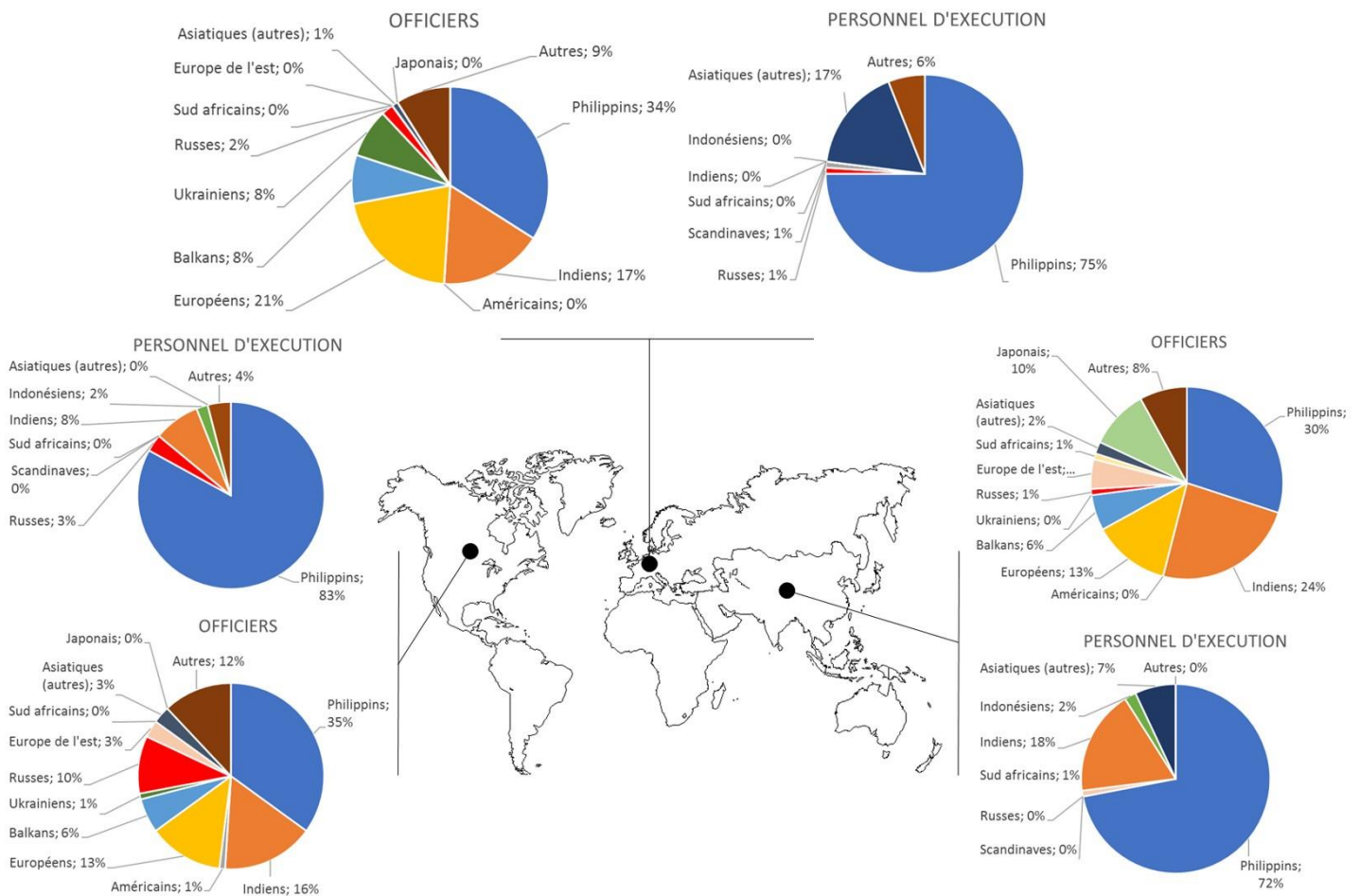
Source: Review of Maritime Transport 2018, UNCTAD/RMT/2018

**Tonnage enregistré par Etat du pavillon
(en milliers de Tonnes; %)**



Source: Review of Maritime Transport 2018, UNCTAD/RMT/2018

X. Annexe 10 : Répartition des nationalités des marins en fonction du lieu géographique des sociétés d'armement



Source: Challenge to the Industry, securing skilled crews in today's marketplace, Deloitte study, 2011

Vingt-trois compagnies maritimes ont été questionnées sur leurs stratégies de recrutement des équipages de leurs navires, et sur les nationalités des marins qui composent ces équipages. 1125 navires sont concernés.

Les résultats donnent les graphiques ci-dessus qui sont divisés en trois régions dans lesquelles sont situés les armateurs. Ainsi, nous obtenons la répartition de la nationalité des marins qui composent les équipages, par fonction (officiers et personnel d'exécution) pour les armateurs qui se situent en Amérique du nord, en Asie & Moyen Orient (incluant l'Afrique du Sud) et en Europe.

