



UNIVERSITE D' AIX-MARSEILLE

FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCE POLITIQUE

CENTRE DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

---

# **LE MEMORANDUM DE PARIS QUEL USAGE DE LA REGLEMENTATION ?**

Mémoire pour l'obtention du  
Master 2 Droit maritime et des transports

Par

Elisa GOUESIGOUX

Sous la direction de M. le professeur Christian SCAPEL

*Année universitaire 2011-2012*

*Je tiens à remercier Monsieur le Professeur Christian SCAPEL, Monsieur le Professeur Pierre BONASSIES, ainsi que toute l'équipe pédagogique du Centre de Droit Maritime et des Transports pour m'avoir donné la chance d'accéder au Master II Droit maritime et des Transports,*

*Mes vifs remerciements vont également à M. Michel BOTALLA-GAMBETTA pour son aide précieuse,*

*Je remercie enfin très sincèrement M. Philippe VINOT, chef du Centre de Sécurité des Navires de Marseille, ainsi que tous les inspecteurs du Centre de Sécurité des Navires de Marseille, pour leur accessibilité, leurs conseils et leur soutien.*

*À M.C. Souleillou, sans qui rien n'aurait été possible.*

## *SOMMAIRE*

### **PARTIE I : LES REGLES DE FONCTIONNEMENT DU MEMORANDUM DE PARIS**

#### **TITRE I : La politique de l'harmonisation**

Chapitre I : Les textes communs

Chapitre II : Des politiques communes

#### **TITRE II : Le contrôle ascensionnel des navires étrangers dans le cadre du Mémorandum de Paris**

Chapitre I : L'efficacité ascendante de l'inspection des navires

Chapitre II : Le nouveau régime d'inspection de 2011

### **PARTIE II : LES INSTRUMENTS PERTINENTS APPLICABLES AU MEMORANDUM DE PARIS**

#### **TITRE I : Les instruments pertinents : l'aspect technique et environnemental dans le contrôle par l'Etat du port**

Chapitre I : La place primordiale du contrôle technique dans le  
Mémorandum de Paris

Chapitre II : La protection de l'environnement marin : vers  
l'élargissement des contrôles

#### **TITRE II : Les instruments pertinents : l'élargissement au contrôle à caractère social**

Chapitre I : La prise en compte de l'aspect humain dans le contrôle du  
Paris MOU

Chapitre II : L'arrivée du 4<sup>ème</sup> pilier MLC 2006 : l'essor du contrôle  
social

## SIGLES ET ABREVIATIONS

ABS	American Bureau of Shipping
AFDI	Annuaire français de droit international
ADMO	Annuaire de droit maritime et océanique
BIT	Bureau international du travail
c/	Contre
CJCE - CJUE	Cour de justice des communautés européennes ; Cour de justice de l'Union Européenne
Dir.	Directive
<i>DMF</i>	Revue de Droit Maritime Français
EMSA	European Maritime Safety Agency
ISM	International Safety Management Code
MARPOL	International Convention for the Prevention of Pollution From Ships
MLC	Maritime Labour Convention
N°	Numéro
<i>Neptunus</i>	Revue en ligne du CDMO
Obs.	Observations
OCDE	Organisation pour la coopération et le développement économiques
OIT	Organisation internationale du travail
OMI	Organisation maritime internationale
p., pp.	Page, pages
Paris MOU	Mémorandum de Paris
PUAM	Presses universitaires d'Aix-Marseille
PUF	Presses universitaires de France
STCW	Standards of training certifications and watching convention
THETIS	Hybrid European Targeting and Inspection System

# INTRODUCTION

Si les navires ont pour but premier de transporter des marchandises et des passagers, ils doivent exécuter leur labeur "dans les délais les plus brefs, au moindre coût...et en toute sécurité" <sup>1</sup>.

Selon les professeurs MM. Bonassies et Scapel <sup>2</sup>, le droit maritime est d'une part particulier du fait des risques de la mer, et d'autre part un droit à caractère international.

En effet, le milieu maritime a toujours conservé l'image d'un monde dangereux : l'inconnu, la solitude et le caractère incontrôlable des éléments nourrissent les inquiétudes. En mer, s'exercent aussi des activités principalement commerciales qui dépassent les frontières nationales et qui sont indispensables à la société, d'où une industrie profondément internationalisée. <sup>3</sup>

Or, si ces deux traits caractérisent le droit maritime, il en est en naturellement de même pour l'outil principal de ce droit : le navire. La sécurité maritime s'est donc développée déjà conjointement avec les progrès de la navigation mais surtout en tenant compte de ces deux caractères spécifiques. L'exemple le plus représentatif est sûrement celui de la Convention SOLAS (*Safety Of*

---

<sup>1</sup> B. Dujardin, "Le facteur humain dans la conduite du navire", *La revue maritime* n° 481, Institut français de la mer, mars 2008, p.96.

<sup>2</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime*, LGDJ, Traités, 2<sup>e</sup> éd., 2010, p.5 à p.10.

<sup>3</sup> A. Lefrançois, *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, PUAM, Thèse, 2011, p.35.

*Life At Sea*) adoptée par l'OMI suite au naufrage du Titanic. En s'adaptant aux évolutions techniques, elle définit les normes de sécurité à respecter en matière de construction et d'équipements des navires de commerce <sup>4</sup>. Cette Convention est internationale par son étendue, et ses normes techniques (*minimum standards*) sont avant tout un moyen de prévention contre les risques de la mer <sup>5</sup>.

Un moyen de contrôler le respect de ces normes, de plus en plus nombreuses avec l'intensification des trafics internationaux au début du XXème siècle <sup>6</sup>, était le contrôle effectué à bord.

De tout temps nécessaire, on trouve d'ailleurs des prémises de cette inspection des navires dans des pratiques inscrites dans les anciens codes. A cette époque, les marchands procédaient eux-mêmes à des formes d'inspection. Ainsi, pour citer l'exemple des Rôles d'Oléron, le marchand préoccupé par la protection de ses barriques de vin pouvait inspecter les cordages servant à hisser les marchandises. «*un maistre [...] doit monstrier au machants les cordes avec quoy il guyndera, et sil voit quil y ait a amender le maistre est tenu a lamender* » <sup>7</sup>.

Inspirée de ces pratiques, la réglementation est par la suite devenue étatique. Ainsi, dans le droit italien, des visites d'inspection des navires prescrites par le code de commerce étaient réalisées afin que ceux-ci puissent être considérés comme navigables <sup>8</sup>.

---

<sup>4</sup> M. Rémond-Gouilloud, *Droit maritime*, Paris, Pedone, 1993, p.216.

<sup>5</sup> Site de l'O.M.I.

<sup>6</sup> A. Lefrançois, *op. cit.*, p. 25.

<sup>7</sup> Article XX des rôles d'Oléron.

<sup>8</sup> A. G. Werner, *Traité de droit maritime général*, Librairie Droz, 1964, p.210.

Enfin, les inspections désormais étatiques ainsi que la sécurité maritime en général se sont considérablement développés, et ce essentiellement du fait de l'influence des catastrophes maritimes <sup>9</sup>. On peut entre autres citer l'explosion du *Sultana* en 1865 (1450 morts), le naufrage du *Titanic* en 1912 (1501 morts) et celui de l'*Empress of Ireland* en 1914 (1370 morts).

Le Vice-Président de la Commission Européenne Sim Kallas dira à ce propos: « *Tragic accidents, from the Titanic, to the Estonia or the Costa Concordia, put ship safety in the spotlight* » <sup>10</sup>.

En effet, la plupart du temps, ces grandes catastrophes médiatisées poussent au renforcement de la réglementation. Ainsi, c'est suite au drame de l'*Herald of Free Enterprise* en 1987 qu'a pu s'appliquer le code ISM (*International Safety Management*) en 1994.

Afin de contrôler le respect de ces prescriptions, les Etats ont aujourd'hui recours à deux types d'inspection : l'inspection par l'Etat du pavillon à un premier niveau et l'inspection par l'Etat du port à un second niveau.

Si chaque Etat souverain crée ses propres règles pour les visites des navires battant son pavillon, la sécurité ne pouvait cependant pas se limiter au contrôle par l'Etat du pavillon, et ce pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, des catastrophes maritimes humaines ont touché la société internationale. Il fallait donc envisager de manière plus large le renforcement de la sécurité et des inspections.

---

<sup>9</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Editions Bureau Veritas, Paris 1999, p.15.

<sup>10</sup> Commission Européenne, "Transport : Commission sets out priorities for passenger ship safety", Communiqué de presse de l'Union Européenne, 24 avril 2012  
[http://ec.europa.eu/commission\\_2010-2014/kallas/headlines/news/2012/04/ship-safety\\_en.htm](http://ec.europa.eu/commission_2010-2014/kallas/headlines/news/2012/04/ship-safety_en.htm).

Ensuite, dès les années 70, et en lien avec ces catastrophes maritimes, les armateurs, face à la concurrence accrue et par souci d'économie, ont réduit les frais relatifs au navire dont la sécurité maritime, et ont par conséquent créés une flotte sous-normes. "La surcapacité de l'offre, responsable d'une baisse régulière des taux de fret, a conduit les armateurs à réduire par tous les moyens leurs charges d'exploitation" <sup>11</sup>. Il a à ce sujet été démontré que l'avantage financier d'un armateur qui délaisse la sécurité en mer est considérable <sup>12</sup>.

Des rapports ont mis en lumière le fait que les armateurs n'étaient pas les seuls responsables et pointaient du doigt *l'administration maritime de l'Etat du pavillon* <sup>13</sup>.

Ces navires dits « poubelles » manquaient en général d'un contrôle national efficace. Certains Etats pouvaient faire le choix de plus de souplesse dans leur réglementation, ou pour d'autres le manque de ressources des administrations maritimes empêchaient la mise en place d'un suivi régulier de la qualité des navires.

Un rapport de l'OCDE <sup>14</sup> montre que les pays membres de celle-ci avaient ratifié en moyenne 7,5 des 10 principales Conventions maritimes, alors qu'à la même époque les pays à libre immatriculation, avec un tonnage supérieur, n'en avaient ratifié que 3,5.

---

<sup>11</sup> P. Boisson, *op. cit.*, p.510.

<sup>12</sup> OCDE: "Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des normes internationales en vigueur", Paris, 1996; OCDE/GD(96)

<sup>13</sup> D. Momtaz, *La convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires*, AFDI, XXXII, 1986, publié par le CNRS, p.728.

<sup>14</sup> OCDE: "Rapport du Comité des transports maritimes sur les pavillons de complaisance", O.C.D.E., Paris, 12 septembre 1975, p. 3 paragraphe 6.



En 1986, M. Momtaz parle ainsi de la réglementation *rudimentaire* de Chypre<sup>15</sup>, dont la flotte pétrolière était *considérée pour ses deux-tiers, comme inférieure aux normes*<sup>16</sup>. Et même avec une réglementation étatique, certains navires ne vont jamais dans les ports de leur Etat : "Les navires ne touchent jamais les ports du pavillon, de sorte que les contrôles normaux d'hygiène et de sécurité ne sont jamais effectués"<sup>17</sup>.

Face aux défaillances de l'Etat du pavillon, l'Etat du port voulait se protéger et notamment des risques de pollution.

Ce contrôle de l'Etat du port trouve ses fondements dans les principes du droit international relatifs aux espaces maritimes. Sur ce point, la doctrine reconnaît unanimement que dans les eaux intérieures et a fortiori dans ses ports, les navires de commerce étrangers sont soumis à la juridiction de l'Etat côtier<sup>18</sup>.

M. Boisson parle quant à lui du droit à *l'autoprotection*, et du devoir de *police internationale de la navigation*<sup>19</sup>. En effet, l'Etat du port a le devoir de veiller à l'application des conventions internationales sur la sécurité, et en aucun cas, cet Etat ne peut se substituer à ses obligations.

---

<sup>15</sup> Il est toutefois important de noter qu'aujourd'hui la plupart des Etats de libre immatriculation mettent un point d'honneur à ce que leurs flottes soient aux normes. Certains sont d'ailleurs parmi les premiers à ratifier les conventions internationales sur la sécurité maritime. On peut citer la ratification de MLC 2006 le 6 février 2009 par le Panama, représentant environ 22% de la flotte mondiale.

De surcroît, de nombreux navires s'ils sont peu suivis par leur administration, peuvent être suivis par des sociétés de classification et garder une sécurité convenable.

<sup>16</sup> D. Momtaz, *op. cit.*, p.724.

<sup>17</sup> J. De La Rochère, *Les réactions de l'O.M.C.I. au désastre de l'Amoco Cadiz*, AFDI, Volume 24, Numéro 24, 1978, p.758.

<sup>18</sup> G. Ripert, *Droit maritime*, Tome I, Rousseau, Paris, PUF, 1984, p. 552-53.

<sup>19</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Editions Bureau Veritas, Paris 1999, p.549.

Rapidement, l'OMI prit elle aussi conscience des dangers que représentaient ces navires sous-normes <sup>20</sup>. Afin d'imposer le respect des normes minimales de sécurité maritime, elle s'est tournée vers le renforcement du contrôle par l'Etat du port. <sup>21</sup>

L'inspection par l'Etat du port s'est donc trouvée pleinement justifiée. Il devint l'ultime *filet de sécurité* permettant l'application effective des normes de sécurité <sup>22</sup>.

A l'initiative des Etats-Unis, et encouragé par le droit européen <sup>23</sup>, le contrôle par l'Etat du port a trouvé des fondements internationaux, déjà conventionnellement avec la Convention sur le droit de la mer, mais aussi institutionnellement avec l'Organisation Maritime Internationale (OMI). La Convention de Montego Bay, ratifiée par la plupart des pays à l'exception des Etats-Unis, s'est d'abord attachée à la question de la pollution. De ce fait, l'article 218 s'intitule « Pouvoirs de l'Etat du port », et s'en suivent plusieurs dispositions sur ces pouvoirs, notamment l'article 219 qui précise que les Etats qui ont déterminé qu'un navire étranger se trouvant dans un de leurs ports avait enfreint les règles internationales et risquait de ce fait de causer des dommages au milieu marin, pouvaient empêcher ce navire d'appareiller.

---

<sup>20</sup> L'OMI va en effet publier une liste d'accidents graves survenus à des navires au cours de la période comprise entre novembre 1977 et avril 1978, OMCI. MSC/39. Voir P. Boisson, , *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.503

<sup>21</sup> On peut d'ailleurs lire à la page 25 du rapport de l'OCDE de 1996 cité en note 16 : "En raison de l'inefficacité de certaines inspections effectuées par certains Etats du pavillon/certaines sociétés de classification, les corps d'inspecteurs des Etats du port sont désormais considérés comme un dispositif de régulation très important, voire le plus important pour l'industrie des transports maritimes, et ce dispositif doit être conservé comme "filet de sécurité" pour les Etats du pavillon."

<sup>22</sup> F. Plaza : « Port State Control : towards global standardization ». IMO New n°1 – 1994, p. 13-16.

<sup>23</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, p.38.

L'article 220 § 1 autorise quant à lui l'Etat du port à intenter une action « visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution » par un navire étranger, si l'infraction est commise dans sa mer territoriale ou dans sa ZEE (Zone économique exclusive).

Ensuite, l'OMI, chargée de la collaboration entre les états membres dans le domaine de la réglementation maritime, a elle aussi reconnu le *port state control*, de par la résolution 466<sup>24</sup> s'intitulant « *Procedures of port state control* ».

Les prémisses de la pratique de l'inspection affirmées à l'échelle internationale se trouvent dans la Convention *Oil Poil*, Convention de Londres du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution par hydrocarbures en mer. Son article 9 autorise en effet l'Etat du port à contrôler le registre des hydrocarbures des navires pétroliers<sup>25</sup>.

Cependant, on estime que le contrôle des navires par l'Etat du port a réellement vu le jour à la signature en 1915 la première convention SOLAS, suites au naufrage du *Titanic*. Cette convention adoptée par treize Etats fixait les principes du contrôle par l'Etat du port dans son article 61<sup>26</sup>.

Après avoir vu les prémisses du contrôle par l'Etat du port, et avant d'étudier ce type de contrôle dans le contexte du Mémorandum de Paris, il est important de définir en quoi consiste actuellement le contrôle par l'Etat du port. Il s'agit en fait de "vérifier que les navires étrangers faisant escale dans

---

<sup>24</sup> Résolution A.12/Res.466 du 19/11/1981 de l'OMI.

<sup>25</sup> A. C. Zinsou, " Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre", *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports*, juillet 2009, n°1, p.26.

