

Un nouveau concept de sécurité à bord des bâtiments de surface

Philippe Émmanuel Desclèves

Vice-amiral (2^e s.)¹

En 1998, la Marine nationale a défini de nouvelles orientations pour ses bâtiments de surface² futurs, qui font en particulier référence aux règles civiles relatives à la sécurité des navires et à la protection de l'environnement, définies à partir des grandes conventions internationales de l'organisation maritime internationale (OMI) comme SOLAS et MARPOL. Cette discrète révolution est aujourd'hui appliquée sur tous les bâtiments récents, depuis le bâtiment hydro-océanographique BHO *Beautemps-Beaupré* et le bâtiment d'essais et de mesures BEM *Dupuy de Lôme* en passant par les bâtiments de projection et de commandement BPC *Mistral*.

La sécurité sur les bâtiments de combat

La notion traditionnelle de « sécurité » dans la Marine nationale se rapporte aux risques d'incendie, de voie d'eau et de dommages divers, quelles qu'en soient les causes (avaries de combat ou autres). Compte tenu des dangers graves que ce type de risques fait courir au bâtiment et à son équipage, la « sécurité » est traitée de façon transverse par une organisation spécifique qui concerne l'ensemble du personnel à bord, autour d'un noyau de spécialistes.

Cela étant, la sécurité n'est pas exclusivement une affaire d'incendie ou de voie d'eau : on parle également de sécurité de la navigation (nautique), de sécurité nucléaire, de sécurité des vols, de sécurité plongée sur les sous-marins, de sécurité du travail, ou encore de protection de l'environnement, de prévention des accidents, de sécurité des systèmes d'information, de protection du patrimoine, de sûreté, etc.

Il y a donc là de nombreux autres éléments procédant du même souci global de protéger les personnes, les biens et l'environnement contre les risques et accidents de toute nature, et de combattre leurs effets le cas échéant.

¹ Ancien président de la commission permanente des programmes et des essais (CPPE) de la Marine.

² Le cas particulier des sous-marins n'est pas traité ici.

Le concept de sécurité sur les navires civils

Sur les navires civils, la notion de sécurité est centrée sur la « sauvegarde de la vie humaine en mer » et est prise en compte sous un aspect plus global, comme on va le voir. Cela étant, les finalités ne sont pas les mêmes, puisqu'un navire de commerce est conçu pour évacuer l'équipage et les passagers si nécessaire, alors qu'un bâtiment de guerre doit pouvoir encaisser un certain niveau de dommages tout en poursuivant le combat : l'évacuation n'y est envisagée qu'en dernière extrémité.

À la suite de la tragédie du *Titanic* en 1912, l'opinion internationale s'est à juste titre indignée devant la carence de la réglementation en matière de sécurité maritime, au sens de la protection des personnes et singulièrement des passagers. En janvier 1914, la première conférence internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer était organisée à Londres, où fut élaborée puis signée la première convention SOLAS (*Safety Of Life At Sea*).

Depuis, le mouvement normatif s'est largement amplifié. Il est aujourd'hui placé sous l'égide de l'organisation maritime internationale (OMI), qui dépend de l'ONU et regroupe plus de 160 pays. La devise de cette organisation résume bien ses priorités : « *une navigation plus sûre et des océans plus propres* ». Outre la SOLAS qui répond au souci direct de la sauvegarde des personnes à bord et légifère déjà dans de très nombreux domaines, d'autres conventions ou accords internationaux viennent renforcer la prise en compte globale du concept de sécurité maritime.

On peut citer principalement la convention COLREG (*Collision Regulation*), véritable « code de la route » en mer, la convention SAR (*Search And Rescue*), la MARPOL (*Marine Pollution*), la convention STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) qui précise les règles de formation des équipages, le SMDSM (système mondial de détresse et de sécurité en mer), et plus récemment le code ISM (*International Safety Management*), système normatif d'assurance qualité de type ISO 9001 adapté à la mise en œuvre en sécurité des navires. Au-delà des conventions relatives à la construction des navires et à leurs équipements de sécurité, il a paru en effet nécessaire de prendre en compte le facteur humain dans la gestion de la sécurité.

Le code ISM, obligatoire depuis juillet 1998 pour tous les navires à passagers ou transportant des matières dangereuses, couvre le navire lui-même et son exploitation (maintenance et conduite) par l'équipage et l'opérateur du navire à terre, l'ensemble faisant partie du périmètre de certification ISM, gérée comme une certification ISO 9001 avec des audits annuels.