La répartition de Philippines et d'Indiens est frappante, peu importe leur fonction ou le lieu où est situé l'armateur, ils forment une grande part des équipages de navires.

XI. Annexe 11 : Exemple de *Minimum Safe Manning* validé par l'Etat du pavillon



THE REPUBLIC OF LIBERIA
BUREAU OF MARITIME AFFAIRS

8619 Westwood Center Drive
Suite 300, Vienna, VA
22182, USA
Tel: +1 703 790 3434
Fax: +1 703 790 5655
E-mail: info@lisr.com

MINIMUM SAFE MANNING

Vessel Name:	Official No:	IMO No:	81
Port of Registry: Monrovia, Liberia	Gross Tons: 8971	KW:	7999

Vessel Type : Container

This vessel is Classed for Periodically Unattended Machinery Operation

The Bureau of Maritime Affairs hereby states that, having regard to the requirements of Chapter V, Regulation 14/2 of the International Convention for the Safety of Life at Sea, as amended, and to the principles and guidelines set out in IMO Resolution A.890(21) as amended, the ship named in this document is considered to be safely manned if, whenever it proceeds to sea, it carries not less than the numbers and grades of personnel shown in this document, subject to any special conditions stated herein.

No.	Grade/ Capacity	STCW Reg	No.	Grade/ Capacity	STCW Reg	No.	Grade/ Capacity	STCW Reg	No.	Grade/ Capacity	STCW Reg
1	Master	II/2	2	Able Seamen	II/4	1	Chief Engineer	III/2	**1	Oiler/MotorMen	III/4
1	Chief Mate	II/2	2	Ordinary Seamen	II/4	1	Second Engineer	III/2	1	Engine Rating	III/4
1	Navigational Watch Officers	II/1				**0	Engineering Watch Officers	III/1			

REQUIREMENTS OR CONDITIONS
Unrestricted international voyage

Route Permitted:

Conditions of Operation:

1. Watchkeeping arrangements shall be at the discretion of the Master but shall never be of lesser standards than those prescribed by the Standards of Training, Certification and Watchkeeping, 1978 as amended thereafter (including the 1995 amendments) and IMO Resolution A.890 (21) as amended (see Marine Notice MAN-001).
2. ** Classed for Periodically Unattended Machinery operation: Unless there is a record of a satisfactory periodic Automation Notation survey completed by Class on board the vessel, two additional Engineering Watch Officers and one additional Oiler are required.

NOTES :

- a. All officers shall be licensed in the grade listed or the grade above.
- b. As a minimum there shall be at least: 1 GMDSS 1st/2nd Class Operator or 2 Deck Officers holding GMDSS Operator Certificates.
- c. The Navigating Officer can be either a 2nd or 3rd mate.
- d. The Engineering Watch Officer can be either a 3rd or 4th Engineer.
- e. Ordinary Seamen shall have a record of service of not less than 6 months service at sea on Deck. One of the two Ordinary Seamen can be replaced by another deck rating with a STCW II/4 rating as a navigational watch stander.
- f. One of the two Oilers can be replaced by another engine rating with STCW III/4 rating as an engineering watch stander.
- g. If all ratings are qualified as General Purpose(GP) and certificated as both AB and Oiler, the total number of ratings carried may be reduced by one.

THE GRADES AND NUMBERS OF PERSONNEL LISTED ABOVE REFLECT THE MINIMUM LEVELS OF MANNING NECESSARY FOR THE SAFETY OF NAVIGATION AND OPERATION. ADDITIONAL PERSONNEL AS MAY BE CONSIDERED NECESSARY FOR MAINTENANCE, OR CARGO HANDLING AND CONTROL, OR WATCHKEEPING, AND AS NEEDED FOR REQUIRED REST PERIODS, ARE THE RESPONSIBILITY OF THE OWNERS, MASTER AND CHIEF ENGINEER.

This document is applicable only to masters and to officers and ratings in the deck and engine departments.



18-May-

Date of Issuance

Margaret Ansumana
Deputy Commissioner Maritime Affairs

INDEX

A

abordage

- COLREG 72, 95
- facteurs humains, 96
- prévention, 95
- responsabilité, 287, 340
- Samco Europe et MSC prestige, 96
- simulateur, 99

affrètement

- à temps, 220
- coque-nue, 218

Amoco Cadiz, 242, 325, 358

armateur

- définition, 216
- historique, 215

B

beneficial owner, 227

brevet

- délivrance, 62
- difficultés des contrôles, 129
- notion, 63
- visa de reconnaissance, 64, 126

C

clause exonératoire

- contrat d'affrètement
 - à temps, 298
 - au voyage, 300
- convention de Bruxelles 1924
 - faute nautique, 295
 - inondie, 297
 - innavigabilité, 297

clause Paramount, 299

code ISM

- certification, 269
- compagnie (notion), 163, 216
- défaut, 262, 280
- défauts, 185
- DPA rôle, 165
- due diligence (effets sur), 260, 262, 302
- encadrement des tâches, 183
- familiarisations, 179
- objectifs, 162
- origine, 161

préparations aux situations d'urgence, 180

SMS

- certification, 167
- contrôles, 168
- principe, 162
- valeur probante, 168, 172, 187, 262

contrat de gérance, 217

Costa Concordia, 58, 82, 109, 182, 348

crédit bail, 218

crewmanagement

- dispositions de MLC, 146
- droit français, 147
- obligation, 149
- principe, 145
- rôle de l'armateur, 151, 175

crewmanager

- assurance, 286
- contrat type, 283
- contrat type Crewman, 148
- responsabilité, 219, 284