<sup>26</sup> Par la suite furent signées les conventions SOLAS de 1929 entre 18 Etats puis celle de 1948 entre 30 Etats pour arriver à la Convention SOLAS de 1974 encore en vigueur aujourd'hui avec ses nombreux amendements. Sur ce sujet, voir M. Aymeric, "Les contrôles par l'Etat du Port en France", site de l'IFM, 2006, p.1.

les ports sont bien conformes aux normes découlant des conventions internationales applicables" <sup>27</sup>.

Lors de ces contrôles, l'Etat du port peut aller jusqu'à immobiliser un navire étranger pour imposer la rectification, avant départ, des défauts les plus graves.

Comme nous allons le voir, les PSC (*Port State Control*) se sont organisés selon des accords régionaux, cependant il faut dès à présent préciser qu'il existe toujours la possibilité d'effectuer des contrôle par l'Etat du port dans un cadre national uniquement. En France cependant, les textes en ce sens sont peu nombreux, et ce car les inspections ont le plus souvent lieu dans le cadre du Mémorandum de Paris qui offre un large panel de réglementations et d'instruments aux inspecteurs. Les textes français sont d'ailleurs pour la plupart des reproductions de la réglementation du Mémorandum de Paris <sup>28</sup>. Parmi ces textes, seules se distinguent les normes concernant la pollution des navires <sup>29</sup>.

---

<sup>27</sup> Voir sur le site du ministère de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie l'article "Contrôle des navires étrangers par l'Etat du port", Mer et littoral, 7 juin 2012.

<sup>28</sup> On peut ici citer le décret 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. Ce décret propose des inspections analogues à celle du Paris MOU (initiale à l'article 41.3, détaillée à l'article 41.4, et renforcée à l'article 41.5).

<sup>29</sup> Pour illustrer nos propos, nous pouvons prendre l'exemple d'une affaire du Centre de Sécurité des Navires de Marseille. En mars 2012 les inspecteurs du CSN PACA Corse s'étaient rendus sur un navire étranger qui venait des îles Canaries, où la réglementation y autorise un taux de soufre à 0,3%. Ce navire, désormais sur les côtes françaises, devait avoir une teneur en soufre inférieure à 0,1%. S'il apparaissait qu'il avait bien chargé du fioul lourd à très basse teneur en soufre, les inspecteurs du CSN ont pu constater, après prise d'échantillons et rapport d'analyses, que ce fioul était à 0,35% de teneur en soufre. L'analyse montrait pourtant que le fioul vendu contenait bien O, 87%, et que les acheteurs n'avaient pas été trompés. Seulement, le nouveau fioul avait été chargé dans le réservoir du fioul dont la teneur en soufre était à 0,3%. Suite à ce constat, il a donc été demandé au navire de sortir des eaux territoriales françaises. Pour cela, les inspecteurs se sont appuyés sur le code des transports (article L. 5241-4-3) et surtout sur la directive 1999/32/CE, directive qui définit le

Au-delà du cas de la France, il s'est en fait avéré qu'à son lancement, le contrôle par l'Etat du port comportait des défaillances.

D'une part, le contrôle des navires étrangers était soumis à une obligation de discrétion des autorités locales, et les inspecteurs n'intervenaient à bord seulement si le capitaine en avait fait la demande ou si l'ordre public du port était troublé. Cet usage international était représentatif de la difficulté de l'efficacité d'un contrôle par l'Etat du port <sup>30</sup>.

D'autre part, pour un Etat, affirmer trop fortement son droit de contrôle aurait pu faire fuir les navires étrangers vers les ports voisins d'un autre Etat, entraînant des « détournements de trafic » néfastes à l'économie nationale. On constatait donc une concurrence entre ports d'une même zone.

Finalement, l'accroissement des sinistres maritimes, le manque de sérieux de certains contrôles par l'Etat du pavillon et l'arrivée des pavillons de complaisance ont conduit à développer une meilleure coordination dans les contrôles par l'Etat du port.

Face aux non conformités des navires, les Etats ont alors mis en place une collaboration autour d'accords régionaux <sup>31</sup>, à commencer par le Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port dit *Paris MOU* <sup>32</sup>.

---

taux de soufre du gas-oil marin à 0,1% maximum pour les navires à quai dans les ports de la Communauté.

<sup>30</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, p.35.

<sup>31</sup> Neuf au total en 2012.

<sup>32</sup> Celui-ci a d'ailleurs inspiré les autres accords, comme l'accord *Vina del mar* de 1992 qui concerne les pays d'Amérique latine, côtiers de l'Océan Pacifique.

Dans ce mémoire, nous nous intéresserons exclusivement au Paris MOU, déjà de par la trop grande étendue d'un sujet général sur les Mémoires d'entente relatifs au contrôle par l'Etat du port, mais surtout du fait de l'intérêt d'étudier le fonctionnement d'un Mémoire en particulier. Ici, nous nous attacherons au Paris MOU étant donné son application géographique pertinente <sup>33</sup>, mais aussi de par l'importance de la flotte qui en est membre. Sont ainsi adhérents 27 Etats dont la France, le Canada, la Russie, la Grèce, Chypre ou encore Malte.

Le Paris MOU a eu des débuts laborieux. En effet, en 1978, ce fut tout d'abord le « *Hague Memorandum* » qui fût créé. Celui-ci concernait les autorités maritimes de l'Europe de l'Ouest. Cependant, il a rapidement été écarté au profit de la Convention OIT n°147 de 1976, comme nous le verrons par la suite <sup>34</sup>.

Il a fallu attendre les naufrages de l'*Amoco Cadiz* de 1978, un *Very Large Container Carrier* au large de Porsall et celui du *Tanio* en 1980, faisant déjà suite à de précédentes marées noires, pour que les autorités élaborent un véritable accord régional de contrôle par l'Etat du port.

Conclu le 1er juillet 1982 entre les administrations maritimes des 14 pays présents à la deuxième conférence régionale sur la sécurité maritime, le « Mémoire d'entente de Paris sur le contrôles des navires par l'Etat du port » dit *Paris Memorandum of Understanding on Port State Control* ou Paris MOU est un accord international, et plus précisément un « *administrative agreement* ».

---

<sup>33</sup> L'Union Européenne première zone d'échange dans le monde.

<sup>34</sup> Site internet du Mémoire de Paris.

La nature de l'Accord n'a pas été choisie au hasard. Le Mémorandum s'avérait déjà plus efficace qu'une Convention, entraînant moins de contraintes formalistes -comme par exemple les négociations ou les ratifications-, et facilitant surtout l'adhésion des Etats. En effet, un Etat souverain s'impliquera plus aisément dans un accord non normatif lié à des instruments pertinents auxquels il choisit d'être lié ou non ; du moins cela lui sera moins compliqué que de ratifier une Convention normative pré établie, d'autant plus lorsque l'on sait que la tendance en droit international n'est plus aux réserves.

Le Paris MOU permet d'instituer une coopération permanente entre les administrations maritimes des Etats concernés. On parle bien ici de coopération puisque l'Accord relève d'une démarche volontariste : il n'a pas de vocation normative, c'est-à-dire qu'il ne produit pas de lois ou de règlements. La fonction du Paris MOU est uniquement de coordonner le contrôle du respect d'autres instruments internationaux et des conventions de l'OMI et de l'OIT.

L'accord a trois objectifs directeurs :

- le respect des normes de sécurité (*safety of life at sea*)
- la prévention de la pollution (*prevention of pollution by ships*)
- le respect des normes sociales et de vie de bord (*living and working conditions on board ships*)

Son champ de compétence est limité au contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports signataires, et non aux seuls Etats membres de l'Accord. Cela découle du principe du traitement pas plus favorable, né dans la Convention MARPOL et la Convention 147 de 1976, principe que nous étudierons dans la première partie de ce mémoire.

Suite à sa mise en place, la Commission Européenne, qui comme nous l'avons vu désirait renforcer le contrôle des navires par l'Etat du port dans sa lutte contre les navires sous-normes, a adopté une politique de sécurité de la navigation maritime identique à celle du Mémorandum de Paris.

Elle a ensuite procédé à *la communautarisation* du Mémorandum de Paris <sup>35</sup>: l'accord inter-administratif a donc pu dépasser sa nature juridique de "*soft law*" <sup>36</sup> en bénéficiant d'une nature contraignante. Cette communautarisation s'est concrétisée par l'adoption de la directive 95/21 du Conseil <sup>37</sup>. Cette directive concerne *l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires.*

Elle rend obligatoires les mécanismes du Paris MOU dans l'Union Européenne et ses Etats membres.

Les Etats membres sont ainsi tenus d'appliquer correctement ses dispositions et peuvent, en cas de non respect, être sanctionnées par la Commission.

On peut ainsi citer l'exemple de l'arrêt CJCE *Commission contre Italie* <sup>38</sup>. Dans cette affaire, l'Italie fut sanctionnée pour manquement dans sa transposition de la directive 95/21/CE imposée par le traité CE. Le juge communautaire a ainsi affirmé le respect du droit de la sécurité maritime.

---

<sup>35</sup> L. Faure, *La communautarisation du Mémorandum de Paris*, Mémoire sous la direction de C. Scapel, Aix-Marseille III, 1999, p.14.

<sup>36</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime op.cit.*, p.565.

<sup>37</sup> JOCE, L 157, 7 juillet 1995.

<sup>38</sup> CJCE, 11 novembre 1999, Commission c/ Italie, Affaire C-315/98.



Afin de remplir au mieux ses missions, le Paris MOU bénéficie d'un encadrement administratif ainsi que d'inspecteurs nationaux qualifiés. Tout d'abord, un comité du contrôle par l'Etat du Port (*PSCC*) tient lieu d'instance administratrice. Ce Comité lance notamment les campagnes d'inspections ciblées sur des types de navire et/ou sur des éléments des navires. En 2010 par exemple, la campagne était ciblée sur le chargement et la stabilité à l'état intact des pétroliers.

Un bureau exécutif (*MAB – Mou Advisory Board*) applique les décisions du comité.

Le secrétariat du Paris MOU quant à lui veille à la bonne exécution de l'accord et organise des réunions internationales<sup>39</sup>. Surtout, il est responsable des échanges d'informations au sein des Etats membres. Les inspecteurs des navires le contactent régulièrement en cas de doute sur les modalités d'applications d'un texte.

Enfin, chargés d'effectuer les contrôles, les inspecteurs (*Port State Control Officers*) sont des fonctionnaires habilités par le pays où ils exercent. Ils bénéficient d'une formation continue et assistent régulièrement à des réunions dits séminaires.

Le Mémoire de Paris est aussi lié avec d'autres organisations telles que l'OMI ou même les autres Mémoires d'entente de contrôle par l'Etat du port. L'annexe 1 permet à ce sujet un aperçu clair de la structure du Paris MOU.

---

<sup>39</sup> Site du Mémoire de Paris

Guidés par la plate forme commune THETIS que nous étudierons plus tard dans ce mémoire, les inspecteurs vont avoir des navires à inspecter en priorité. Selon le nombre ou la gravité des irrégularités constatées -on parle ici de prescriptions-, les inspecteurs peuvent ordonner au navire de les corriger dans un certain délai. Les inspecteurs ont aussi la possibilité d'immobiliser le navire sur place jusqu' à correction des défauts <sup>40</sup>. Enfin, le navire peut être désormais banni momentanément voire définitivement. Cette pratique du bannissement a d'abord été pratiquée en 1998 par le CSN de Saint Malo pour bannir des ports européens le navire vraquier *Drnis*. Ce navire devait après rétention se faire réparer mais ne s'était jamais rendu au chantier naval de réparation. Le Ministère français des transports avait demandé aux membres du Paris MOU d'interdire à ce navire l'accès à leurs ports.

Plus généralement, certains de ces navires pourront être inscrits dans une liste noire. Cette pratique a été instaurée par le comité du Paris MOU en 1994 <sup>41</sup>. Il avait rendu publique une liste noire des navires ayant été retenus au moins deux fois au cours des deux dernières années. Une première liste de 155 navires fut diffusée <sup>42</sup>. Malgré les avis mitigés de certains Etats sur cette pratique, en 1996 SIRENAC -"l'ancien THETIS"- publia la liste trimestrielle des navires récidivistes, liste par ailleurs déjà diffusée à cette époque par le Secrétariat à des organes de la presse maritime européenne. Aujourd'hui, le site du Paris MOU présente publiquement ces listes noires.

---

<sup>40</sup> Les différents cas d'immobilisation sont notamment des infractions multiples, un certificat ISM défaillant ou inexistant, le refus de se rendre au port de réparation, la sortie du port non autorisée.

<sup>41</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op.cit*, p.568.

<sup>42</sup> Cette liste indiquait le nom du bâtiment, le numéro OMI, le pavillon d'immatriculation, la société de classification, le nombre total de détentions ainsi que les motifs, le port et la date de contrôle.

*"Much has been accomplished in 30 years time"* <sup>43</sup>. Après 30 ans d'évolution, de nombreuses modifications et des élargissements considérables, le bilan du Paris MoU est globalement positif.

Les navires sous-normes ont désertés les ports des Etats membres, et le reste des navires sont de plus en plus contrôlés et ce sur des points de plus en plus divers.

Les statistiques sur ces trente ans, disponibles à l'annexe 2, permettent de constater que les inspecteurs du Paris MoU ont accompli environ 10 000 inspections en 1982 et environ 25 000 en 2012.

Constamment en amélioration, le Paris MOU s'est fixé de nombreux objectifs tels qu'uniformiser les inspections ou encore étendre les compétences de ses instruments pertinents.

Or, de nombreux textes devaient accompagner ces nouveaux objectifs et améliorations ; et c'est dans le nombre grandissant de textes qu'on peut entrevoir le talon d'Achille du Paris MOU : la multitude des normes dont il exige l'application. En effet, succès aidant, l'accord inter-administratif a multiplié son adhésion aux ajouts de normes, et a accumulé de nouvelles réglementations ainsi que des instruments pertinents.

Depuis 1982, le Paris MOU s'est accommodé aux réglementations de l'OMI, de l'OIT, ainsi que celles découlant des directives de l'UE.

De plus, les Etats membres eux-mêmes, les événements de mer et leur médiatisation, ou encore les progrès techniques sont un moteur supplémentaire vers la route de l'amoncellement des règles.

---

<sup>43</sup> Mémorandum de Paris, "30 years of Paris MoU on Port State Control", site du parismou.

Dans un article sur les 30 ans du Paris MOU, l'organisme lui-même reconnaît ce problème spécifique.

*"Unfortunately the administrative burden [...] has been increasing over the years with a multitude of certificates, documents and records on board. Much inspection time is now consumed with paperwork"<sup>44</sup>.*

Cette multitude de normes semble être la conséquence inévitable de la volonté d'élargir les contrôles des navires qualitativement et quantitativement.

Il est en soi logique de modifier une prescription de SOLAS afin qu'elle soit à jour, d'adopter un nouveau guide pour éclairer les inspecteurs durant leur inspection à bord, ou encore d'encourager à l'application de la Convention MLC 2006 qui est un progrès indéniable dans l'amélioration des conditions sociales des marins.

Toutefois, le nombre grandissant de normes peut avoir des conséquences néfastes en pratique. Si l'esprit du PSC voudrait que les inspections soient à la fois efficaces et complètes -car certains navires font des escales très courtes-, l'inspecteur doit néanmoins examiner de nombreux points.

Si l'on se réfère à la lettre aux textes, un inspecteur du Paris MOU ne pourra pas au vu de ses moyens répondre aux exigences. Les inspecteurs ont d'ailleurs pu constater que la simple inspection des papiers des marins et des certificats et codes à bord du navire prendrait une journée entière.

Finalement, la multitude des normes au sein du Paris MOU semble avoir à la fois avantages et inconvénients.

---

<sup>44</sup> Site du Parismou.

Cet aspect peut être étudié à travers deux catégories de règles attachées au Paris MOU : les règles de fonctionnement liées au Mémorandum de Paris (**Partie I**) et les instruments pertinents applicables dans le cadre d'une inspection Mémorandum de Paris (**Partie II**).

Si ces deux catégories de règles ont subi la problématique de la multitude des normes, elles méritent toutefois d'être distinguées.

En effet, les règles de fonctionnement liées au Paris MOU sont celles qui régissent l'encadrement des inspections tels que le Protocole d'entente, les *guidelines* pour les inspections, ou encore les procédures à suivre pour le contrôle par l'Etat du port adoptées par l'OMI. Les règles de fonctionnement du Paris MOU ont progressivement évolué depuis 1982. Dans la lignée des objectifs du Paris MOU et surtout afin de mieux encadrer les inspections des navires étrangers, elles forment aujourd'hui un ensemble important de prescriptions à suivre.