L'OMI a également prévu des dispositions particulières de sûreté contre les menaces terroristes, suite aux événements du 11 septembre 2001 : c'est l'objet du code ISPS (*International Ship and Port facility Security*), qui concerne aussi les autorités portuaires. Mentionnons enfin la convention récente AIS (*Automatic Identification System*) qui met en vigueur un dispositif comparable à l'IFF (*Identification Friend or Foe*) militaire et permet désormais aux navires de s'identifier automatiquement, mais également d'être informés de l'identité des autres navires naviguant alentour.

Le règlement sur « la sécurité des navires »

Ces conventions et accords internationaux sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution ont été ratifiés par la France, et sont applicables à tous les navires civils sous pavillon français³.

Cela étant, l'État considère à juste titre⁴ qu'il s'agit là de dispositions *minimales*, de sorte qu'elles sont complétées par un certain nombre d'autres mesures d'origine européenne ou nationale, comme par exemple celles relatives à la protection des marins (au sens Hygiène, Sécurité et Conditions de travail - HSCT) issues du code du travail.

L'ensemble de ces dispositions internationales et nationales ainsi que les textes d'application afférents sont rassemblés dans un document édité et régulièrement mis à jour par la marine marchande, intitulé « la sécurité des navires », annexé à l'arrêté de 1987 modifié.

Les sociétés de classification

Acteurs essentiels de la sécurité maritime, ces sociétés privées ont été créées au milieu du XIX^e siècle par des assureurs maritimes pour évaluer la qualité des navires, bien avant que les États ou les organisations internationales ne se préoccupent de définir des règles en matière de sécurité des navires. Elles jouent aujourd'hui un double rôle : d'une part, elles agissent dans le cadre des réglementations internationales pour le compte de l'administration et d'autre part, elles offrent des services à caractère privé aux armateurs.

Ces sociétés élaborent et éditent un corpus de règles et de recommandations qui constitue leur règlement. La partie principale de ce règlement contient en fait des dispositions d'application des prescriptions réglementaires citées ci-dessus : la SOLAS prescrit par exemple d'avoir une résistance de structure suffisante et demande qu'elle soit attestée par une société de classification agréée par l'administration. Dans ce cadre, la société élabore donc

³ Dispositions rendues applicables en France par une loi de 1983 modifiée, complétée d'un décret de 1984 modifié et enfin d'un arrêté de 1987, modifié.

⁴ Serait-ce « à juste titre » que seraient additionnées des normes nationales dont l'objet ne serait pas nécessairement la sécurité et pourrait paradoxalement en certaines occasions y nuire et dont l'origine repose sur le maintien d'acquis sociaux intangibles en dépit du progrès technique. Parmi les exemples historiques, outre la question de l'officier radio, il y a eu celle de la ration journalière fixée par l'arrêté du 20 juillet 1910. Elle doit comprendre OBLIGATOIREMENT (typographie majuscule officielle) 0,5 litre de vin (titré à 10°) par personne (0,3 litre pour les moins de 17 ans) ou à défaut 1,5 litre de bière ou de cidre (1 litre pour les moins de 17 ans), à laquelle s'ajoutent pour le personnel de la machine 0,25 litre de vin par quart et 0,375 litre pour les quarts de nuit de six heures et pour les travaux extraordinaires ou exigeant plus de trois heures supplémentaires 0,25 litre de vin et pour les navires naviguant dans les eaux froides, 0,25 litre de vin par jour (ou 0,75 litre de bière ou de cidre) et 0,05 litre de tafia (ou eau-de-vie à 42°). Pour observer le règlement, un mécanicien en eaux froides devait absorber quotidiennement un minimum de 125 grammes d'alcool jusqu'en 1987, date à laquelle cette obligation réglementaire a été enfin supprimée, non sans regrets.