D

demise charterer, 227

différences culturelles

- CMA CGM Florida et Chou San (abordage), 142
- communication, 106, 143
- cross cultural awarness, 109
- culture française, 140
- hiérarchie, 108
- notions, 139

disponant owners, 227

DPA

- responsabilité, 334

E

Eurasian Dream, 241, 242, 262, 328, 385

F

facteur humain

- connaitre ses limites, 80
- cross checking, 79
- multiculturalisme Voir différences culturelles
- priorisation, 78

rapport à l'erreur, 80, 177
relation homme-machine, 74
représentation mentale, 86
situation awareness, 88

Farrandoc, 174, 244, 257, 271, 375

faute de l'armateur

inexcusable
 approche objective, 338
 approche subjective, 352
 préposé, 349
personnelle, 332, 348
simple, 325

formation continue

à bord du navire, 206
centres spécialisés, 206
CFL Performer (ECDIS), 377
code ISM (influences du), 203
difficultés, 202, 203
droit du travail applicable, 192
e learning, 207
formation interne, 205
MLC, 190
principe d'adaptation, 194, 201, 377
STCW, 189
système français
 accords collectifs, 197
 entretiens professionnels, 195
 France compétences, 196
 plan de développement des compétences,
 204

H

**Herald of Free Enterprise, 161, 162, 172, 182,
348**

Hong Kong Fir, 253, 313

I

**incompétence de l'opérateur, 240, 244, 253,
341**

J

Johanna Hendrika, 318, 340, 349

L

limitation de responsabilité

conditions, 293
convention de 1957, 292, 324
convention de Bruxelles 1924, 327
convention LLMC 76, 292, 325
transport de passagers, 330

M

managing owner, 228

marin

employeur, 283
gens de mer, 52
marché du travail maritime, 45, 133
notion, 52

mécanisation (du navire), 33

Multitank Arcadia, 344, 371

N

navigation

histoire, 29

négligence de l'opérateur, 240, 244

P

pavillon

conditions d'attribution, 120
de libre immatriculation, 43, 45, 138
lien substantiel, 122, 133
registre alternatif, 136
traditionnel, 45, 133

pollution CLC 69, 289

Q

Queen of Alburni, 107

Queen of the North, 180, 195, 201, 233

R

recrutement, 173

registered owner, 227

Roberta, 244, 273, 274, 327

S

Scandinavian Star, 375

Titanic, 36

TABLE DES MATIERES

REMERCIEMENTS	1
SOMMAIRE	3
LISTE DES ABREVIATIONS	5
INTRODUCTION	9
I. L'élément humain, un atout pour la conduite des navires et la prévention des dommages.....	9
II. Assurer la compétence des équipages, deux approches complémentaires	12
A. Attribuer des compétences aux équipages, la formation maritime	12
B. Maîtriser la compétence des équipages, une nécessaire implication de l'armateur.....	15
III. L'armateur investi dans la maîtrise des compétences des équipages, une obligation multiforme.	17
IV. L'échec de l'armateur à prévenir le dommage, une responsabilité civile modulée par son degré d'implication	19
V. Plan.....	22
PREMIERE PARTIE – LES SOURCES DE LA COMPETENCE DES EQUIPAGES	23
TITRE 1 LA STANDARDISATION DE LA FORMATION MARITIME	27
CHAPITRE 1 UNE NORMIFICATION DE L'ELEMENT HUMAIN... SANS L'ELEMENT HUMAIN	28
SECTION 1 LES EVOLUTIONS DANS L'EXPLOITATION DES NAVIRES	28
I. Le navire mécanisé, centre de tous les intérêts	28
A. Les marins, acteurs historiques du perfectionnement des sciences nautiques.....	29
1°) Les premières techniques de navigation	29
2°) Vers une navigation hauturière plus aboutie.....	31
B. La révolution industrielle ou la déshumanisation du transport maritime	33
1°) L'avènement de la mécanisation, un désintérêt de plus en plus marqué pour les aspects humains de l'exploitation des navires.....	34
2°) La déshumanisation du transport maritime à l'épreuve du naufrage du <i>Titanic</i>	36
II. La constitution d'un terreau favorable à la paupérisation des équipages	37
A. L'absence de réglementation contraignante en matière de sécurité maritime compensée par un engagement des pays à forte tradition maritime	38
1°) Un cadre réglementaire de portée et de contenu limités	38
2°) Une implication sans faille des Etats traditionnellement maritimes	40
B. La dégradation des compétences des équipages par le délitement de l'intérêt commun	42
1°) L'apparition d'acteurs extérieurs au schéma d'armement traditionnel : les Etats de libre immatriculation	43
2°) Le déclenchement de la paupérisation des compétences des équipages par l'ouverture du marché de la main d'œuvre maritime	45
SECTION 2 LE DOUBLE OBJECTIF DE LA CONVENTION STCW : STANDARDISER LA FORMATION ET LES PROCESSUS ADMINISTRATIFS	46
I. Un consensualisme limitant la portée de la convention STCW	47
A. Les travaux préparatoires et l'adoption du texte	47
B. Un texte de portée limitée.....	48
II. La standardisation de la formation technique	51