Les instruments pertinents sont quant à eux d'un "rang supérieur". Ce sont les Conventions fondamentales de la sécurité maritime sur lesquelles s'appuient les inspecteurs agissant dans le cadre du Paris MOU. On en distingue 16 dont les quatre piliers SOLAS, MARPOL, STCW et bientôt MLC. Si à l'origine, les instruments pertinents étaient peu nombreux, leur domaine s'est aujourd'hui étendu.

# PARTIE 1 : LES REGLES DE FONCTIONNEMENT DU MEMORANDUM DE PARIS

A travers les règles de fonctionnement du Paris MOU, il s'est d'abord dégagé une volonté d'harmoniser le contrôle par l'Etat du port, et c'est aujourd'hui le trait de caractère du Mémorandum. Nous étudierons donc la politique de l'harmonisation de ces règles de fonctionnement (**Titre 1**).

Aussi, depuis 1982, le contrôle des navires s'est clairement renforcé à travers les évolutions de la réglementation. (**Titre 2**).

## TITRE 1. LA POLITIQUE DE L'HARMONISATION

Le Mémorandum de Paris a pu appliquer une politique d'harmonisation à travers des textes communs (**Chapitre 1**) et des politiques communes (**Chapitre 2**).

## CHAPITRE 1. LES TEXTES COMMUNS

Parmi les textes communs aux Etats membres du Mémorandum de Paris, on distingue le protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port (**Section 1**) du reste de la réglementation régissant l'inspection (**Section 2**).

Section 1. Le protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port : un accord fondateur

Le Protocole d'entente de Paris est une innovation nécessaire pour le renforcement de la sécurité maritime (§1). Il offre un véritable cadre du contrôle par l'Etat du port à travers l'affirmation de principes directeurs (§2).

### **§ 1 : Une innovation nécessaire**

Le Protocole d'entente s'est avéré nécessaire de par la prolifération des navires inférieurs aux normes (A) mais aussi suite au naufrage de l'*Amoco Cadiz* (B).

#### ***A. La prolifération des navires inférieurs aux normes : élément déclencheur***

Avec l'ascension des navires sous-normes et de la complaisance, l'Etat devait déployer de nouvelles armes. Dans les années 80, le principe d'autoprotection issu du droit international se suffisait plus. Un navire sous-

normes pouvait par exemple s'échouer sur les côtes d'un Etat dont les contrôles étaient plus souples, et de là polluer les côtes des Etats voisins. A ce sujet, l'OMI publiera en 1978 une liste d'accidents graves imputables aux navires sous-normes <sup>45</sup>.

Plus généralement, un Etat ayant un contrôle lourd voire dissuasif vis-à-vis des navires étrangers pouvait se voir commercialement lésé. En effet, les armateurs préférèrent choisir un port avec des contrôles moins exigeants, d'où le phénomène dit de concurrence entre ports. Le protocole d'entente de Paris reconnaît d'ailleurs lui-même le "besoin d'éviter de fausser la concurrence des ports". En effet, les ports n'avaient dans ce contexte aucun intérêt vis-à-vis de leur économie à imposer des procédures de contrôles draconiennes. Agir seul était donc une prise de risque commerciale considérable.

Ce furent d'abord les Etats d'Europe de l'Ouest et du Nord qui entreprirent le projet "*Hague Memorandum*", signé par 8 pays en 1978 <sup>46</sup>. C'était un "accord technique entre administrations nationales en matière de sécurité maritime, visant à lutter contre les navires mal entretenus, les équipages mal formés" <sup>47</sup>. Son principe avait déjà été discuté en 1976 lors de l'adoption de la Convention n°147 de l'OIT, convention qui visait à inspecter les navires qui venaient dans les ports des Etats membres. C'est entre autres suite à cela que le *Hague Memorandum* eut aussi pour but de contrôler la bonne application de la Convention 147.

Une coopération étatique pour la sécurité maritime avait donc été mise en place, et allait servir de ciment aux futurs accords similaires.

---

<sup>45</sup> "Liste d'accidents graves survenus à des navires au cours de la période comprise entre novembre 1977 et avril 1978", OMCI. MSC/39. Voir P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.503

<sup>46</sup> Belgium, Denmark, France, Germany FR, the Netherlands, Norway, Sweden and the United Kingdom.

<sup>47</sup> J. De La Rochère, *Les réactions de l'O.M.C.I. au désastre de l'Amoco Cadiz, op. cit.*, p.757.



## ***B. Le naufrage de l'Amoco Cadiz : élément moteur***

Toutefois, alors même qu'il venait d'entrer en vigueur (le 2 mars), le *Hague Memorandum* fut rapidement mis de côté suite à la marée noire du supertanker *Amoco Cadiz* le 16 mars 1978 au large des côtes bretonnes. Cet évènement marqua la presse et l'opinion publique. Il est d'ailleurs toujours considéré comme une des pires catastrophes écologiques de l'histoire. A l'époque, face au naufrage, des mesures devaient être nécessairement prises. J. de la Rochère dira d'ailleurs que "le droit international conventionnel et coutumier n'était toujours pas en mesure de faire face à la catastrophe que représente un tanker rempli de 200 000 tonnes de pétrole, en perdition à proximité de côtes inhabitées, dans l'un des passages maritimes les plus fréquentés du monde" <sup>48</sup>.

Les ministres responsables de la sécurité maritime de 13 Etats Européens se réunirent à Paris en 1980, avec des représentants de la Commission des Communautés européennes, de l'OMI et de l'OIT. Ils se mirent d'accord sur le principe d'une action coordonnée contre les navires sous-normes, et plus précisément sur un contrôle par l'Etat du port fondé sur des instruments pertinents. C'est à la seconde conférence des ministres en janvier 1982 que le Paris MOU sur le contrôle par l'Etat du port fut signé par 14 Etats.

*"With this memorandum, for the first time, a regular and systematic control of ships was exercised by a regional group of port states which are parties to the relevant Conventions" <sup>49</sup>.*

---

<sup>48</sup> J. De La Rochère, *Les réactions de l'O.M.C.I. au désastre de l'Amoco Cadiz*, op. cit., p.755.

<sup>49</sup> Dr. Z Oya Özçayir, "The impact of Caspian oil and gas development on Turkey and challenges facing the Turkish straits", The Marmara Hotel, Istanbul, 9 novembre 2011, pp. 3,4.

Le Protocole d'entente de Paris était donc un accord nécessaire à l'amélioration de la sécurité maritime. Dès son élaboration, il s'agissait de lui attribuer un esprit spécifique à travers des principes directeurs.

## **§ 2 : Des principes directeurs**

Les principes du Protocole ont d'abord permis au Mémorandum d'avoir des bases solides (**A**). Par la suite, ces principes ont été renforcés, on peut parler d'un certain affermissement de la rigueur (**B**).

### *A. Des bases solides*

Le Mémorandum de Paris s'est dès son élaboration appuyé sur des principes fondateurs. C'est à travers une politique d'harmonisation de l'inspection, et de respect de principes communs que le contrôle par l'Etat du port dans le cadre du Paris MOU a pu maintenir et même accroître son efficacité.

S'agissant de ces principes, on peut tout d'abord citer celui de la non discrimination. L'accord est en effet attaché à ce que les traitements soient les mêmes pour les navires. L'article 1.2 parle ainsi de contrôles "sans discrimination du pavillon".

Le principe de non discrimination est d'autant plus étendu avec l'affirmation du principe du traitement pas plus favorable. L'article 2.4 spécifie que "les Autorités doivent cesser tout traitement privilégié aux navires des Etats non-parties".

Enfin, le Protocole propose un système de sélection préconçu, sans déviance possible ; de la sorte les Etats parties et non parties ont un traitement sans distinction.

Tous ces éléments ont pour résultat concret un cadre strict de l'inspection et une application large de l'accord, à la fois pour les Etats parties et non parties.

Le Protocole de Paris s'attache ensuite au principe de coopération. Pour exemple, on peut citer l'article 1.4 qui précise que "Chaque autorité consulte les autres autorités et coopère et échange de l'information avec celles-ci en vue d'atteindre les objectifs du Protocole".

La coopération est en effet un élément clé du fonctionnement du Paris MOU. C'est elle qui permet une efficacité dans l'inspection des navires étrangers, notamment un suivi permanent des navires.

Pour continuer, on sait que le contrôle par l'Etat du port agit avant tout en complément de l'Etat du pavillon. Dr. Z Oya Özçayir dira d'ailleurs : "*Port state control is not, and can never be a substitute for the proper exercise of flag state responsibility*"<sup>50</sup>. Le Protocole met dans son ensemble l'accent sur le principe de l'investissement étatique à titre personnel.

L'Etat membre est ainsi sollicité à l'article 1.2 : "Chaque autorité maintient un système efficace de contrôle de navires par l'Etat du port", ou encore l'article 3.3 qui concerne directement l'état de la flotte du pavillon : "Chaque autorité doit s'efforcer d'assurer la rectification de toutes les anomalies découvertes".

L'accord fixe de surcroît des engagements pour l'Etat, entre autres à l'article 1.3 qui indique que "Chaque autorité effectue un nombre total d'inspections [...] correspondant au moins à son engagement annuel".

Inévitablement, la véritable efficacité d'un contrôle par l'Etat du port issu d'une action coordonnée -ici régionale- résulte avant tout de l'implication de

---

<sup>50</sup> Dr. Z Oya Özçayir, "The impact of Caspian oil and gas development on Turkey and challenges facing the Turkish straits" *op. cit.*, p.1.

chaque Etat. Face à la nature de l'Accord, R. Cuisigniez dira d'ailleurs que l'avancée du Mémoire d'Entente dépend des *moyens réels qui sont mis en œuvre* <sup>51</sup>.

Enfin, le Protocole met en lumière deux principes étroitement liés : le respect de la diplomatie, et le principe de transparence.

Dans un accord où un Etat membre peut immobiliser voire bannir un navire d'un autre Etat, la limite entre la lutte contre les navires sous-normes et la malversation en vertu de la concurrence commerciale ou l'ingérence peut être mince. C'est pourquoi il était essentiel de maintenir le dialogue dans des situations spécifiques, mais aussi une transparence totale quant à l'inspection en elle-même.

De ce fait, le Paris MOU requiert l'échange quasi-instantané des informations entre Etats. L'immobilisation d'un navire est un exemple représentatif de l'encadrement d'une situation sensible par le Protocole. Ainsi, au terme de l'inspection, l'article 5.1 demande à ce que l'Autorité rende compte de ses inspections. L'article 3.7 quant à lui dispose que "dans l'éventualité d'une immobilisation, l'autorité avise immédiatement par écrit l'administration du pavillon et inclut un rapport d'inspection".

Enfin, chaque Autorité dispose d'un droit d'appel contre une décision d'immobilisation (3.12).

En 1982, la mise en œuvre de ces principes est une véritable avancée pour la coopération régionale pour le contrôle par l'Etat du port.

---

<sup>51</sup> R. Cuisigniez, *La réglementation de la sécurité à bord des navires marchands*, Infomer, Rennes, 2004, p.85.

## *B. De 1982 à 2012, l'affermissement de la rigueur*

Le trafic maritime mondial a connu un élan dans les années 60, mais aussi dans les années 90 <sup>52</sup>. A ce moment là, le problème des navires sous-normes prend lui aussi de l'ampleur, à tel point que l'OCDE avait sur ce sujet rendu un rapport étoffé de 1996 s'intitulant "Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur".

Face à ces évolutions, la vision du contrôle du Mémorandum de Paris change, et des amendements au Protocole vont remanier certains principes.

Le Paris MOU s'est d'abord orienté vers un renforcement de la coopération, renforcement qui va même au-delà des limites régionales. En effet, depuis sa création, le Mémorandum de Paris entreprend des démarches coopératives avec les autres Mémorandums relatifs au contrôle par l'Etat du port. En juin 2012, le Paris MOU annonce d'ailleurs sa collaboration avec le Tokyo MOU dans le contrôle par l'Etat du port pour le problème spécifique des systèmes de sécurité incendie (SOLAS, Chapitre II-2), à travers une "*concentrated inspection campaign*" (CIC). La campagne durera du 1er septembre 2012 au 30 novembre 2012. Durant ces 3 mois, l'accent sera mis sur différents points tels que la familiarisation de l'équipage avec l'équipement incendie. Ce CIC n'est que le préambule d'une longue série d'engagements dans le but d'une coopération plus large. <sup>53</sup>

---

<sup>52</sup> 1 milliard de tonnes en 1960, 4 milliards en 1990 selon la CNUCED (Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement).

<sup>53</sup> Le *Strategic Plan Paris MOU 2012-2017* va d'ailleurs dans le sens du *Strategic plan* de l'OMI et du Tokyo MOU.

Ensuite, le Paris MOU, face aux grandes catastrophes maritimes, a fait le choix d'une plus grande sévérité dans le contrôle.

Cette sévérité transparait tout d'abord dans l'implication permanente de l'Etat. En conséquence, le Paris MOU fait état d'une annexe s'intitulant "Engagements des Autorités en matière d'inspection" <sup>54</sup>.

Ensuite, en 1982, le système de ciblage des navires restait régi par l'importance de la diplomatie face à des actes qui auraient pu être perçus comme une immixtion dans les affaires d'un autre Etat. L'article 3.4, se référant à l'ancienne politique de ciblage des navires, précisait à l'époque qu'il fallait éviter d'envoyer des inspecteurs sur des navires ayant déjà été inspectés précédemment par un autre Etat <sup>55</sup>.

Encore une fois, c'est surtout l'exemple de l'immobilisation qui reste le plus représentatif.

En 1982, il était essentiel d'empêcher le plus possible l'immobilisation d'un navire étranger. L'article 3.11. spécifiait *"When exercising control under the Memorandum, the Authorities will make all possible efforts to avoid unduly detaining or delaying a ship"*.

L'article reste encore en vigueur aujourd'hui (3.13), toutefois en 2012, cette idée a évolué. A travers les textes, l'immobilisation n'est plus perçue comme une sanction, mais comme une prévention. Le Paris MOU tel qu'il est en 2012 conforte les inspecteurs des navires en proposant des articles encadrant l'immobilisation. Aussi, à moins d'une méprise ou d'une faute de l'inspecteur contre laquelle le navire étranger bénéficiera d'une procédure d'appel, le navire immobilisé est financièrement responsable. L'article 3.11 indique

---

<sup>54</sup> Annexe 11 du Protocole d'entente.

<sup>55</sup> Article 3.4 : *The Authorities will seek to avoid inspecting ships which have been inspected by any of the other Authorities within the previous six months, unless they have clear grounds for inspection.*

qu'après immobilisation, les coûts liés aux inspections pour toute période comptable normale doivent être assumés par le propriétaire ou l'exploitant du navire. De plus, l'immobilisation ne sera pas levée tant que le paiement complet n'aura pas été effectué ou qu'une garantie suffisante n'aura pas été versée.

La conclusion de cette évolution des principes du Protocole est naturellement le renforcement de l'aspect exigeant dans le contrôle par l'Etat du port.

Ce renforcement était attendu dans la lutte contre les navires sous-normes.

En effet, dans son rapport de 1996, l'OCDE regrettait que les considérations commerciales l'emportent sur les considérations d'exploitation et de sécurité, et souhaitait préconiser le renforcement et une meilleure coordination des inspections par les Etats du port. Elle avait d'ailleurs proposé de mettre en place "une politique commune sur l'harmonisation des critères applicables à l'immobilisation du navire ainsi qu'aux éléments susceptibles de provoquer l'immobilisation".

Ces principes fondateurs, représentatifs de la volonté de renforcer la sécurité maritime, sont aussi les piliers d'une réglementation accrue encadrant le contrôle des navires.

Section 2. La réglementation commune ou une conduite uniforme de l'inspection

Les règles de fonctionnement du Paris MOU ont avant tout été conçues pour encadrer strictement l'inspection des navires (§1). Par ailleurs, un élément essentiel de ce cadre de l'inspection est le système de règles relatives aux déficiences et aux sanctions de l'Accord (§2).

### **§ 1 : L'encadrement strict de l'inspection des navires**

L'encadrement strict de l'inspection apparaît à travers une réglementation accrue (A) ainsi qu'un champ d'interprétation limité de cette réglementation (B).

#### ***A. Une réglementation accrue***

La réglementation commune a été mise en place pour faciliter mais surtout uniformiser les inspections.