Aujourd'hui avec la Convention du travail maritime 2006 de l'organisation internationale du travail (OIT) (voir l'article de Jean-Marc Schindler dans le n° 476 de juillet 2006 de la Revue Maritime – disponible sur le site internet de l'FM) qui complète l'appareil juridique de l'OMI, il n'est plus nécessaire d'ajouter des normes nationales, sauf à vouloir faire de notre pavillon, un pavillon non compétitif et supplétif. L'exception française fait déjà trop de ravages à terre pour la développer en mer. Remarquons que l'Union européenne ne fabrique pas de normes supplémentaires qui s'ajoutent à celles de l'OMI. Elle s'exerce avec le concours de l'Agence européenne de sécurité maritime à en harmoniser les conditions d'application par les États membres afin d'éviter des distorsions concurrentielles à l'intérieur de l'UE et à exercer son influence sur la démarche normative de l'OMI d'amélioration de la sécurité maritime avec le concours des 25 États membres. NDR

des règles techniques de calculs de structure et des méthodes de vérification, qui viennent en quelque sorte compléter ou expliciter la réglementation.

Par ailleurs, elles disposent également de contrôleurs dont le rôle est de garantir la conformité de la construction aux règles de la société. Ces contrôles peuvent être faits par délégation de l'administration, la société délivrant par exemple des certificats de « franc-bord » ou des attestations de certification ISM, nécessaires pour l'obtention de l'autorisation de naviguer. La société de classification assure également les vérifications et contrôles périodiques obligatoires, dans les domaines de sa compétence.

Outre ce rôle public pour le compte de l'administration de l'État du pavillon, les sociétés de classification proposent également aux armateurs de classer leurs navires, dans la logique de leur vocation première : apprécier la qualité des navires à la construction puis la contrôler dans le temps. Ce classement se fait sur la base minimale d'une conformité du navire au règlement de la société, qui comporte donc à la fois des prescriptions obligatoires et des recommandations proposées en sus, au libre choix des armateurs, sous forme de marques additionnelles. Il peut y avoir par exemple des dispositions concernant les passerelles intégrées ou des normes de confort pour les navires à passagers, ou encore des recommandations pour tel ou tel niveau d'automatisation de conduite, etc.

Le permis de naviguer

Obligatoire, ce permis n'est délivré à l'armateur qu'au terme de tout un processus de contrôle de conformité à l'application des prescriptions du règlement sur la sécurité des navires, piloté par l'administration de la marine marchande avec le concours de la société de classification agréée, retenue par l'armateur.

En outre, la pérennité de cette autorisation est soumise à des contrôles et inspections périodiques au cours de la vie du navire. Par exemple, une visite de la coque est prescrite tous les ans pour les navires à passagers, avec obligation de mise au sec tous les deux ans. Dans le cadre de la certification ISM, on vérifie également tous les ans la validité du système de gestion de la sécurité au sens large. Ce contrôle continu s'exerce au travers de la commission centrale de sécurité (CCS) de la direction des affaires maritimes (DAM), qui regroupe les représentants de l'administration⁵ et les experts, mais aussi les représentants des personnels embarqués. La CCS est saisie par les armateurs dès le début des projets de nouveaux navires.

Elle est également consultée lors de la mise en application d'une nouvelle disposition réglementaire à bord des navires concernés, comme récemment l'AIS, ou encore lorsqu'un armateur décide de modifier sensiblement son navire (changement d'usage, jumboïsation...). Enfin, l'avis de la CCS est requis par l'administration avant toute décision touchant à la modification de la réglementation du ressort de l'État du pavillon.

La sécurité : une notion très globale

On perçoit bien que le terme de sécurité est pris dans une acception très large au niveau des instances maritimes civiles, et englobe tout ce qui peut présenter un risque pour les personnes et pour la protection de l'environnement, qu'il s'agisse de dispositions constructives, de maintenance du matériel ou de conditions d'exploitation avec tout le personnel concerné : équipages et opérateurs à terre. À titre d'exemple, citons le cours de

⁵ La Marine y est représentée par le chef du bureau EMM/PROG/PFLI.

sécurité dispensé - conformément à la convention STCW - dans les écoles de la marine marchande, qui prend essentiellement appui sur des cas significatifs d'événements de mer (par exemple *l'Erika*). C'est en effet dans ces circonstances dramatiques que l'on peut mettre en évidence la globalité des problèmes posés ainsi que la pertinence et l'efficacité des dispositions prises pour y répondre.

Les prescriptions de l'administration sur la sécurité des navires, complétées par les règlements des sociétés de classification, regroupent l'ensemble des dispositions à adopter pour garantir cette sécurité minimale pour les navires civils.

Les bâtiments de guerre⁶

Les bâtiments de guerre ne sont pas formellement tenus d'appliquer cette réglementation maritime internationale ou nationale (sauf cas particuliers). Ils répondaient donc jusque-là à des règles tout à fait spécifiques au ministère de la défense, élaborées dans une logique différente, sans référence notamment aux grandes conventions internationales.