A.	Champ d'application	51
1°)	Notion de « <i>gens de mer</i> » et de « <i>marins</i> ».....	52
2°)	Un programme obligatoire de formation modulé par les fonctions visées.....	53
a)	La formation pour les gens de mer marins en vue d'assurer une fonction principale.....	53
b)	Les formations spécifiques en vue d'assurer une fonction complémentaire	53
c)	La formation applicable à tous les gens de mer	54
3°)	Vers un équipage qualifié et quantifié	55
B.	L'attribution de compétences techniques préventives et curatives	56
1°)	Des compétences dans la conduite du navire – l'exemple de la planification	56
2°)	Des compétences dans les situations d'urgences – l'exemple de la lutte contre les incendies	59
III.	La standardisation des processus administratifs : rendre légitimes certains Etats laxistes ?	62
A.	L'uniformisation de la délivrance des brevets	62
B.	La diversité des contrôles de l'application de la convention STCW	65
1°)	Des contrôles de l'OMI insuffisants	65
2°)	Des initiatives régionales.....	68
CHAPITRE 2	UNE APPROCHE NOUVELLE RECENTREE SUR L'ELEMENT HUMAIN	72
SECTION 1	LES TRAVAUX SUR LA REFLEXION PERSONNELLE DE L'OPERATEUR.....	73
I.	La compréhension du fonctionnement cognitif de l'opérateur.....	74
A.	Réinventer la relation homme-machine	74
1°)	La construction d'une relation efficace	74
a)	Une relation initialement contreproductive.....	74
b)	Une formation au double objectif, l'exemple du <i>Royal Majesty</i>	76
2°)	L'utilisation de ses ressources dans la conduite automatisée.....	78
a)	L'importance de la priorisation	78
b)	Une implication permanente	79
B.	Etablir un nouveau rapport à l'erreur.....	80
1°)	Une connaissance assumée de ses limites.....	80
a)	Le droit de ne pas savoir en réponse à l'ambition excessive	80
b)	Influences de l'expérience sur la confiance en soi	82
2°)	Détecter, accepter et maîtriser ses erreurs	84
a)	Une politique de formation moins stigmatisante.....	84
b)	La détection des chaînes d'erreurs	85
C.	Travailler sur la représentation mentale de l'opérateur.....	86
1°)	La construction de modèles mentaux par l'expérience	86
2°)	Le concept de <i>situation awarness</i>	88
3°)	Représentation mentale et condition physique de l'opérateur	90
II.	La formation de l'opérateur aux facteurs humains par la simulation	91
A.	Cadre normatif.....	91
B.	Une expertise professionnelle naissante.	93
SECTION 2	LES FACTEURS HUMAINS ET LA SIMULATION DANS LA PREVENTION DES	
ABORDAGES	95
I.	La convention COLREG 72, placer l'humain au cœur du système	95
A.	Pour couvrir toutes les situations de navigation.....	95
B.	Pour interpréter des règles relatives.....	97
1°)	La portée limitée de la notion de privilège	97
a)	Privilège n'est pas priorité	97
b)	Le paradoxe du navire privilégié	98
2°)	Une relativité délicate à appliquer	99
II.	Simulateur et formation en matière de prévention des abordages.....	99