Les inspecteurs et inspectés disposent en effet d'un large panel de codes, de guides ou encore de circulaires d'interprétation, le tout formant un bloc considérable de réglementation.

Tout d'abord, le Protocole s'est enrichi de 12 annexes qui s'attardent sur des points spécifiques tels que le profil de risque du navire (annexe 7) ou encore l'examen des certificats et des documents (annexe 10). L'inspecteur ne peut plus agir aléatoirement, par exemple concernant l'examen des certificats et des documents, l'annexe 10 dispose que dès l'inspection initiale, l'inspecteur doit *au minimum* examiner 72 documents précis, ici listés.

Le Paris MOU au-delà du texte du Protocole, de guides relatifs à l'inspection -par exemple le *guidance on type of inspection*-. Il dispose aussi de nombreuses



circulaires de l'OMI -telle que la MSC/Circ. 1169 sur les interprétations uniformes du chapitre II-2 de la convention SOLAS-. On peut encore citer la liste des déficiences du Paris MOU mis à la disposition des inspecteurs, qui comporte plus de 400 déficiences.

Il faut préciser qu'un grand nombre de cette réglementation est directement issue de l'OMI, à titre d'exemple l'ouvrage *Procedures for Port State Control* relatif à la résolution A.787(19), édité en 2000 par l'OMI.

Si la plupart de ces guides et instructions ne sont accessibles qu'aux inspecteurs du Paris MOU, les quelques exemples publics précités laissent entrevoir le *bloc* gigantesque de réglementation liée au Paris MOU dans le but d'encadrer l'inspection dans le contrôle par l'Etat du port.

### ***B. Un champ d'interprétation limité***

Le fait que cette réglementation soit étendue est surtout dû à la volonté d'encadrer strictement les inspections dans le cadre du Paris MOU.

C'est en s'appuyant sur ces directives que l'inspecteur va mener son inspection.

La grande majorité de ces manœuvres sera détaillée dans un guide, une circulaire ou une division relatifs au Paris MOU, ce qui fait que l'inspecteur du navire a toujours une ligne directrice détaillée, et non un texte général qui laisse la liberté de la direction de l'inspection. L'inspecteur n'a donc pas la possibilité d'interpréter les textes.

Si l'on prend l'exemple de la campagne ciblée de 2012, on constate qu'elle est déjà très encadrée.

*"In practice, the CIC will mean that [...] the fire safety arrangements, maintenance records and other applicable documentation will be verified in more detail for compliance with SOLAS Chapter II-2.*

*Port State Control Officers (PSCOs) will use a list of 12 selected items to verify critical areas for the shipboard fire safety systems, some of which are related to documentation, equipment and crew familiarization.*

*For this purpose, PSCOs will apply a questionnaire listing a number of items to be covered during the concentrated inspection."<sup>56</sup>*

Nuance toutefois, puisque l'inspecteur garde malgré tout une certaine liberté de manœuvre, en ce sens qu'il peut adopter une vision large sur certains points. Durant son inspection, l'inspecteur devra notamment effectuer un contrôle opérationnel par exemple l'ouverture et la fermeture d'une vanne à incendie. Selon une interprétation étroite de la règle, l'inspecteur peut demander la simple ouverture puis fermeture de la vanne dans un court laps de temps, ce qui constitue la manœuvre minimum. Selon une interprétation large, un inspecteur peut aussi choisir d'approfondir le contrôle opérationnel, par exemple faire durer l'ouverture de la vanne pour contrôler la puissance du jet, ou encore demander au marin d'isoler le moteur lorsque la vanne est ouverte.

L'inspecté n'a donc pas forcément une inspection totalement uniforme lorsqu'il se trouve dans le cadre du Paris MoU, dans le sens où il peut avoir un contrôle minimum comme un contrôle poussé.

---

<sup>56</sup> "Paris and Tokyo MOUs on port state control will hold joint concentrated inspection campaign on fire safety systems arrangements", Press release, 1 June 2012

Toutefois, la réglementation a créé des lignes trop directrices pour que l'inspecteur puisse mener son inspection uniquement selon sa volonté. Cela est dû à une démarche volontaire, et notamment Européenne. La directive 2001/106/CE modifiant la directive 95/21/CE relative au contrôle par l'Etat du port démontre à travers ses articles une volonté claire d'uniformisation <sup>57</sup>. Dans un de ces considérants, la directive reconnaîtra que le contenu de certaines inspections *peut varier considérablement à la discrétion de l'autorité d'inspection*, ce en quoi elle souhaite que les lignes directrices des inspections deviennent obligatoires.

L'ajout de réglementation formant des lignes directrices permet à la fois d'obliger l'inspecteur à contrôler certains points essentiels de la sécurité maritime -par exemple suite à une campagne de ciblage sur les *Tanker Damage Stability 2010*- mais aussi d'uniformiser le déroulement de l'inspection, méthode découlant directement du principe de non discrimination.

Cet encadrement strict de l'inspection s'étend logiquement aux déficiences et aux sanctions, aspects les plus sensibles du déroulement de l'inspection.

---

<sup>57</sup> Article 1 : La directive 95/21/CE du Conseil met en place dans la Communauté européenne un contrôle des navires par l'État du port fondé sur des procédures d'inspection et d'immobilisation uniformes.

## § 2 : Des règles pragmatiques relatives aux déficiences et aux sanctions

Il faut tout d'abord étudier les déficiences (A) avant de s'attacher aux sanctions du Mémorandum (B).

### *A. L'attribution d'une déficience : conditions et conséquences*

Avant même l'attribution d'une déficience, l'inspecteur doit contrôler le navire de manière non discriminatoire. Il est vrai qu'un navire qui fait une longue escale pourrait proposer à l'inspecteur de revenir plus tard contrôler que les problèmes à bord ont été rectifiés, et éviterait d'avoir des déficiences. Ce traitement n'est pas égal vis-à-vis du navire qui fait une escale très courte et pour lequel l'inspecteur ne pourra pas revenir et rendra son rapport immédiatement. De plus, un inspecteur se doit de juger l'état du navire au moment de son inspection. C'est pourquoi si un équipement ne fonctionne pas lors de son contrôle, l'inspecteur doit faire état de cette défaillance, et ce même si l'équipement est réparé très peu de temps après.

Pour un navire qui n'est pas à haut risque, sa crainte est que l'inspecteur lui donne cinq déficiences dans son rapport final. En effet, c'est à partir de 5 déficiences qu'un navire standard ne sera plus considéré comme tel. Souvent, c'est aussi la compagnie qui en est victime car sa côte est due au nombre de détention mais aussi de déficiences de ses navires. Par ailleurs, le navire sera contrôlé plus souvent lorsqu'il fera escale ou qu'il mouillera dans un port d'un Etat membre du Paris MOU, une contrainte supplémentaire pour les

navires les moins regardants sur la sécurité, et une manière de mettre en valeur les navires mais aussi les compagnies soucieux de la sécurité <sup>58</sup>.

La manière de remplir la fiche de déficiences du rapport est elle aussi strictement encadrée.

A titre d'exemple, si le certificat ISM manque à bord, l'inspecteur devra se référer au *THETIS Deficiency matrix* qui contient une partie "certificat". Dans cette dernière, l'inspecteur devra annoter le code de la case « *safety management certificate* ». Ensuite, il devra choisir parmi les mentions pré établies la nature de la déficience. Dans notre exemple, le certificat étant manquant, il sélectionnera l'appréciation « *Missing* ». Pour finir, il devra choisir dans son rapport une mention elle aussi pré établie qui indiquera les mesures que l'inspecteur aura choisies face au problème, comme par exemple « *to be rectified within 14 days* ».

En pratique et dans ce cas spécifique, la déficience ISM valant 5 points, l'inspecteur préférera probablement détenir le navire.

Finalement, le système est détaillé pour que rien ne soit laissé au hasard.

Malgré cela, on pourrait reprocher au système une certaine rigidité.

L'inspecteur doit obligatoirement trouver la bonne référence parmi les plus de 400 existantes, classées dans le catalogue du *THETIS deficiency matrix* <sup>59</sup>.

---

<sup>58</sup> Annexe 7 du Protocole d'entente : " *When counting deficiencies each ISM related deficiency is weighted at 5 points. Other deficiencies are valued at 1 point. The Deficiency Index is the ratio of the total points of all deficiencies of all ships in a company's fleet to the number of inspections of all ships in the company's fleet within the last 36 months.*

<sup>59</sup> Il existe néanmoins des cases "fourre-tout" s'intitulant « *OTHER* » (par exemple dans la partie *Pollution Prevention - MARPOL Annex V*, le code 14504), à laquelle l'inspecteur peut toujours se référer s'il se justifie par le renvoi à une convention applicable -en théorie, la référence réglementaire à laquelle la déficience se rapporte-.

Aussi, il devra fournir des informations précises sur la nature de la déficience, sous peine qu'on lui impute un manque de clarté lors d'un hypothétique appel suite à une détention.

Ainsi, si le livre des déficiences permet un certain encadrement, et l'appui sur des bases juridiques sûres, il reste un outil de 40 pages qu'il faut manier avec rapidité et efficacité durant l'inspection.

Si les déficiences sont encadrées, cela tient aussi du fait que leur attribution peut engendrer une détention, une immobilisation, voire un bannissement, ce qui n'est pas sans conséquence.

### ***B. Des sanctions sévères***

Si l'inspecteur estime que le navire ne satisfait pas aux exigences des instruments pertinents en matière de sécurité maritime, il peut prendre des mesures pour la sauvegarde de la sécurité.

Ces mesures sont de deux types : la détention (article 3 du Protocole) et l'interdiction d'accès (article 4).

La détention et l'immobilisation apparaissent à la fois comme une prévention et une sanction.

Prévention dans la mesure où le but premier est d'empêcher le navire de repartir en mer avec des anomalies représentant un *danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement*<sup>60</sup>. L'idée de sanction est encore atténuée lorsque le

---

<sup>60</sup> "Dans le cas d'anomalies qui représentent manifestement un danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'autorité devra [...] faire en sorte que le danger soit éliminé avant que le navire puisse repartir en mer.", article 3.4 du Protocole d'entente de Paris.

Paris MOU autorise le navire à prendre la mer, pour aller dans des chantiers de réparation (articles 3.4 et 3.8).

En outre, on peut parler de sanction dans la mesure où les conséquences néfastes pour le navire et son armateur sont considérables. Le navire étant détenu jusqu'à rectification des anomalies, certains armateurs, si les coûts des réparations sont trop élevés, peuvent faire le choix d'abandonner le navire, et ce sans payer ni rapatrier les marins. Aussi, dans le milieu maritime, quelques jours d'immobilisation suffisent à avoir des conséquences économiques et commerciales catastrophiques pour la compagnie du navire.

Malgré ces conséquences, le Paris MOU reste inflexible quant au navire détenu. De ce fait, le navire assumera tous les coûts relatifs à l'inspection, par exemple les frais de transport des inspecteurs pour rejoindre le navire au mouillage <sup>61</sup>. Aussi, la charge de la preuve reposera sur le propriétaire ou l'exploitant du navire (article 3.13).

Par ailleurs, pour les cas plus importants, l'interdiction d'accès et le bannissement sont désormais envisageables. Ici, des navires ou des compagnies peuvent se voir refuser l'accès au marché de tous les Etats signataires de l'Accord, de surcroit définitivement.

Les réformes européennes et notamment les "Paquets Erika" ont considérablement influencé les renforcements des mesures de bannissements

---

<sup>61</sup> Article 3.11 du Protocole : "[...] tous les coûts liés aux inspections pour toute période comptable normale doivent être assumés par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou son représentant dans l'État du port".

en ce sens <sup>62</sup>. Ont d'ailleurs été établies, avec l'article 7 ter de la directive, des mesures de refus d'accès concernant certains navires <sup>63</sup>.

Enfin, la directive 2009/16/CE relative au contrôle par l'Etat du port <sup>64</sup> a proposé des mesures de bannissement définitif, et a renforcé les mesures d'interdiction d'accès des navires.

Aujourd'hui, dans le Protocole d'entente, l'interdiction d'accès est autorisée sous plusieurs conditions (article 4.1 du protocole). On peut notamment citer le fait que le navire ait fait l'objet de multiples immobilisations précédentes, ou encore du fait que le navire est sur la liste noire du Paris MOU.

Finalement, le Paris MOU ouvre la possibilité de l'interdiction d'accès permanente <sup>65</sup>.

Pour l'année 2011, le bilan est de 688 navires détenus et 20 navires bannis <sup>66</sup>.

Ces mesures apparaissent comme des sanctions contre les navires sous-normes, plus encore comme des mesures dissuasives vis-à-vis des navires n'ayant pas une sécurité à bord suffisante.

---

<sup>62</sup> A. Lefrançois, *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, op. cit., pp. 218,219.

<sup>63</sup> Elles permettent en fait de bannir un navire qui bat pavillon d'un Etat figurant sur liste noire, immobilisé plus de deux fois au cours des 24 mois précédents dans le port d'un Etat signataire, ou encore d'un navire battant pavillon d'un Etat à risque élevé ou très élevé dans la liste noire et immobilisé plus d'une fois au cours des 36 mois dans un port d'un Etat membre.

<sup>64</sup> *JOCE*, L n° 131 du 28 mai 2009

<sup>65</sup> Article 4.1.4 : "Tout navire qui ne répond pas aux critères précisés ci-dessus, 24 mois après l'émission de l'ordre, se voit refuser de façon permanente l'accès à tout port ou mouillage". Article 4.1.5 : "Toute immobilisation ultérieure au troisième refus d'accès dans un port ou un mouillage entraîne le refus d'accès permanent du navire dans tout port ou mouillage".

<sup>66</sup> Rapport Annuel du Mémorandum de Paris 2011, p.8.



Touchant directement au commerce des pays étrangers, elles nécessitaient une certaine compensation. Surtout, l'Etat étranger devait pouvoir bénéficier de droits de défense.

Face à une détention ou à une interdiction d'accès, un droit de recours contre la décision est accordé au propriétaire, à l'exploitant du navire ou à son représentant. C'est l'article 3.12 du Protocole qui affirme ce droit <sup>67</sup>. Dans le Paris MOU, le recours peut être formé principalement par l'Etat du pavillon, la société de classification ou encore la compagnie.

Le recours à une décision d'immobilisation ou de bannissement peut d'abord prendre la forme d'un *review panel*, recours qui a lieu devant le Secrétariat du Paris MOU. Un deuxième recours est ensuite possible : le recours national dont les modalités dépendent de la législation en vigueur dans l'Etat signataire.

Dans les deux cas, le commandant du navire doit être explicitement informé de son droit de recours <sup>68</sup>.

Concernant le recours dit national (*national appeal procedure*), il s'agit d'un appel dont la forme varie selon la loi nationale. Pour prendre l'exemple de la France, il faudra se référer à l'article 41-12 du décret 84-810 du 30 avril 1984 relatif à la sauvegarde de la vie humaine, à l'habitabilité à bord des navires et à la prévention de la pollution.

---

<sup>67</sup> Article 3.12 du Protocole : "Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire, ou son représentant dans l'État en question, jouit d'un droit d'appel contre une décision d'immobilisation ou de refus d'accès prise par l'autorité de cet État. Un appel ne met toutefois pas un terme à l'immobilisation ou au refus d'accès"

<sup>68</sup> Voir la procédure d'appel du Mémorandum de Paris qui précise que la procédure de recours doit être précisée sur le rapport d'inspection : " *Appeal notice details can be found on the reverse side of the notice of the detention form and are various in the Paris member States*".

Cet article explique que le recours peut être formé devant le chef de centre de sécurité des navires *dans un délai de quinze jours francs à compter de la notification de la décision ou de la constatation contestée.*

Suite à ce recours, le navire peut faire l'objet d'une seconde visite à bord.

L'appel de la décision du chef de centre sera formé devant le ministre chargé de la mer. Le Paris MOU précise qu'en dernier lieu, la décision finale pourra être contestée devant le juge administratif dans un délai de deux mois.

Le *Review Panel* est quant à lui une sorte de demande en révision envoyée au Secrétariat du Paris MOU. Le Secrétariat composé, en plus de son composition habituelle, de représentants de quatre différentes Autorités du MOU, *on a rotating basis* <sup>69</sup>. Ce groupe examinera l'aspect procédural et technique de l'inspection en tenant compte des informations fournies par le demandeur. Après examen, il rendra sa décision <sup>70</sup>.