La plupart des marines occidentales, cependant, considèrent aujourd'hui comme presque impossible d'entretenir une réglementation militaire spécifique traitant au moins l'ensemble du domaine couvert par les règlements civils.

Par ailleurs, il devient difficile de justifier la non application de certaines dispositions internationales, comme celles imposées par la convention MARPOL. Les autorités portuaires interdisent en effet de plus en plus fréquemment les escales de bâtiments ne disposant pas des installations *ad hoc*. C'est la raison pour laquelle les marines militaires se rapprochent de plus en plus de ces réglementations civiles, dont la pertinence est attestée et qui sont élaborées et entretenues par un important dispositif international, auquel participe l'ensemble des acteurs du monde maritime⁷.

Cela étant, la réglementation civile ne prend évidemment en compte ni les besoins militaires spécifiques ni les risques liés aux opérations, de sorte qu'il convient de la considérer comme une base minimale, valable en l'état pour des navires non destinés à des opérations. Des dispositions complémentaires spécifiques sont donc naturellement à prévoir pour les bâtiments militaires, en fonction de leur vocation : stockage et manutention des munitions, risques liés à la manœuvre des armes, résistance aux explosions sous-marines, aux impacts, aux agressions de type NBC, mesures limitant les risques de rayonnements électromagnétiques, etc. ainsi que moyens de lutte appropriés contre les dommages prévisibles de tous types.

Concrètement, les futurs bâtiments de la Marine appliqueront normalement au minimum la réglementation pertinente des navires sous pavillon français, avec les aménagements et compléments nécessaires pour tenir compte des spécificités militaires⁸.

Ces règles seront prescrites par un arrêté fixant le référentiel applicable en matière de sécurité sur les bâtiments de guerre de surface, signé par le chef d'état-major de la Marine (CEMM) en tant qu'employeur responsable des équipages. Elles seront contrôlées au sein

⁶ Tel que défini par la Convention de Montego Bay. Qu'il s'agisse de véritables bâtiments de combat ou de bâtiments à vocation opérationnelle spécifique, les bâtiments de guerre inscrits sur la liste navale ne sont pas inclus dans le périmètre d'application de la loi de 1983 citée ci-dessus (note 3). La Marine se réserve donc le droit d'utiliser pour ses propres bâtiments les dispositions de cette réglementation qu'elle juge pertinentes, mais qui ne lui sont pas opposables.

⁷ Les marines de l'OTAN travaillent par exemple actuellement sur un *naval ship code* qui répondrait à une SOLAS militaire.

⁸ Cette orientation fondamentale a été notifiée par le CEMM le 2 juillet 1998.

d'une commission de sécurité maritime (CSM), constituée sur le modèle de la CCS de la marine marchande et placée sous la tutelle de la Commission permanente des programmes et des essais des bâtiments de la Flotte (CPPE). La CSM aura en charge la préparation des décisions d'autorisation de première sortie à la mer, puis d'autorisation définitive de naviguer, avant acceptation du bâtiment neuf par la Marine. Ce processus est déjà en vigueur pour les programmes actuels, notamment les BPC⁹. D'autre part, elle sera compétente sur les bâtiments en service pour traiter les autorisations de naviguer à l'issue d'arrêts techniques au cours desquels des modifications auront porté sur le référentiel relatif à la sécurité du navire. Enfin, elle pourra être saisie pour traiter le cas de bâtiments de guerre construits dans des chantiers français pour l'exportation¹⁰.

Conclusion

À l'instar de ce qui se fait dans le reste du monde maritime, le concept de « sécurité » à bord de nos bâtiments militaires devra désormais être pris au sens le plus large et englober tous les risques potentiels qui peuvent s'exercer sur un bâtiment de guerre et son équipage, qu'il s'agisse de les prévenir ou de les combattre.

Le contrôle de l'aptitude des bâtiments de la Marine à naviguer en sécurité sera formalisé sur la base de référentiels bien établis et mis en œuvre au travers d'une commission de sécurité maritime.



⁹ Les mêmes principes seront également appliqués aux sous-marins, sur la base d'un référentiel naturellement spécifique, élaboré par les services de la DGA en liaison avec la Marine.

¹⁰ Le président de la CPPE délivre ainsi les autorisations de naviguer pour les frégates *Sawari* ou pour le sous-marin *Ouessant*.