A.	Cadre réglementaire.....	99
B.	Avantages de la solution.....	100
1°)	Des mises en situations modulables	100
2°)	Apprivoiser la tolérance à l'erreur de COLREG	102
3°)	S'adapter au paradoxe du navire privilégié	102
C.	Une solution incomplète	103
SECTION 3	L'INTEGRATION DE L'OPERATEUR DANS UN EQUIPAGE.....	105
I.	Un obstacle à une intégration réussie : la communication	106
A.	La problématique du multilinguisme.....	106
B.	Communication et hiérarchie – une difficile cohabitation	108
C.	Les effets du multiculturalisme sur la communication	109
II.	Un outil pour un équipage synergique : le <i>Bridge Ressource Management</i>	110
A.	Cadre réglementaire.....	110
B.	Les axes de travail du BRM.....	111
1°)	Sensibiliser les opérateurs au travail en équipe	111
2°)	Travailler sur la problématique du <i>leadership</i>	112
3°)	La passerelle synergique.....	113
TITRE 2	LA DIVERSITÉ DES POLITIQUES D'ARMEMENT	117
CHAPITRE 1	DES STRATEGIES D'ARMEMENT CHOISIES	118
SECTION 1	LE CHOIX DU PAVILLON, UNE PERTE DE CONTRÔLE DES COMPETENCES DES EQUIPAGES ?	118
I.	Le renversement du cadre de l'attribution d'un pavillon	119
A.	Le maintien de la souveraineté des Etats du pavillon dans les conditions d'immatriculation des navires	119
B.	Le lien substantiel : de la condition à la conséquence de l'immatriculation	121
II.	Une maîtrise des compétences des équipages proportionnelle à la réalité du lien entre l'Etat du pavillon et l'armateur.....	124
A.	Les risques induits par le choix d'un pavillon sans « lien réel » avec le navire.....	124
1°)	Le principe de reconnaissance des systèmes de formation et de délivrance des brevets d'Etats tiers par l'Etat du pavillon.....	125
2°)	Un principe discutable.....	126
a)	La fiabilité limitée de la liste blanche de l'OMI.....	127
b)	Des Etats du pavillon incapables d'assumer personnellement les contrôles des navires qu'ils immatriculent.....	127
c)	La reconnaissance de systèmes complexes de délivrance de brevets et de formation maritime	129
B.	Les avantages d'une relation étroite entre l'Etat du pavillon et l'armateur.....	131
III.	Le choix d'un pavillon favorisant les équipages cosmopolites	132
A.	La conception traditionnelle : une philosophie dépassée	132
1°)	La nationalité de l'équipage, partie intégrante du lien substantiel	133
a)	La préservation d'un savoir-faire	133
b)	Une réglementation protectrice : l'exemple français.....	134
2°)	Rendre le pavillon traditionnel plus compétitif : les registres alternatifs	136
B.	Un travail des armateurs sur la compatibilité des équipages.....	138
1°)	La confrontation de cultures variées	139
a)	Les grandes familles culturelles	139
b)	Le paradoxe français.....	140
c)	Les conséquences de l'incompatibilité culturelle	141
2°)	Des stratégies facilitant la synergie de l'équipage	143
SECTION 2	LE CHOIX DE LA DELEGATION DE LA GESTION DE L'EQUIPAGE.....	144

I.	L'encadrement de l'activité de <i>manning</i>	145
II.	La liberté contractuelle comme fondement de la relation armateur - <i>crewmanager</i>	148
A.	Une obligation élémentaire pour le <i>crewmanager</i> : fournir un équipage adapté	148
B.	Une obligation pour l'armateur : s'investir dans le choix et la relation avec le <i>crewmanager</i>	150
1°)	L'importance du choix de la société de management	151
a)	Le choix d'une société certifiée ISMA.....	151
b)	Le choix d'une société auditée par l'armateur	152
2°)	L'importance de l'investissement de l'armateur dans l'élaboration du contrat	153
3°)	Une implication contre-nature.....	154
III.	La complexification de la gestion humaine	156
CHAPITRE 2	DES STRATEGIES D'ARMEMENT IMPOSEES.....	159
SECTION 1	REPLACER L'ARMATEUR AU CENTRE DE LA GESTION DE SES NAVIRES : LE	
CODE ISM	159
I.	Un cadre réglementaire volontairement succinct mais contrôlé.....	160
A.	L'implication des armateurs dans l'élaboration de leur propre stratégie d'exploitation	160
1°)	Les origines du Code ISM.....	160
2°)	Les objectifs du Code ISM.....	162
3°)	Les aspects pratiques de la mise en œuvre du Code	163
a)	L'identification de la « compagnie » au sens du Code ISM.....	163
b)	Une relation terre – navire repensée.....	165
B.	Une mise en œuvre contrôlée.....	166
1°)	Les contrôles par l'Etat du pavillon.....	167
2°)	Les contrôles par les Etats du port.....	168
a)	L'inspection initiale	169
b)	L'inspection approfondie.....	170
c)	Des conséquences limitées sur la politique de l'armateur	171
II.	Une ambition : la maîtrise des compétences des équipages	172
A.	Par une politique de l'emploi adaptée.....	173
1°)	Le recrutement, clé de voute d'une stratégie d'armement réussie	173
2°)	La sensibilisation à la politique sécuritaire de l'armateur, pilier d'une mise en œuvre du	
SMS réussie	176
B.	Par le développement encadré des compétences.....	178
1°)	L'intégration des compétences dans un environnement particulier : les familiarisations .	179
2°)	Le développement des compétences par les exercices.....	180
3°)	Une utilisation rationalisée de ses compétences	183
4°)	Les effets boomerang de la mise en œuvre du Code ISM.....	184
a)	Se focaliser sur la seule conformité administrative	185
b)	L'inhibition de l'esprit critique des opérateurs	186
SECTION 2	IMPLIQUER L'ARMATEUR DANS L'AMELIORATION DES COMPETENCES PAR	
LA FORMATION CONTINUE	188
I.	Un principe encadré : le droit à la formation continue.....	189
A.	Par les conventions internationales.....	189
B.	Par les dispositions impératives des réglementations nationales : l'exemple français	191
1°)	La formation continue encadrée par le droit du travail	191
a)	La coexistence de plusieurs régimes sur un même navire.....	192
b)	Une obligation fondamentale : l'adaptation du salarié.....	194
c)	Une organisation de la formation continue complexe	195
2°)	Des dispositions particulières : les accords collectifs	197
II.	Une liberté de mise en œuvre	199
A.	Une stratégie de formation dimensionnée par l'armateur	200