Ces recours restent toutefois peu nombreux en pratique. En 2011, seulement 10 requêtes fondées sur le *Review panel*, dont cinq qui n'ont pas abouti, principalement pour dépassement du délai. Les cinq autres furent soumises aux membres du *Review Panel*.

Dans leurs décisions, les membres du *Review Panel* ne penchent ni en faveur de l'administration, ni en faveur du navire de pavillon étranger ; leur but est de rendre une décision la plus juste possible. Ainsi, en 2011, dans deux cas sur les cinq, la décision de détention des inspecteurs n'a pas été approuvée, et elle s'est avérée justifiée dans les autres.

---

<sup>69</sup> Rapport annuel du Mémorandum de Paris, p.13.

<sup>70</sup> "The Secretariat will prepare a summary of the opinions of the Review Panel within 30 days of accepting the request and will inform the flag State or the recognized organization, as appropriate, the port State and the MOU Advisory Board", Paris MoU Detention Review Panel Procedure, p.1.

Nous l'avons vu, la réglementation commune liée au Paris MOU est considérable, et ce dans le but d'harmoniser et d'uniformiser l'inspection. A travers ce bloc de textes, le Paris MOU a rigoureusement créé une conduite globale pour les membres signataires. En effet, derrière cette réglementation, une véritable politique commune a été instaurée.

## CHAPITRE 2. DES POLITIQUES COMMUNES

Les lignes directrices de la politique du Mémorandum apparaît tout d'abord à travers sa politique de ciblage (**Section 1**), puis à travers la formation spécifique des principaux acteurs de cette politique : les inspecteurs des navires (**Section 2**).

### Section 1. Le ciblage des navires

Le système de ciblage est un système spécialement élaboré pour répondre à des objectifs précis (§1). Il dispose pour cela de THETIS, la plateforme commune (§2).

#### **§ 1 : Un système de ciblage propre au service d'objectifs ambitieux**

La politique de ciblage actuelle du Mémorandum trouve sa force dans un système de calcul élaboré (A) et la mise en place d'un engagement désormais régional (B).

## *A. Un système de calculs élaboré*

Depuis le 1er janvier 2011, dans le cadre du Nouveau Régime d'Inspection, un nouveau système de ciblage des navires a été instauré, fondé sur un engagement régional.

Le protocole d'entente met désormais en place ce système de ciblage des navires afin que 100% des navires touchant les ports des Etats signataires soient inspectés.

Les navires se voient attribuer un risque selon différents critères <sup>71</sup> :

- le type de navire, avec des points de pondération pour certains navires tels que les vraquiers ou encore les navires à passagers
- l'âge du navire avec une attention pour les plus de 12 ans
- la vérification de l'OMI
- la performance du pavillon, c'est-à-dire s'il est sur liste noire, grise ou blanche
- la performance de la compagnie ou société (avec un indice d'immobilisation et un indice d'anomalie basé sur la totalité de la flotte)
- la performance de la société de classification
- les anomalies précédemment enregistrées et les immobilisations récentes du navire.

Chacun de ses critères a un *facteur de pondération*, soit des attributions de points. Le résultat final va donner le paramètre de risque du navire: élevé (plus de 5 points), faible (devra être inspecté tous les deux ans) ou normal (navires autres).

---

<sup>71</sup> Voir l'annexe 7 du Mémorandum de Paris

L'innovation de ce système de ciblage est que désormais les risques des navires ne varient plus uniquement en fonction des Etats, mais varient aussi en fonction de l'organisme reconnu et de la compagnie.

En fait, plus un navire aura un indice de risque élevé, plus le navire sera inspecté. Ainsi, selon son profil de risque, un navire pourra être inspecté tous les 5 mois, et un autre tous les 36 mois.

En effet, grâce à ce profil de risque calculé quotidiennement par la plateforme THETIS, les navires sont ensuite sélectionnés selon les priorités afin d'être inspectés<sup>72</sup>. Les navires étrangers seront ainsi *P1* ou *P2* (priorité I et priorité II). Le but pour les Etats signataires est surtout de remplir leurs obligations quant aux *P1* <sup>73</sup>.

### ***B. Un engagement régional***

Depuis le 1er janvier 2011, l'engagement n'est plus uniquement national, il est devenu régional. Afin que tous les navires étrangers soient inspectés, chaque Etat membre doit se soumettre un engagement annuel.

Si l'objectif final reste 100%, il faut préciser que les engagements de chaque Etats membres varient compte tenu du trafic maritime dans chacun d'eux <sup>74</sup>.

Plus encore, l'Etat signataire répartit par ports selon leur importance ses engagements. A Marseille par exemple, l'objectif est de réaliser 300 inspections Paris MOU par an <sup>75</sup>.

---

<sup>72</sup> Voir l'annexe 8 du Mémoire de Paris.

<sup>73</sup> D'ailleurs, s'ils laissent passer un navire *P1*, les inspecteurs devront inspecter un certain nombre de *P2* en compensation.

<sup>74</sup> Sur un total de 20469 inspections, les Pays-Bas ont ainsi un engagement de 1913 inspections, et l'Islande de 66 inspections par an. Voir le rapport annuel de 2011.

<sup>75</sup> Statistiques du Centre de Sécurité des Navires PACA Corse à Marseille.

La Commission Européenne a joué un rôle considérable dans l'élaboration de ce système de ciblage ambitieux. Elle a notamment précisé les critères permettant d'évaluer le profil de risque des navires sur la base des données consignées dans Thétis concernant le respect des normes par la compagnie et par l'Etat du pavillon. Elle a aussi insisté sur le fait de "mettre à l'index" les compagnies ayant un mauvais résultat, et a contrario faire la promotion des meilleures compagnies <sup>76</sup>.

M. Siim Kallas, à l'époque vice-président de la Commission Européenne dira que ce registre permettra de "montrer du doigt les mauvais élèves", qui seront soumis à la pression d'une part des "régimes d'inspection renforcés" et d'autre part de "l'opinion publique".

Le bilan de ce système de ciblage est globalement positif. Certes le nombre d'inspection a diminué de par la mise en place du nouveau système <sup>77</sup>.

Toutefois, les chiffres apparaissent comme satisfaisants. En outre, le système de 2011 propose une politique de ciblage différente et vient tout juste d'être mis en place ; en ce sens une comparaison entre 2011 et les années précédentes reste inadaptée. Surtout, le nombre de navire individuellement inspecté n'a jamais été aussi haut <sup>78</sup>. Ces chiffres correspondent à l'objectif du nouveau système de ciblage qui est que tous les navires de commerce étrangers touchant les ports des Etats signataires soient inspectés.

Cette politique plus ambitieuse a fonctionné grâce aux moyens mis en place, et notamment grâce à l'élaboration de la plateforme THETIS.

---

<sup>76</sup> Communiqué de la Commission Européenne : "Sécurité maritime: l'UE adopte de nouvelles règles pour «mettre à l'index» les compagnies de navigation déficientes en matière de sécurité", Bruxelles, le 13 septembre 2010. (<http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/10/1115&format=HTML&aged=0&language=FR&guiLanguage=en>).

<sup>77</sup> 19 058 inspections ont été menées en 2011 contre 24 058 en 2010 soit une baisse de 21%.

<sup>78</sup> Le rapport annuel de 2011 du Mémorandum de Paris a comptabilisé 15268 navires inspectés.

## § 2 : THETIS, plateforme commune : l'inspection strictement encadrée

Avant 2011, la base de données recensant les inspections des navires des Etats signataires du MoU était Sirenac, géré en France par le Centre Administratif des Affaires Maritimes de Saint Malo <sup>79</sup>.

Afin de coordonner cette politique de ciblage, a été mise en place une plateforme commune nommée THETIS (*The Hybrid European Targeting and Inspection System*). Cet outil d'information est géré et hébergé par l'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) à Lisbonne. Depuis la directive 2009/16/CE, toutes les inspections par l'Etat du port menées dans l'Union Européenne sont intégralement coordonnées au sein de THETIS. Créée pour mettre en place le *New Inspection Regime for Port State Control*, ce système établit le ciblage des navires et des compagnies maritimes. Il permet aux inspecteurs de sélectionner les navires qui vont être inspectés et d'enregistrer les rapports. Surtout, il attribue un profil de risque calculé quotidiennement et détermine la fréquence et les priorités d'inspection pour chaque navire.

Le bilan de THETIS et de son fonctionnement est globalement positif, le système apparaît comme un outil de dissuasion pour les navires sous-normes. THETIS est capable de traiter 25 000 inspections par an <sup>80</sup>, et est amenée à évoluer encore.

---

<sup>79</sup> P. Boisson, *Politique et droit de la sécurité maritime*, *op. cit.*, p.564, renvoyant à P. Marchand : «SIRENAC. Système d'information du Memorandum de Paris sur les contrôles des navires de commerce par l'Etat du port», *Navigation*, Vol. 44, n°176, oct. 1996, pp. 468-477.

<sup>80</sup> Site de l'AESM.

La politique de ciblage a donc été profondément modifiée au profit d'inspections plus larges.

*“The New Inspection Regime shifts from a national commitment, where each member state of the Paris MoU inspected 25% of the individual ships calling at their ports, to a regional commitment aiming to inspect all ships visiting the ports and anchorages in the Paris MoU region.”* <sup>81</sup>.

## Section 2. La formation des inspecteurs

Les inspecteurs agissant dans le cadre du Mémorandum de Paris sont spécialement habilités et bénéficient pour cela d'une formation spécifique (§1). En revanche, au vu des textes, leur charge de travail semble disproportionnée compte tenu de la durée d'une inspection de ce type (§2).

### **§ 1 : Une formation spécifique**

Les inspecteurs habilités à contrôler les navires étrangers dans le cadre du Paris MOU ont une formation spéciale leur permettant d'être ICNEP (inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port) <sup>82</sup>.

Tout d'abord, les inspecteurs doivent remplir des conditions minimum pour pouvoir exercer leur métier <sup>83</sup>.

---

<sup>81</sup> Rapport Annuel du Mémorandum, 2011, p.18.

<sup>82</sup> Le Protocole d'entente consacre l'article 3.3 et surtout son annexe 6 à ce sujet.

<sup>83</sup> Les inspecteurs peuvent accéder à la profession par trois voies. Ils doivent :

- posséder certains titres délivrés par un institut marin ou nautique, avec une expérience en mer
- avoir exercé cinq ans en tant qu'architecte naval, ingénieur-mécanicien ou ingénieur dans le domaine maritime
- avoir un diplôme universitaire approprié ou équivalent, ou une formation d'inspecteur de la sécurité des navires. Pour citer l'exemple de la France, il est possible d'accéder à la fonction d'inspecteur par l'école d'administration des affaires maritimes.



Suite à l'exercice de leurs fonctions en tant qu'inspecteurs et selon d'autres conditions notamment de connaissances techniques (articles 4, 5 et 6) et afin de posséder toutes les connaissances théoriques requises, les inspecteurs doivent suivre des formations spécifiques au contrôle par l'Etat du port dans le cadre du Paris MOU.

Une fois leur statut acquis, les ICNED doivent répondre à des exigences pour conserver leurs titres. Les inspecteurs ont entre autres une requalification tous les cinq ans basée sur un nombre de points à obtenir pendant ces cinq années. Ils leur faut aussi effectuer au minimum dix visites par an, suivre des formations à distance (*distance learning programme*) ou encore assister à des séminaires à l'EMSA <sup>84</sup>. A par exemple eu lieu en 2005 un séminaire sur la convention MARPOL 73/78 à Copenhague.

Chaque Etat peut déterminer plus précisément la qualification d'un PSCO <sup>85</sup>. Ainsi, l'inspecteur dans le cadre du Paris MOU bénéficie d'un apprentissage rigoureux mais surtout continu. Cette constance dans la formation suit la logique de l'accumulation de réglementation dans le contrôle par l'Etat du port. En effet, face à cet accroissement de règles, l'inspecteur des navires se doit nécessairement de connaître les dernières prescriptions applicables à ces navires.

---

<sup>84</sup> Article 2.5.6 : "*Periodical seminars for PSCOs should be held in order to update their knowledge with respect to instruments related to port State control*", résolution A 787 de l'OMI.

<sup>85</sup> En France par exemple, il existe l'arrêté du 23 novembre 1987 relatif à la sécurité des navires, comportant la division 150 s'intitulant « contrôle par l'Etat du port ». L'article 150-1.02 de la divisions propose une définition de l'inspecteur : "un inspecteur de la sécurité des navires et de la prévention des risques professionnels maritimes qualifié pour procéder à des inspections au titre du contrôle par l'Etat du port comme requis dans l'annexe 150-1.X, partie 2".

En France, les inspecteurs ont un statut civil ou militaire, et font tous partis de l'administration et des affaires maritimes. Dans d'autres pays, on trouve des statuts différents, par exemples les inspecteurs Italiens qui sont des garde-côtes, ou encore les inspecteurs grecs qui sont des militaires.

## § 2 : La problématique de la distorsion entre le travail de l'inspecteur et les réquisitions de l'accord

La formation se densifie avec des réglementations de plus en plus détaillées à contrôler. Dès le départ, l'apprentissage reste relativement long. En pratique, une bonne connaissance du métier prendrait environ cinq ans <sup>86</sup>.

Le travail d'un inspecteur dans le cadre du Paris MOU suit en fait l'évolution de la réglementation, ce en quoi il est de plus en plus complexe et de là de plus en plus difficile à exercer en totalité au vu des requêtes de l'accord.

Face à cela, les inspecteurs ont su s'adapter. S'ils sont censés inspecter plus de 70 documents et certificats à bord, en pratique ils en contrôlent seulement une quinzaine. Preuve en est lorsqu'on consulte le modèle de rapport d'inspection du Paris MOU disponible sur le site dans les publications : la partie certificat ne comporte que neuf emplacements.

Il est donc implicitement admis que l'inspecteur réduise ses obligations afin de pouvoir contrôler dans leur globalité les navires.

Cette problématique pose quelques interrogations.

Différentes hypothèses sont envisageables pour améliorer l'inspection. L'idée a ainsi été émise de répartir le travail des inspecteurs des navires avec les inspecteurs du travail pour contrôler la bonne application d'MLC 2006, la prochaine Convention à venir en France. On peut encore imaginer une séparation entre inspecteurs du pavillon et inspecteurs par l'Etat du port, ou

---

<sup>86</sup> Selon les propos du Professeur M. Bottala-Gambetta lors de son intervention au colloque IMTM organisé dans les locaux de la faculté de droit d'Aix en Provence en juin 2003 : "il faudrait plus de cinq ans pour former des inspecteurs aptes à faire face à la complexité d'un contrôle d'un navire".

Voir le mémoire de M. S. Haffaf : *Sécurité et sûreté maritime : de l'élaboration des textes à la difficulté de mise en œuvre*, Université d'Angers, 2002.

[http://www.memoireonline.com/06/10/3563/m\\_Securite-et-surete-maritime--de-lelaboration-des-textes--la-difficulte-de-mise-en-oeuvre-9.html](http://www.memoireonline.com/06/10/3563/m_Securite-et-surete-maritime--de-lelaboration-des-textes--la-difficulte-de-mise-en-oeuvre-9.html)

encore l'attribution d'un travail plus important aux sociétés de classification, ce qui allègerait celui des inspecteurs.

Cependant, ces hypothèses ont des aspects négatifs trop importants. Tout d'abord, les inspecteurs de l'Etat du pavillon s'accordent à dire que leur expérience dans l'inspection des navires nationaux est indispensable pour l'apprentissage du contrôle des navires étrangers <sup>87</sup>. Concernant les répartitions du travail avec des organismes reconnus, elle s'avère veine dans la mesure où les inspecteurs du Paris MOU doivent rester indépendants. Le protocole rappelle qu'ils ne doivent avoir *aucun intérêt commercial*, et qu'ils ne doivent pas être employés par *un organisme non gouvernemental délivrant des certificats obligatoires ou de classification ou qui effectuent des vérifications nécessaires à la délivrance de ces certificats à un navire* <sup>88</sup>.

Or on sait que les sociétés de classifications ont un intérêt commercial. Elles restent des sociétés privées et de surcroît payées par l'armateur <sup>89</sup>.

De nombreux efforts ont été fournis pour améliorer la qualité de l'inspection.

On peut notamment citer une initiative européenne visant à répartir l'inspection entre différents ports d'Etats signataires <sup>90</sup>.

---

<sup>87</sup> Source : Centre de Sécurité des Navires PACA Corse.

<sup>88</sup> Article 3.3 du Protocole du Protocole d'entente.