1°) L'intégration des fonctions de la formation continue à la stratégie de l'armateur	200
2°) Une stratégie de formation continue à l'épreuve des difficultés de mise en œuvre	202
3°) L'élaboration d'un plan de développement des compétences.....	204
B. Des solutions sur mesure	205

SECONDE PARTIE – L'EQUIPAGE A L'ORIGINE D'UN DOMMAGE, LA RESPONSABILITE CIVILE DE L'ARMATEUR..... 209

TITRE 1 L'ARMATEUR SOIGNEUX DANS LA COMPOSITION DES EQUIPAGES, UN REGIME DE RESPONSABILITE PROTECTEUR.....	213
--	-----

CHAPITRE 1 LES OBLIGATIONS DE L'ARMATEUR	214
--	-----

SECTION 1 L'IDENTIFICATION DE L'ARMATEUR DANS DES ORGANISATIONS D'EXPLOITATION COMPLEXES.....	214
---	-----

I. Historique des entreprises d'armement.....	215
II. Une identification rendue difficile par les modes d'exploitation modernes.....	216
A. Les accords contractuels emportant la qualité d'armateur	217
B. Les accords contractuels entraînant l'éclatement de la qualité d'armateur	219
1°) L'affrètement à temps, un partage de la qualité d'armateur ?.....	220
a) Un partage de la gestion du navire	220
b) Des pouvoirs limités de l'affrètement à temps sur les compétences des équipages	223
2°) Les contrats de <i>management</i> , un dédoublement de la qualité d'armateur proportionnel au degré de délégation de la gestion du navire	225
C. La conception anglaise de la qualité d'armateur, une approche pragmatique	226

SECTION 2 UNE OBLIGATION FONDAMENTALE, METTRE LE NAVIRE EN ETAT DE NAVIGABILITE HUMAINE	228
---	-----

I. Généralités sur la notion de navigabilité du navire marchand	228
A. La navigabilité, un concept ancien	228
B. La navigabilité humaine, une condition de la navigabilité.....	230
II. Etude du comportement fautif des équipages et de ses effets sur la navigabilité du navire	231
A. Qualification de l'acte dommageable	232
1°) Classification de l'erreur humaine.....	232
2°) Identification des comportements de conduite, le système SRK (<i>Skill – Rule – Knowledge</i>).	236
3°) Rapprochement entre erreurs et comportements de conduite	237
B. Identification de l'origine de l'acte dommageable.....	241
1°) Le défaut de familiarisation	241
2°) Le défaut de compétences techniques des opérateurs	242
3°) L'incapacité à former un équipage synergique.....	245
4°) L'incapacité physique à assumer sa fonction.....	246
III. La nature de l'obligation de navigabilité : une obligation à géométrie variable	247
A. L'obligation de navigabilité du fréteur dans le cadre d'un contrat d'affrètement.....	247
1°) La liberté contractuelle pour déterminer la nature de l'obligation de navigabilité.....	247
2°) Conséquences de l'obligation de navigabilité humaine sur le contrat d'affrètement	250
B. Nature de l'obligation du transporteur dans le cadre d'un contrat de transport de marchandise... ..	253
1°) La nécessité d'un cadre impératif pour régler le transport de marchandise	253
2°) L'obligation de <i>due diligence</i> à rendre le navire navigable	255
3°) Les effets du Code ISM sur l'apport de la preuve de la <i>due diligence</i> , une arme à double tranchant	259
a) Un appui pour l'armateur	259
b) Les risques pour l'armateur	261