<sup>89</sup> B. Latrech, *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, Thèse sous la direction d'A. Degage, Université de Perpignan, 2004, p 81 : "Les sociétés de classification, dans leur ensemble, ont un but commercial qui vise le gain matériel comme priorité, plusieurs témoignages confirment cette réalité" ; "La Commission Européenne relève, dans sa communication du 21 mars 2000, que du fait de la pression commerciale exercée sur les sociétés de classification [...] la confiance que la communauté des transports maritimes leur porte a beaucoup baissé ces dernières années" (note 228).

<sup>90</sup> "Le rôle croissant du contrôle des navires par l'Etat du port dans la lutte contre les pratiques inférieures aux normes entraîne un accroissement global des tâches des inspecteurs. Un effort tout particulier doit donc être conduit pour éviter les inspections redondantes [...]. A cet effet, le rapport d'inspection [...] doit comporter l'indication des parties du navire ayant fait l'objet d'une inspection. L'inspecteur du port suivant où le navire fait escale pourra ainsi tenir compte de cette information."

Proposition législative I dans la Proposition de la directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 95/21/CE.

Une autre solution louable serait probablement l'augmentation des effectifs des inspecteurs. Cette option a déjà été réalisée pour le cas français dans les années 2000. La Commission avait saisi en 2002 la Cour de justice contre la France et l'Irlande pour non respect du seuil de contrôle fixé à l'époque à 25%, et avait appelé à l'augmentation du nombre d'inspecteurs dans le contrôle par l'Etat du port <sup>91</sup>. La France ne comptait en effet à l'époque que 54 inspecteurs habilités à réaliser les contrôles du mémorandum de Paris <sup>92</sup>. A l'époque quelques postes avaient été créés et la direction des affaires maritimes avait aussi eu recours aux services de vacataires recrutés parmi les commandants à la retraite <sup>93</sup>. Par la suite, la Cour de Justice des Communautés Européennes constata le manquement de la France à ses obligations, dans une décision du 22 juin 2004 <sup>94</sup>.

---

<sup>91</sup> "En matière de contrôle par l'État du port, la Commission rappelle aux États membres leurs impératifs en matière de contrôle. Elle leur demande de recruter un nombre suffisant d'inspecteurs afin de contrôler au moins 25% des navires ainsi que l'exigent les règles européennes en vigueur. De même, elle les invite à assurer un niveau suffisant d'inspection dans tous leurs ports et lieux de mouillage sous peine de les voir devenir de véritables "ports de complaisance". La Commission entend rester particulièrement vigilante sur ce point. D'ores et déjà, la Commission a saisi la Cour de justice contre la France et l'Irlande qui ne respectent pas le seuil des 25 %." C 161 E/96, Journal officiel de l'Union européenne FR 10.7.2003.

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2003:161E:0096:0098:FR:PDF>

<sup>92</sup> JO du Sénat du 01/05/2003 - page 1486.

<sup>93</sup> Armateurs de France, Dossier de presse, p.3 : "Armateurs de France soutient et aide, à ce titre, l'action engagée par le gouvernement français qui est de faire appel à des experts vacataires, anciens navigants de la Marine Marchande pour procéder aux inspections prévues". ([http://www.armateursdefrance.org/04\\_salle/02\\_dossier/dossier\\_securite.pdf](http://www.armateursdefrance.org/04_salle/02_dossier/dossier_securite.pdf)).

M. Aymeric, "Les contrôles par l'État du port en France", *La Revue Maritime* N° 475, Mars 2006, p.3 : « En 2003, les inspecteurs des 22 États du mémorandum de Paris ont inspecté plus de 20 300 navires. La France a procédé à 1 746 inspections, soit un taux de contrôle de 27,5 % des navires étrangers en escale dans nos ports alors que l'obligation porte sur 25 % . »

<sup>94</sup> Affaire C-439/02, DMF 2004.970

P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, p.37.

Finalement, le contrôle des navires étrangers dans le cadre du Paris MOU a principalement été dirigé par la politique de l'harmonisation. Le principe d'uniformité a été un fil conducteur pour la réglementation. Ainsi, le contrôle est strictement encadré à la fois par des textes précis et nombreux, mais aussi à travers des moyens communs tels que THETIS et son système de ciblage réduisant considérablement la liberté des inspecteurs dans leur choix des navires. Conséquence de cette politique : l'inspection des navires est encadrée de manière stricte, et l'action commune en est ainsi plus efficace, plus transparente, et particulièrement ordonnée.

Pour arriver à cet ordre, les textes liés au Mémorandum se sont multipliés, non sans conséquence. L'exemple des inspecteurs qui ont des formations de plus en plus longues pour parvenir à la maîtrise de ces règles, et doivent aussi exercer des inspections de plus en plus complexes pour répondre aux objectifs de l'Accord, est un exemple significatif.

Les membres signataires ont surtout su tirer profit de cette harmonisation. En effet, c'est suite à ce meilleur encadrement que le Mémorandum de Paris a pu se permettre de renforcer les contrôles de navires, et ce à travers l'amélioration des règles de fonctionnement.

## TITRE 2. LE CONTROLE ASCENSIONNEL DES NAVIRES ETRANGERS DANS LE CADRE DU MEMORANDUM DE PARIS

Depuis 1982, l'inspection des navires connaît une efficacité ascendante (**Chapitre 1**) qui va sans doute encore s'accroître suite à la mise en place du nouveau régime d'inspection en 2011 (**Chapitre 2**).

### CHAPITRE 1. L'EFFICACITE ASCENDANTE DE L'INSPECTION DES NAVIRES

Le Mémorandum a pu étendre ses pouvoirs d'abord en rendant son contrôle des navires obligatoire (Section 1), ensuite en mettant en place un contrôle continuellement adapté au navire (Section 2).

#### Section 1. Un contrôle obligatoire

A l'origine, le contrôle par l'Etat du port ne pouvait avoir lieu qu'envers les navires d'autres Etats signataires du Paris MOU <sup>95</sup>.

Face aux catastrophes maritimes, le principe de l'effet relatif des Traités a été remis en cause car il devenait nécessaire de renforcer le dernier maillon de la sécurité des navires : le contrôle par l'Etat du port. Ce renforcement a d'abord eu lieu à travers l'affirmation d'un principe fondateur des règles de fonctionnement du Paris MoU : celui du traitement pas plus favorable (§1). Puis, le contrôle a connu une forte avancée avec la communautarisation du Mémorandum de Paris (§2).

---

<sup>95</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.556.

## § 1. Le principe du traitement pas plus favorable

Il faudra d'abord comprendre les origines du principe (A) avant d'étudier son intégration dans le Protocole d'entente (B).

### A. Les origines du principe

Les Etats sont en principe tenus par le principe *Pacta sunt servanda*<sup>96</sup>. Ainsi, le Mémorandum de Paris ne devrait pas imposer des obligations à des Etats tiers. Pourtant, le Mémorandum de Paris ne s'applique pas uniquement aux Etats signataires, et la première raison de cela est l'intégration du principe du traitement pas plus favorable.

En droit maritime, le principe du traitement pas plus favorable a été pour la première fois intégré dans la Convention MARPOL de 1973 dans son article 5.4<sup>97</sup>. A l'époque, le principe ne s'appliquait que dans un aspect environnemental.

Ce fut au tour de l'OIT 147, dans son article 4, d'introduire le principe. Cette introduction fut considérée par une partie de la doctrine *comme étant à l'origine des développements sur la juridiction de l'Etat du port*<sup>98</sup>. Face à un navire qui ne respecte pas les normes de la convention OIT 147, un membre peut ainsi prendre des mesures contre le navire quelque soit le pavillon, qu'il soit signataire ou non de l'accord.

---

<sup>96</sup> Article 26 de la Convention de Vienne.

<sup>97</sup> Article 5.4 : "Les Parties appliquent aux navires des Etats qui ne sont pas Parties à la convention les prescriptions de la présente convention, dans la mesure où cela est nécessaire pour ne pas faire bénéficier de conditions plus favorables".

<sup>98</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.557. M.Boisson précise aussi que l'intégration du principe ne s'est pas faite sans difficultés. De nombreux Etats notamment les pays de l'Est et les pays les moins développés ont été réticents face à ce qu'ils considéraient comme une immixtion dans les affaires intérieures d'un Etat, atteinte au développement de leur flotte.

## *B. L'intégration avantageuse du principe dans le Protocole d'entente*

Sur de nombreux points, la Convention OIT 147 a eu un « caractère précurseur »<sup>99</sup>. Suite à l'intégration du principe du traitement pas plus favorable, d'autres Conventions relatives à la sécurité maritime ont-elles aussi intégrés une disposition analogue. Ces conventions ne sont pas uniquement techniques ou environnementales, certaines peuvent aussi prendre en compte l'élément humain dans le contrôle, ce qui est une progression considérable, au vu des problèmes d'ingérence que pouvait sous-entendre le principe. La Convention MLC 2006 a ainsi elle aussi suivi ce mouvement<sup>100</sup>. On retrouve ainsi le principe à l'article 5.7 de la Convention : « Tout Membre s'acquitte des responsabilités contractées aux termes de la présente convention en faisant en sorte que les navires battant le pavillon de tout Etat ne l'ayant pas ratifiée ne bénéficient pas d'un traitement plus favorable que ceux battant le pavillon de tout Etat l'ayant ratifiée. »

La principale justification de l'application du principe est que le contrôle par l'Etat du port est un contrôle complémentaire aux inspections de l'Etat du pavillon. Il ne s'agit donc pas d'une ingérence dans les affaires intérieures, mais plutôt d'un contrôle additionnel à celui de l'Etat du pavillon<sup>101</sup>.

---

<sup>99</sup> P. Chaumette, « Les transformations au sein de la marine marchande. Une relation de travail sans attaches ? », ADMO, 2001, tome XIX, pp. 72-73

A. Lefrançois, *op. cit.*, p.206.

<sup>100</sup> Communication de la Commission au titre de l'article 138 paragraphe 2 TCE sur le renforcement des normes de travail maritime, COM/2006/0287 final : "Cette clause devrait empêcher la concurrence déloyale et encourager une ratification quasi-universelle de la Convention".

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52006DC0287:FR:HTML>

<sup>101</sup> On retrouve cette idée dans la résolution A. 787 article 1.3.3 "The following control procedures should be regarded as complementary to national measures taken by Administrations of flag States in their countries".



L'étendue du principe à la plupart des Conventions maritimes a été bénéfique pour l'application des Conventions par le Mémorandum de Paris. De ce fait, les prescriptions des conventions peuvent s'appliquer à tous les navires, ce qui a considérablement élargi quantitativement les contrôles des navires étrangers.

Le Mémorandum de Paris a dû toutefois trouver des solutions équitables pour ce qui est des certificats réclamés aux Etats non parties. Il a donc été admis que le navire étranger puisse présenter des certificats équivalents à ceux demandés par le Paris MOU (*compliance*). Le navire doit ainsi être compatible avec les objectifs des instruments pertinents <sup>102</sup>.

## **§ 2. La communautarisation du Mémorandum de Paris**

La communautarisation est la *gestion en commun par plusieurs Etats des espaces maritimes qui les bordent et des ressources qu'ils contiennent* <sup>103</sup>.

La communautarisation du Paris MOU s'est faite suite à l'application de la directive 95/21/CE du 19 juin 1995 (A). Par la suite, l'Union Européenne a persévéré en ce sens et a renforcé le contrôle par l'Etat du port à travers une politique réfléchie (B).

### ***A. La directive 95/21 : un contrôle par l'Etat du port obligatoire***

La directive 95/21 du 19 juillet 1995 met à profit l'expérience du Mémorandum de Paris et reprend ses dispositions afin de les rendre obligatoires pour les États membres de la Communauté européenne.

---

<sup>102</sup> Annexe 1 du Protocole d'entente.

<sup>103</sup> Dictionnaire Larousse.

L'Union Européenne s'est à l'époque montrée particulièrement engagée pour appliquer une politique commune d'inspection dans le cadre du contrôle par l'Etat du port. En fait, elle a surtout été profondément marquée par les catastrophes de l'*Erika* et du *Prestige* en 1999 et 2003. L'Espagne, le Portugal et la France furent les principaux Etats affectés par la pollution <sup>104</sup>.

Déjà en 1993, la Commission avait fait part de ses préoccupations dans sa communication intitulée "Pour une politique commune de la sécurité maritime". La Commission y présente des statistiques qui démontrent que certaines catégories de navires doivent faire l'objet d'un contrôle renforcé. Par la suite, la position commune<sup>105</sup> démontre clairement une volonté de se diriger vers *un cadre juridique communautaire visant à harmoniser les procédures d'inspection* fondée sur le Mémoire de Paris.

Le Conseil adoptera ainsi le 19 juin 1995 la directive 95/21/CE<sup>106</sup> " *concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires* ", applicable à tous les Etats membres de l'Union Européenne.

Cette directive a par ailleurs subi quelques améliorations. A la suite du naufrage de l'*Erika* en 1999, ont été créés les paquets Erika I et Erika II. Le paquet Erika I est venu développer les pouvoirs de la directive 95/21. Des inspections renforcées ont notamment été mises en place pour certains navires dits à risques <sup>107</sup>.

---

<sup>104</sup> Rapport d'information n° 644, Assemblée nationale, enregistré à la présidence de l'assemblée nationale le 4 mars 2003. p.9

<http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/europe/rap-info/i0644.pdf>

<sup>105</sup> Position commune n° 2/95, JOCE du 13 avril 1995, n° C 93/25.

<sup>106</sup> JOCE du 7 juillet 1995, L 157.

<sup>107</sup> Article 7 paragraphe 1 et annexe V de la directive

En mai 1996, le Comité du MOU a finalement adopté une série d'amendements en vue d'harmoniser le Mémorandum avec la directive européenne <sup>108</sup>.

### ***B. Les suites du renforcement européen du contrôle par l'Etat du port***

L'Union Européenne n'a jamais cessé de vouloir améliorer le contrôle par l'Etat du port, et a pour cela pris différentes mesures, à savoir la création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime <sup>109</sup>. Cette Agence a notamment la responsabilité technique de l'application du contrôle par l'Etat du port. Elle vérifie donc, entre autre au moyen de statistiques, le bon déroulement des inspections des navires étrangers.

Aussi, dans la lignée de la directive 95/21, la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 va directement rendre applicable au niveau européen le texte du Paris MoU, suite à la multiplication de graves accidents et pollutions maritimes dus aux navires sous-normes. Cette directive qui est en fait une refonte de la 95/21/CE confirme la volonté d'uniformisation du contrôle par l'Etat du port, lancée par le Paris MOU <sup>110</sup>.

Le Mémorandum de Paris va mettre à profit son caractère obligatoire et perfectionner son contrôle.

---

<sup>108</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.568.

<sup>109</sup> Règlement n° 1406/2002 du 27 juin 2002.

<sup>110</sup> "Le système d'inspection créé par la présente directive tient compte des travaux effectués en vertu du mémorandum d'entente de Paris", point 13 de la directive 2009/16/CE.

## Section 2. Un contrôle continuellement adapté aux navires

Depuis 1982, le Paris MOU a élargi ses contrôles (§1). Il a aussi mis en avant la notion de qualité à travers des contrôles distincts selon les navires (§2).

### **§ 1. L'élargissement progressif des pouvoirs des Etats membres du Mémorandum**

Cet élargissement a été d'abord régional (A) mais devient de plus en plus inter régional (B).

#### *A. Un élargissement régional*

Les pouvoirs des Etats membres du Paris MOU se sont considérablement élargis depuis 1982 au niveau régional : l'intégration du principe du traitement pas plus favorable, la communautarisation du Paris MOU ont été un atout pour l'élargissement du champ d'application de l'accord. De surcroît, il existe d'autres nombreux élargissements. Ainsi, pour citer un exemple, si à l'origine les contrôles par l'Etat du port ne concernaient que les ports, ils peuvent aujourd'hui être réalisés sur des navires qui sont au mouillage <sup>111</sup>.

Les sanctions, nous l'avons vu, sont devenue plus draconiennes. Si à ce jour, le taux de détention est resté stable -environ 5 à 7%- et que relativement peu de navires sont bannis, c'est aussi parce que ces sanctions sévères dissuadent les navires sous-normes.

---

<sup>111</sup> On le voit, l'article 1.3 du Mémorandum de 1982 parle de navire "*which entered the ports of its State*" tandis que le Mémorandum de 2012 actualisé parle bien de navires de commerce "*faisant escale dans un de ses ports ou de ses mouillages*" (article 1.3).