C. L'incorporation de la convention de 1924 dans le contrat d'affrètement : une modification de la nature de l'obligation de navigabilité.....	263
D. Nature des obligations du transporteur de passagers	264
SECTION 3 L'OBLIGATION DE RESPECTER LES NORMES SECURITAIRES, UNE BRANCHE DE LA NAVIGABILITE	268
I. Le respect des normes sécuritaires matérialisé par une conformité administrative.....	268
II. La portée limitée de la conformité administrative dans l'obligation de navigabilité	270
CHAPITRE 2 LA RESPONSABILITE DE L'ARMATEUR POUR LA FAUTE DE SES PREPOSES ...	276
SECTION 1 UNE RESPONSABILITE EXTRA-CONTRACTUELLE ENTRE DROIT COMMUN ET DROIT PARTICULIER	276
I. La responsabilité de l'armateur pour le fait d'autrui, un régime de droit commun	277
A. Principe de la responsabilité du fait d'autrui	277
1°) En droit français	277
2°) En droit anglais.....	281
B. La délégation de la gestion de l'équipage, un maintien de la relation commettant-préposé entre l'armateur et les marins employés par un tiers	283
II. Adapter la responsabilité de l'armateur à l'exploitation d'un navire, des dispositions dérogatoires du droit commun	287
A. Un régime adapté au fait générateur du dommage, le cas de l'abordage	287
B. Un régime adapté à la nature du dommage, le cas de la pollution	289
C. La limitation de responsabilité pour les créances maritimes, un régime lié aux montants de réparation	290
SECTION 2 UNE RESPONSABILITE CONTRACTUELLE AU PARTICULARISME AFFIRME ET PROTECTEUR	293
I. Le transporteur maritime exonéré pour les dommages causés à la marchandise par la faute de ses préposés	294
II. Dans le cadre de contrats d'affrètement : des exonérations de responsabilité du fréteur modulables	298
A. La responsabilité du fréteur pour la faute de l'équipage dans l'affrètement à temps	299
B. La responsabilité du fréteur pour la faute de l'équipage dans l'affrètement au voyage	300
TITRE 2 L'ARMATEUR NEGLIGENT DANS LA COMPOSITION DES EQUIPAGES, UNE RESPONSABILITE ADAPTEE A LA NATURE DE SA FAUTE	303
CHAPITRE 1 LA FAUTE SIMPLE DE L'ARMATEUR, UN MAINTIEN PARTIEL DU REGIME PROTECTEUR	305
SECTION 1 CORRELATIONS ENTRE ERREURS HUMAINES ET FACTEURS ORGANISATIONNELS	306
SECTION 2 LA PRIVATION DES EXONERATIONS DE RESPONSABILITE CONTRACTUELLES	310
I. Conditions de levée des cas exonérateurs dans le cadre du contrat de transport de marchandise	310
A. La faute de l'armateur-transporteur dans le cadre d'un contrat de transport de marchandise	310
B. Conditions de levée des cas exonérateurs dans le cadre du contrat d'affrètement	312
II. La preuve de la faute de l'armateur, des difficultés inhérentes à l'origine de la faute	314
A. La faute pour un manquement à la réglementation	314
B. La faute de l'armateur pour un manquement aux procédures ISM	316
C. Une approche alternative dans la démonstration des manquements de l'armateur ; la constitution d'un faisceau d'indices	321
SECTION 3 LE MAINTIEN DU BENEFICE DE LA LIMITATION DE RESPONSABILITE	323
I. Un maintien hésitant de la limitation pour les créances maritimes	324
A. La convention de 1957, une levée du régime protecteur pour une faute simple	324

B. La convention de 1976, un maintien du régime protecteur malgré la reconnaissance d'une faute simple	325
II. La substitution des cas exonérateurs par une responsabilité limitée dans les contrats de transport de marchandise	327
III. Une limitation moins affirmée dans le contrat de transport de passagers	329
CHAPITRE 2 LA FAUTE INEXCUSABLE DE L'ARMATEUR, UNE LEVEE COMPLETE DU REGIME PROTECTEUR	331
SECTION 1 L'ANALYSE DU COMPORTEMENT DE L'ARMATEUR, DEUX CONCEPTIONS ANTAGONISTES DE LA FAUTE INEXCUSABLE	332
I. La notion de faute personnelle, première condition à la levée du régime protecteur	332
A. Généralités sur le caractère personnel de la faute de l'armateur	332
B. La notion de faute personnelle dans le cas de la délégation.....	334
II. Une levée du régime protecteur facilité par la conception française de la faute inexcusable.....	337
A. La conscience de la probabilité du dommage, approche objective	338
1°) Principe de l'approche objective	338
2°) Contenu pratique de l'approche objective	340
3°) Dans les contrats de transport, une conception objective moins affirmée	342
4°) Limites de l'appréciation objective	344
B. Incidences de la faute inexcusable de l'équipage sur la nature de la faute personnelle de l'armateur	348
III. Une levée du régime protecteur rendue impossible par la conception anglaise de la faute inexcusable	351
A. Contenu de l'analyse subjective	352
B. Les éléments de l'analyse subjective impossibles à démontrer ?.....	356
1°) Dissociation entre armateur et équipage, une conscience du dommage impossible à démontrer	356
2°) La fusion des fonctions d'armateur et de capitaine, une ouverture dans l'appréciation subjective de la faute inexcusable	357
SECTION 2 L'ANALYSE DES STRATEGIES D'ARMEMENT POUR QUALIFIER LA NATURE DE LA FAUTE DE L'ARMATEUR.....	360
I. L'affaire <i>Heidberg</i> , une approche audacieuse de la faute inexcusable de l'armateur en matière de compétence des équipages	360
A. Une orientation audacieuse de la jurisprudence française, la faute inexcusable de l'armateur pour ses manquements dans la gestion de ses équipages.....	361
B. Le manque de rigueur dans l'appréciation de la faute inexcusable, un maintien inévitable des plafonds de limitation.....	364
II. L'affaire <i>Heidberg</i> , un héritage à préciser.....	366
A. Une approche rigoureuse de la faute inexcusable pour les manquements de l'armateur dans la maîtrise des compétences de ses équipages.....	366
1°) Représentation schématique des stratégies d'armement au travers du modèle de <i>Reason</i>	367
2°) Analyse des rapports entre l'armateur et l'Etat du pavillon.....	368
3°) Relation entre faute inexcusable et stratégies d'exploitation du navire	369
4°) La faute inexcusable de l'armateur dans la stratégie de recrutement et de placement des équipages	373
5°) Le comportement de l'armateur dans sa stratégie de formation continue.....	376
B. Justification du maintien d'une approche objective rigoureuse	379
CONCLUSION GENERALE.....	385
BIBLIOGRAPHIE	389
I. Ouvrages généraux	389