Le Paris MOU a aussi connu un élargissement considérable dans l'application de ses instruments pertinents. Ces derniers se sont en effet multipliés pour être actuellement au nombre de 16 <sup>112</sup>. Ils ont aussi étendus leurs dispositions à d'autres domaines de la sécurité maritime tels que l'aspect social. Ainsi, en se référant à la convention STCW chapitre V/1, les inspecteurs doivent désormais vérifier que le personnel a bien une formation spéciale requise pour certains types de navires.

Cette nouvelle étendue a logiquement élargi les inspections par l'Etat du port. Ces inspections sont désormais dirigées afin que le navire soit contrôlé dans son ensemble, de la simple vérification technique aux conditions de vie à bord.

Pour finir, le Paris MOU, qui s'appliquait entre 14 Etats en 1982, et aujourd'hui appliqué par 27 Etats membres.

### ***B. Un élargissement inter régional***

L'accord étend également ses pouvoirs dans sa collaboration avec d'autres accords régionaux du même type. Il va par exemple mener une campagne ciblée en collaboration avec le Tokyo MOU en 2013 <sup>113</sup>.

On peut encore citer la promiscuité générale entre les différents accords régionaux. Cinq autres accords ont d'ailleurs le statut d'observateurs au sein du Paris MOU <sup>114</sup>.

---

<sup>112</sup> Article 2.1 du Protocole.

<sup>113</sup> "Paris and Tokyo MoUs on PSC will hold joint CIC on Fire Safety Systems", site du parismou, 1 Juin 2012.

<sup>114</sup> Rapport Annuel du Mémorandum de 2011 : "*Five regional agreements have obtained official observer status to the Paris MoU: the Tokyo MoU, Caribbean MoU, Mediterranean MoU, Black Sea MoU and Riyadh MoU. The United States Coast Guard is also an observer at Paris MoU meetings*". p.5.

A l'avenir et à force de collaboration toujours plus accrue, le contrôle par l'Etat du port dépassera peut être la logique régionale afin que les contrôles de ce type soient plus largement uniformisés.

L'OMI a pour projet d'unifier ces différents accords, afin que tous les Etats côtiers aient tous un niveau élevé de sécurité maritime <sup>115</sup>.

Finalement, c'est en ayant recours à l'élaboration de nouvelles règles de fonctionnement que le Paris MOU a étendu ses pouvoirs.

## **§ 2. Des contrôles distincts selon les navires : la valorisation de la notion de qualité**

Le Mémorandum a d'abord pointé du doigt les faiblesses des navires (A) avant de permettre aux plus performants d'être récompensés(B).

### ***A. Les faiblesses des navires dans la mire des inspections***

La performance du Mémorandum de Paris tient aussi au fait que l'accord a su adapter ses inspections aux navires.

Les campagnes ciblées sont le fruit de cette politique, car elles visent chaque année des points importants dans la sécurité du navire dans le but d'améliorer la conformité des navires, par exemple la *Concentrated Inspection Campaign on Fire Safety Systems 2012*. Les rapports de ces campagnes donnent lieu à des statistiques qui sont ensuite discutées à l'OMI pour améliorer la sécurité maritime <sup>116</sup>.

---

<sup>115</sup> Michel Aymeric, "Les contrôles par l'Etat du port en France", *La revue Maritime*, N° 475, Mars 2006, p.3.

<sup>116</sup> L'analyse de la CIC 2011 *Structural Safety and Load Lines* a apporté de nouvelles informations quant aux points à améliorer. "*Analysis of the recorded deficiencies shows that most deficiencies relate to the freeboard marks (12%), ventilators, air pipes and casings (7%), stability/strength/loading information and instruments (7%) and ballast, fuel and other tanks (5%)*". Rapport annuel de 2011, p.14.

L'exemple le plus représentatif de cette adaptation reste le nouveau régime d'inspection de 2011. Selon le ciblage, la fréquence des inspections va varier selon le type du navire ou encore la performance du pavillon et de l'organisme reconnu. Par ailleurs, suite aux grandes catastrophes maritimes, une attention particulière a été portée sur le ciblage des navires "à risques", tels que les pétroliers ou encore les navires à passagers <sup>117</sup>.

Plus généralement, suite au bilan de ces inspections, les navires n'ayant pas un niveau satisfaisants en matière de sécurité sont montrés du doigt. Le Paris MOU entretient sur son site une section "*Detained ships in the spotlight*" où les navires détenus plus de cinq fois en deux ans sont exposés <sup>118</sup>.

Et ce ne sont pas uniquement les navires qui sont réprimandés, c'est aussi toute la chaîne des responsables. La Commission <sup>119</sup> et le Paris MOU publient ainsi régulièrement les listes des navires immobilisés, la liste noire (*flag WGB lists*), ou encore la liste des compétences des sociétés de classifications (*Recognized Organization performance lists*) <sup>120</sup>.

---

<sup>117</sup> Le chapitre 2 de l'Annexe 1 de la Convention MARPOL précise ainsi à son article 6-1 : " Every oil tanker of 150 gross tonnage and above, and every other ship of 400 gross tonnage and above shall be subject to the surveys [...]".

<sup>118</sup> On peut ainsi trouver des informations sur le navire *Marmara M* (18 Octobre 2010) : "*The Marmara M was detained 5 times in the last 24 months with a total of 24 detainable deficiencies. The last port state of detention was Italy*".

<sup>119</sup> Suite à la première publication des deux listes en 2003, la vice Présidente de la Commission chargée des transports et de l'énergie Loyola de Palacio a déclaré : «Aujourd'hui, le *Prestige* et l'*Erika* ne navigueraient plus dans les eaux européennes: désormais aucun pétrolier de ce type et de cet âge ne peut entrer dans nos ports. En outre, il n'est plus possible de transporter du pétrole lourd dans des pétroliers à simple coque. Le contrôle des navires dans les ports de l'UE est une autre mesure essentielle: nous devons faire la chasse aux bateaux-poubelles. Et j'espère que la publication de la liste des navires dorénavant bannis des ports de l'UE, ainsi que celle de ceux qui le seront prochainement si une nouvelle inspection alarmante est effectuée à leur bord, incitera les armateurs et les Etats du pavillon, à prendre les mesures de sécurité qui s'imposent pour l'ensemble des navires concernés ».

<sup>120</sup> Union Européenne, "Un an après la catastrophe du *Prestige*, la Commission publie la première liste des navires définitivement bannis des ports de l'UE", *Europa Press Release*, IP/03/1547, Bruxelles, le 14 novembre 2003.

## ***B. La récompense de la performance***

Les navires répondant aux exigences des instruments pertinents sont quant à eux valorisés. Richard W.J. Schiferli, Secrétaire général du Paris MOU, dira d'ailleurs : "*The main objective during the development has been to reward quality shipping and to intensify control and sanctions on ships with poor performance*".

La publication de la liste blanche est une sorte de récompense pour les pavillons <sup>121</sup>. Les inspections dans le cadre du Paris MOU sont tout d'abord moins lourdes et moins fréquentes. Ensuite, les listes où les Etats et sociétés de classification sont mis en avant sont publiées, et les professionnels du milieu maritime y ont ainsi accès <sup>122</sup>.

Finalement, c'est la notion de "qualité" qui a su prendre de plus en plus d'ampleur dans l'accord régional du Paris MOU. Auparavant, il s'agissait de chasser les navires poubelles, puis de les montrer du doigt. Aujourd'hui, il s'agit aussi d'améliorer la flotte mondiale, et de valoriser les pavillons les plus performants. C'est d'ailleurs ce que dira le secrétaire général M. Richard W.J. Schiferli : "*The main objective during the development has been to reward quality shipping*" <sup>123</sup>.

L'Union Européenne encourage elle aussi cette politique. La Commission a notamment clairement affiché cette volonté de promouvoir la qualité en ayant pour objectif de faire une "*bannière européenne*" conçue comme un *label de qualité* <sup>124</sup>.

---

<sup>121</sup> "Contrôle des navires étrangers par l'Etat du port", *Mer et littoral*, 7 juin 2012, *op. cit.*

<sup>122</sup> B. Hogan : "*The "White List" continued to be a key industry benchmark for quality shipping*", Rapport Annuel du Paris MOU 2010, p.3.

<sup>123</sup> Rapport annuel de 2011 du Paris MOU.

<sup>124</sup> A. Lefrançois, *op. cit.*, p.220.

A. Bellayer-Roille, "Le contrôle par l'Etat du pavillon : vers des conditions communautaires d'immatriculation ?", *ADMO* 2007, tome XXV, p. 245.



Les efforts fournis pour l'amélioration des contrôles dans le cadre du Paris MOU ont donc été bénéfiques. L'inspection par l'Etat du port, avec le soutien de l'Union Européenne, est désormais un passage obligatoire pour les navires étrangers. L'étendue du contrôle a aussi pu s'améliorer avec la mise en place de contrôles toujours plus ciblés et plus adaptés.

Tout ceci a d'abord eu pour conséquence un accroissement du nombre d'inspections réalisées. En 1991, on était en présence de 14379 navires inspectés, avec 25930 déficiences observées.

En 2011, année pourtant défavorisée par la mise en place du *NIR*, 19058 navires ont été inspectés, avec 50738 déficiences observées <sup>125</sup>.

Le caractère contraignant du contrôle par l'Etat du port et l'adaptation des règles aux navires ont tous deux été un facteur essentiel dans l'accroissement et l'efficacité des inspections.

Un autre élément important dans cette amélioration du Paris MOU réside dans l'inauguration d'un nouveau régime d'inspection depuis le 1er janvier 2011 dit *NIR 2011 (New Inspection Regime 2011)*.

---

<sup>125</sup> Voir annexe 2.

## CHAPITRE 2. LE NOUVEAU RÉGIME D'INSPECTION DE 2011

Le Mémoire de Paris préparait depuis quelques années la refonte de son régime d'inspection. L'inspection par l'Etat du port a donc franchi un nouveau pas avec le Nouveau Régime d'Inspection de 2011, qui modifie en profondeur l'ancien régime. Ce nouveau régime d'inspection est à l'image des nouvelles ambitions pour le contrôle par l'Etat du port : il vient combler les lacunes de l'ancien régime et est nettement plus exigeant. Après un an de pratique, un premier bilan peut être fait sur ce NIR 2011, bilan certes globalement positif mais qui signale aussi quelques failles.

Il faudra d'abord étudier le cadre exigeant du nouveau régime (**Section 1**) avant de faire un premier constat de cette intégration récente (**Section 2**).

### Section 1. Le cadre exigeant du nouveau régime

Le nouveau régime n'est pas plus exigeant sans raisons (§1), il apporte ainsi des modifications importantes (§2).

#### **§ 1. Raisons d'être du *New Inspection Regime* 2011**

Un court rappel du fonctionnement du Paris MOU (A) est nécessaire avant de mieux comprendre ses inconvénients (B).

##### ***A. Le Mémoire de Paris avant 2011 : rappels***

Pour commencer, un bref rappel du fonctionnement de cet ancien système aidera à comprendre les raisons de sa refonte en 2011.

Dans l'ancien système, les Etats devaient tout d'abord inspecter 25% des navires faisant escale dans leurs ports <sup>126</sup> sur une période d'un an. L'objectif était en fait de cibler les inspections sur certains navires potentiellement à risques. L'inspection reposait sur un facteur de ciblage (*Target Factor*), calculé selon certains critères tels que l'âge de navire ou le taux de détention (*Generic Factor, Historical Factor*). Au dessus de 50 points, le contrôle devenait obligatoire.

Des catégories de navires étaient eux soumis à des inspections prioritaires, dont les navires touchant pour la première fois le port d'un Etat membre ou encore les navires à passagers par exemple <sup>127</sup>. Globalement, les inspecteurs restaient dans l'obligation d'inspecter tous les six mois un navire.

A la suite du rapport, les inspecteurs pouvaient procéder à l'immobilisation du navire voir à son refus d'entrée au port mais pas à son bannissement définitif.

La base de données était SIRENAC, système d'informations dont le fonctionnement a déjà été détaillé précédemment.

Selon cette procédure d'inspection, et outre les navires devant être inspectés en priorité, les inspecteurs pouvaient choisir eux-mêmes les navires qu'ils allaient contrôler.

Par toutes ces dispositions, la création du Mémoire de Paris en 1982 restait pour l'époque un projet ambitieux. Somme toute, l'ancien système de ciblage dans le cadre du Mémoire -le premier en son genre- a fait ses preuves. Les Etats signataires s'étant investis dans le contrôle par l'Etat du port, le nombre d'inspections n'a cessé d'augmenter depuis 1982 pour atteindre le meilleur chiffre de 24 647 inspections réalisées en 2008.

---

<sup>126</sup> Ancien article 1.3 du Protocole d'entente.

<sup>127</sup> Ancien article 5.2 et ancienne annexe 1 du Protocole d'entente.

## *B. Les inconvénients de l'ancien système*

Dans l'ancien système, le contrôle imposé tous les six mois n'était pas un contrôle aléatoire. Ainsi, sous réserve de ne pas avoir eu de déficiences, la plupart des navires ne pouvaient pas être vus pendant les six mois suivant la précédente inspection.

La liberté des inspecteurs dans leur choix des navires à inspecter pouvait engendrer quelques dérives. Il suffisait ainsi à un inspecteur qui voulait réaliser son quota d'inspecter uniquement des navires dont les performances en matière de sécurité étaient avérées. L'inspection d'un navire sous normes engage en effet plus de temps et génère plus de pression et de responsabilités. Suite à ces défaillances, la Commission avait rappelé qu'au sein de l'Union Européenne certains Etats membres appliquaient moins strictement les dispositions du Mémoire, et qu'ainsi les navires sous normes pouvaient éviter des inspections plus rigoureuses en choisissant judicieusement leurs ports de destination <sup>128</sup>.

Par ailleurs, face aux disparités des différentes inspections réalisées sur un même navire, le renforcement de l'uniformité de l'inspection apparaissait nécessaire. Suite à des plaintes d'armateurs relatives à des détentions de navires, ce problème des disparités de résultats des contrôles selon les ports et selon les inspecteurs avait été posé <sup>129</sup>.

---

<sup>128</sup> Point 3.2 de l'introduction sur *l'avis sur la proposition de directive du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté et navigant dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires*, Journal officiel des Communautés européennes, 31/12/94, N° C 393/51, <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:1994:393:0050:0055:FR:PDF>.

<sup>129</sup> Sur ce sujet, voir P. Cariou et F. C. Wolff : "La détention des navires par les Etats du Port : une application uniforme des règles ?" <http://www.sc-eco.univ-nantes.fr/~fcwolff/wolff/articles/ADMO10.pdf>.

Cette faille avait d'ailleurs été remarquée par la Commission, qui n'avait pas manqué de rappeler l'intérêt de l'harmonisation de l'inspection. En effet, dans un rapport de 1994 <sup>130</sup>, elle avait observé "de grandes irrégularités dans l'importance accordée aux anomalies constatées et dans les suites données aux contrôles opérés" suivant le port de l'inspection <sup>131</sup>. Sur ce point, l'exemple des détentions vient illustrer ces propos. Il a en effet été relevé que la répartition géographique des détentions *avait laissé planer des doutes quant à l'efficacité du contrôle exercé dans certains ports. C'est ainsi que sur les 141 navires détenus deux fois au cours du second semestre 1997, Rotterdam ne comptait que 12 immobilisations pour 7 230 navires entrés, tandis que Sète en totalisait 7 pour seulement 314 entrées* <sup>132</sup>.

Enfin, le seuil des 25 % d'inspections de navires n'était toujours pas respecté par les Etats membres. Fut entre autres accusé le fonctionnement de *Sirenac* qui était le système du coefficient de ciblage qui permettait la sélection des navires. La base de données n'était semble-t-il pas appliquée de manière satisfaisante, et ce notamment par certains Etats de l'Union Européenne. Le Comité avait même estimé que le régime du Mémorandum n'avait pas réussi à réduire le nombre d'accidents maritimes et de pollutions dans les eaux européennes <sup>133</sup>.

---

<sup>130</sup> Rapport de la Commission, 16 mars 1994, COM (94)73.

<sup>131</sup> L. Faure, *La communautarisation du Mémorandum de Paris*, op. cit., p.29.

<sup>132</sup> Rapport d'information n° 644 déposé par la délégation de l'assemblée nationale pour l'union européenne, sur la sécurité maritime en Europe, p.21.  
<http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/europe/rap-inf0644.pdf>

P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p.569.

<sup>133</sup> Point 3.2 de l'introduction sur *l'avis sur la proposition de directive du Conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté et navigant dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires*, Journal officiel des Communautés européennes, 31/12/94, N° C 393/51.