II. Traités et manuels	390
III. Thèses et mémoires	392
IV. Articles spécialisés	393
V. Commentaires de jurisprudence	400
VI. Articles de presse, colloques et sites d'informations	401
VII. Rapports publics	404
VIII. Rapports techniques d'accidents	405
IX. Sites Internet.....	406
ANNEXES	409
I. Annexe 1 : Echelle de développement des compétences individuelles de Faucher	410
II. Annexe 2 : Représentation schématique de l'abordage entre les navires <i>Samco Europe</i> et <i>MSC Prestige</i>	411
III. Annexe 3 : Exemple de brevet et certificat émis par l'administration française	412
IV. Annexe 4 : Exemple de visa émis par l'Administration du Duché du Luxembourg sur le même brevet	414
V. Annexe 5 : La particularité culturelle française.....	415
VI. Annexe 6 : Exemple de système de notation du personnel navigant	416
VII. Annexe 7 : Exemple de coassurance	417
VIII. Annexe 8 : La clause Paramount intégrée au contrat d'affrètement : une modification de la nature de l'obligation de navigabilité.....	417
IX. Annexe 9 : Etat de la flotte mondiale – tonnage contrôlé et enregistré par pays.....	418
X. Annexe 10 : Répartition des nationalités des marins en fonction du lieu géographique des sociétés d'armement	419
XI. Annexe 11 : Exemple de <i>Minimum Safe Manning</i> validé par l'Etat du pavillon	420
INDEX	421
TABLE DES MATIERES.....	423

La complexité de la conduite du navire marchand, impose aux opérateurs d'avoir des connaissances approfondies dans des domaines très variés. La standardisation de la formation maritime au niveau international, par la convention STCW, est un élément qui participe à garantir de leur capacité à conduire l'expédition maritime. Mais il n'est pas suffisant. L'armateur est l'acteur clé dans ce domaine. Son investissement dans le maintien et le développement des connaissances techniques, dans l'encadrement de l'exploitation du navire et dans la mise en place d'une stratégie de gestion des facteurs humains adaptée, est déterminant pour maîtriser les compétences de son personnel navigant et prévenir les dommages qui résulteront de leurs erreurs.

Il est très intéressant de constater que le droit maritime tient compte de cet investissement pour déterminer le régime de responsabilité civile auquel l'armateur sera soumis, lorsqu'il devra répondre des actes dommageables de ses préposés. Son implication dans la mise en place de stratégies de gestion humaine adaptées, lui permettra d'accéder à de larges aménagements ou exonérations de responsabilité. Le régime très protecteur dont il bénéficie sera en revanche levé, du moins partiellement, si des manquements personnels contributifs au dommage causé sont retenus à son encontre. Le droit maritime participe donc, d'une certaine manière, à responsabiliser les armateurs. La réalité est en fait plus nuancée car les difficultés pour lever ce régime spécifique sont nombreuses. Les protections qui lui sont accordées pourront alors apparaître comme un facteur démobilisant dans l'objectif de maîtriser l'élément humain, pourtant essentiel pour la sécurité maritime.

Mots clés : Convention STCW, Code ISM, formation continue, facteurs humains, compétence, armateur, manager, responsabilité civile, dommage, faute nautique, limitation de responsabilité, faute inexcusable

The complexity of operating a vessel requires that crew members have in depth knowledge in a wide variety of areas. The international maritime training that has been standardized by the STCW convention is one of the elements that helps to guarantee their ability to make the maritime expedition a success. But it is not enough. The shipowner is the key actor in this area. His personal investment to maintain and develop technical knowledge, to supervise vessel operation and to implement an appropriate human factor strategy, is crucial for controlling the competencies of his crew to prevent potential damages that could result from human errors.

It is very interesting to see that maritime law considers this investment in determining the civil liability regime to which shipowners will be subject for the damages caused by negligence of his crew. His involvement in implementing efficient human strategies will allow him to benefit from wide exemptions or limitation of liability. The very protective civil liability regime he enjoys will nevertheless be lifted, at least partially, for his own omissions that contribute to the damage. Maritime law therefore encourages, in a certain way, shipowners to get involved in vessel crewing. The reality is actually more nuanced because the difficulties to lift this specific regime are various. The protections that are granted to a shipowner will then appear to be a demobilizing factor in controlling the human element, which is essential for maritime safety.

Keywords: STCW Convention, ISM Code, continuous training, human factors, competence, ship owner, manager, civil responsibility, damage, nautical fault, limitation of liability, willful misconduct