Finalement, ce qu'il est essentiel de retenir ce sont les apports considérables du Mémorandum du Paris dès 1982. En 2010, les pavillons inscrits sur liste blanche avaient atteints le nombre de 42<sup>134</sup>. De plus, l'accord a su évoluer et apporter les améliorations nécessaires au renforcement de la sécurité maritime. Toutefois, l'ancien système avait atteint ses limites, et ses failles menaient logiquement à une refonte en profondeur de l'inspection par l'Etat du port.

Après des années de travail, le NIR 2011 est donc entré en vigueur, proposant une autre vision de l'inspection dans le cadre du Paris MOU.

## **§ 2. Les modifications issues du nouveau régime**

Le Nouveau Régime d'Inspection (NIR) est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2011. Il vient réformer en profondeur le fonctionnement du contrôle par l'Etat. En effet, il établit désormais un ciblage des navires avec des inspections aléatoires, plutôt qu'un contrôle systématique comme avant. Ce ciblage propose de classer les navires selon trois paliers de risque (faible, standard et élevé) qui tiennent compte de différents critères déjà étudiés précédemment<sup>135</sup>. Plus généralement, deux types d'informations sont retenus : des critères dits *génériques*, tels le type de navire, et des critères dits *historiques*, tels que les immobilisations précédentes.

La terre est globalement plus engagée qu'auparavant dans la sécurité maritime. L'innovation majeure concerne l'implication des compagnies dans le calcul du profil de risque du navire. Etroitement liées à la gestion du

---

<sup>134</sup> Rapport annuel du Paris MOU 2010, p.6.

<sup>135</sup> Pour rappel : type, âge du navire, niveau de performance de son pavillon, de sa société de classification et de sa compagnie, résultats des contrôles précédents.

navire de par le code ISM, les compagnies ont désormais elles aussi un indice de performance calculé selon la moyenne des résultats des contrôles dans le cadre du Paris MOU de l'ensemble des navires de sa flotte. La note globale de la flotte de la compagnie a donc des conséquences sur chaque navire et vice-versa<sup>136</sup>.

Ensuite, avec le profil de risque d'un navire, le nouveau système d'inspection va déterminer une périodicité et une priorité des contrôles<sup>137</sup>. Un navire à risque élevé (NRE) pourra être inspecté entre 5 et 6 mois après la dernière visite. Un navire à risque normal (NRN) pourra être inspecté entre 10 et 12 mois. Enfin un navire à risque faible (NRF) pourra être contrôlé entre le 24 et 36<sup>ème</sup> mois. Les navires sont donc tous contrôlés mais avec une périodicité différente.

Par la suite, THETIS détermine le système de sélection en classant les navire en priorité I ou II<sup>138</sup>. Par exemple, parmi les P1, on retrouve ainsi les NRE non inspectés au cours des six derniers mois, tandis que seront P2 les NRF non inspectés au cours des vingt-quatre derniers mois.

Concernant l'inspection en elle-même, elle reste initiale, détaillée ou renforcée. Cependant, avec le NIR, les visites renforcées concernent désormais un plus large panel de navires, notamment l'ensemble des navires à risque élevé.

---

<sup>136</sup> Annexe 7 du Protocole d'entente.

<sup>137</sup> Annexe 8 du Protocole d'entente.

<sup>138</sup> Article 6 Annexe 8:

"Priorité I : Les navires *doivent* être inspectés car l'intervalle s'est écoulé ou car il y a un facteur prépondérant.

Priorité II : Les navires *peuvent* être inspectés car ils répondent à l'intervalle prescrit ou l'État du port considère qu'un facteur imprévu nécessite une inspection".

Nous l'avons aussi étudié, les règles relatives aux sanctions se sont considérablement durcies. Principalement, ce sont les critères de bannissements qui ont été renforcés. Désormais, les périodes de bannissement se sont allongées et peuvent par exemple aller jusqu'à deux ans <sup>139</sup>. De plus, un navire battant pavillon inscrit sur la liste noire ou sur la liste grise du Paris MOU pourra être banni après plusieurs détentions. Surtout, des bannissements successifs peuvent à présent conduire à un bannissement permanent <sup>140</sup>.

Pour finir, le bannissement suit la lignée des principes de la créance en droit maritime : il s'attache au navire. Comme dans l'affaire *R.One* <sup>141</sup>, les bannissements précédents suivent le navire et reste lié celui-ci même s'il change de pavillon.

Enfin, la base de données THETIS vient remplacer SIRENAC. La plate forme est interfacée au système SAFESEANET afin de connaître en temps réel les escales des navires dans les ports de la zone.

Le nouveau régime est donc innovant et change radicalement les principes de l'ancien système, auquel avaient adhéré les Etats trente ans auparavant. Cette évolution est liée à la poursuite de l'amélioration de la sécurité maritime et à la volonté de s'adapter aux développements de la flotte mondiale. Richard W.J. Schiferli dira à ce sujet : "*The change was necessary to bring the Paris MoU in line again with global maritime developments*" <sup>142</sup>.

Après un an d'exercice, des premiers bilans ont déjà été rendus.

---

<sup>139</sup> Article 4.1.4 du Protocole d'entente.

<sup>140</sup> Article 4.1.5 du Protocole d'entente : "Toute immobilisation ultérieure au troisième refus d'accès dans un port ou un mouillage entraîne le refus d'accès permanent du navire dans tout port ou mouillage".

<sup>141</sup> Cass. com., 4 octobre 2005, navire *R.One*, DMF 2006.47, obs. P. Bonnassies.

<sup>142</sup> Rapport annuel du Mémorandum de Paris, 2011.



## Section 2. Constat de l'intégration récente du nouveau régime d'inspection

Le bilan du nouveau régime d'inspection est globalement positif (§1). Il montre toutefois certaines limites (§2).

### § 1. Un bilan globalement positif

Avec les éléments nouveaux apportés par le régime de 2011, la plupart des difficultés de l'ancien système se sont dissipées. Ainsi, aujourd'hui, un inspecteur est certes libre d'inspecter un navire étranger, mais son inspection ne rentrera pas dans les quotas.

Si les chiffres rapportés par le rapport annuel de 2011 du Mémorandum de Paris ont considérablement baissés par rapport aux années précédentes, cela s'explique par la mise en place du *New Inspection Regime*, qui nécessite un temps d'adaptation en pratique. Malgré cela, ces chiffres sont corrects et offrent une perspective d'avenir positive. En effet, le nombre d'inspections pour l'année 2011 est de 19 058, un chiffre d'autant plus satisfaisant lorsque l'on sait qu'encore récemment en 2002, 2003 ou encore 2004, le nombre d'inspections effectuées était aux alentours de 20 000 <sup>143</sup>.

De plus, les navires sont plus largement inspectés à titre individuel, ce qui correspond à la logique du nouvel esprit du régime. "*Each individual ship was inspected an average of 1.2 times per year, a rate which has dropped since 2010*" <sup>144</sup>. S'ils sont plus largement inspectés, les navires sont aussi inspectés plus régulièrement. Avec le NIR 2011, le « blanc des navires », c'est-à-dire le temps passé sans être inspecté, peut durer trois ans maximum <sup>145</sup>.

---

<sup>143</sup> Rapport annuel du Mémorandum de Paris, 2011, p.24.

<sup>144</sup> Rapport annuel du Mémorandum de Paris, 2011, p.18.

<sup>145</sup> Article 7, Annexe 7 du Protocole d'entente.

Plus généralement, l'inspection dans le cadre du Paris MOU est donc plus uniformisée et les procédures plus harmonisées.

Les navires sous-normes avaient déserté les ports des Etats signataires du Paris MOU, et ce constat perdure avec l'arrivée du *NIR 2011* et sa politique qui pousse à l'amélioration de la flotte mondiale <sup>146</sup>.

Le Paris MOU poursuit désormais une démarche de qualité, tout en continuant sa lutte toujours plus virulente contre les navires sous-normes.

*"The main objective during the development has been to reward quality shipping and to intensify control and sanctions on ships with poor performance"*. Richard W.J. Schiferli, secrétaire général du Paris MOU, rapport annuel 2011.

Le Nouveau Régime d'Inspection, après un an de pratique, suscite toutefois quelques remarques.

## **§ 2. Les effets limités du régime**

Ce qu'il faut retenir est que les critères sélectionnés pour établir un profil de risque des navires ont une logique évidente, preuve en est de l'efficacité du régime, et du fait que les navires sous normes restent dissuadés de venir dans les ports des Etats signataires.

Malgré cela, ces critères sélectionnés restent avant tout des critères subjectifs. Si on prend uniquement l'exemple de l'âge du navire, il est fréquent que des navires de plus de douze ans entretenus soient des navires performants et convenables concernant la sécurité ou encore les conditions de vie à bord.

---

<sup>146</sup> Preuve en est de par la réduction régulière de la *black list*, et même de la *Grey list*. Depuis un an, la *black list* est ainsi passée de 18 Etats à 17, et la *Grey list* de 24 Etats à 20 ; tandis que la *White list* s'agrandit. Voir le rapport annuel de 2011 du Paris MOU, p.19.

D'autres navires âgés seulement de cinq ans peuvent au contraire ne pas bénéficier d'un entretien satisfaisant, souvent faute d'investissements, et ainsi se détériorer rapidement, d'autant plus si ce navire exerce une activité éreintante pour la structure du navire.

En effet, il arrive régulièrement que selon la plateforme Thétis, des navires bien entretenus soient classés en P1 -par exemple des navires qui n'ont pas été inspectés durant 36 mois, ce qui n'empêche qu'il soit maintenu en bon état-. Ces navires devront donc obligatoirement être inspectés, et ce tandis que d'autres entrent dans les ports d'Etats signataires en mauvais état, et ne sont pourtant pas ciblés par Thétis. Un mauvais entretien du navire peut en effet entraîner une dégradation rapide, et ce même si le navire en question est neuf. S'il reste toujours la possibilité de contrôler ces navires dans le cadre du Paris MOU ou bien dans le cadre d'un PSC, l'inspection ne sera pas prise en compte dans les statistiques. Or les inspecteurs sont tenus par les statistiques dans le cadre du Paris <sup>147</sup>. Aussi, les inspecteurs doivent avant tout se consacrer à inspecter les P1 et P2, sous peine d'une sanction de leur Etat.

Ainsi, le nouveau régime laisse moins de latitude aux Etats et aux inspecteurs dans le choix des navires à contrôler : problème de "*l'Ouroboros*", puisque si l'ancien régime laissait plus de liberté, il en découlait également quelques dérives. Le choix d'un cadre strict semble donc le plus approprié, néanmoins reste toujours la possibilité d'une adaptation des nouvelles dispositions de l'Accord afin d'améliorer l'étendue du contrôle. Le Mémoire peut en effet être modifié par les conférences ministérielles et par son comité <sup>148</sup>.

---

<sup>147</sup> A Marseille par exemple, le seuil était fixé 300 navires à Marseille en 2011, et passera probablement à 400 en 2012. Source : Centre de Sécurité des Navires PACA Corse.

<sup>148</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.568.

Par ailleurs, l'accord du Paris MOU pourrait être amené à apporter d'autres améliorations concernant un autre point de la sélection de navires par THETIS. En effet, certains navires sont classés en P1, effectuant pourtant des escales courtes, parfois au mouillage, parfois à des heures qui sont en dehors du temps de travail des inspecteurs. Ces inspections sont difficilement compatibles avec les conditions du métier d'inspecteur.

Pour conclure cette première partie, le Mémoire de Paris s'est entouré d'une réglementation toujours plus étoffée. L'intégration de nouvelles règles de fonctionnement s'avérait pourtant nécessaire pour plusieurs points : la continuité de la politique de l'harmonisation, l'élargissement des pouvoirs du Paris MOU, l'élargissement du champ d'application de l'accord, l'augmentation des inspections et l'adaptation des textes au développement de la flotte, ayant à titre principal entraîné l'intégration du NIR 2011.

La réglementation s'est ainsi considérablement développée depuis 1982. Le principe de sa prolifération n'est pas un phénomène isolé et régional. Il reflète la problématique des normes dans le droit de la sécurité maritime en général. Chaque évolution sur les navires crée une nouvelle norme de prévention qui vient ajouter à l'effet de *surréglementation*. "A force de vouloir être trop riche, trop précise, trop détaillée, la réglementation internationale devient trop compliquée pour être transcrite [...] avec facilité et efficacité" <sup>149</sup>. M. Boisson parle à ce sujet de "frénésie normative" <sup>150</sup>, frénésie qui de surcroît se compose de textes à valeurs et natures différentes. On parle alors d'émiettement de règles hétérogènes, de réglementation hybride <sup>151</sup>.

---

<sup>149</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.636.

<sup>150</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.635.

<sup>151</sup> A. Lefrançois, *op. cit.*, p.35.

## PARTIE 2 : LES INSTRUMENTS PERTINENTS APPLICABLES AU MEMORANDUM DE PARIS

Si la réglementation s'est développée, c'est en fait en parallèle de ces instruments pertinents.

Les instruments pertinents du Mémorandum de Paris sont les Conventions et Protocoles relatifs à la sécurité maritime sélectionnés par le Protocole d'entente afin de servir de bases juridiques pour l'application des normes relatives à la sécurité lors des inspections par l'Etat du port par les Etats signataires. Ils sont l'équivalent des Conventions en droit international public, des codes qui règlent la sécurité maritime à un niveau international.

Dans ces instruments pertinents, on distingue quatre piliers : SOLAS (*Safety Of Life At Sea*), MARPOL (*Maritime Pollution*), STCW (*Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers*), et bientôt MLC (*Maritime Labour Convention*).

Dans l'évolution des instruments pertinents il faut d'abord étudier l'aspect technique et environnemental (**Titre 1**), avant de s'étendre sur l'élargissement au contrôle à caractère social (**Titre 2**).

## TITRE 1. LES INSTRUMENTS PERTINENTS : L'ASPECT TECHNIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DANS LE CONTRÔLE PAR L'ETAT DU PORT

Parmi les instruments pertinents, le contrôle technique a une place primordiale (**Chapitre 1**), suivi de près par l'aspect environnemental (**Chapitre 2**).

### CHAPITRE 1. LA PLACE PRIMORDIALE DU CONTRÔLE TECHNIQUE DANS LE MEMORANDUM DE PARIS

Il faudra d'abord étudier les principales conventions techniques (**Section 1**) avant de s'attacher au renforcement du contrôle technique (**Section 2**).

Section 1. Les principales conventions ou la consolidation de la sécurité à bord

Les Conventions techniques sont de plus en plus nombreuses (§1), et constituent ainsi le principal essieu de l'inspection (§2).

#### **§ 1. Des Conventions de plus en plus nombreuses**

Il faut en premier lieu connaître les premières conventions techniques (**A**) avant d'étudier leurs élargissements (**B**).

##### *A. Les premières Conventions techniques*

La Convention SOLAS reste la plus importante convention internationale ayant trait à la sécurité maritime <sup>152</sup>. C'est aussi la plus ancienne puisqu'elle a été adoptée par l'OMI suite au naufrage du Titanic en 1912. De surcroît, son champ de compétence est relativement large car elle définit les règles relatives à la construction, l'équipement, l'exploitation et la navigation avec des dispositions plus sévères pour certains navires tels que les navires à

---

<sup>152</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.238.

passagers. De nombreux domaines sont donc concernés par les normes techniques de SOLAS : radiocommunications, stabilité du navire, protection incendie, chargement de marchandises dangereuses, navires à grande vitesse...

Aussi, elle contient le code ISM (*International Safety Management*) depuis 2002 et tenant compte du drame de l'*Herald of Free Enterprise* sur la gestion de la sécurité à bord, mais aussi à terre et par la compagnie.

A l'origine, la Convention SOLAS comportait des règles principalement techniques, puisqu'on note l'existence dès sa première entrée en vigueur un chapitre relatif à la sécurité de la navigation, chapitre toutefois modeste <sup>153</sup>.

Les inspecteurs du Paris MOU doivent donc s'assurer que les navires étrangers possèdent les certificats que SOLAS prescrits, et respectent les dispositions exhaustives de la Convention.

En 1982, parmi les Conventions techniques, on distinguait encore la *Load Line* de 1966, la Convention sur les lignes de charges, adoptée par l'OMI. Cette Convention limite les tirants d'eau des navires en charge par les marques de franc-bord calculé selon différents facteurs tels que le type de navire, sa longueur ou encore son compartimentage..

Enfin, la troisième Convention purement technique de 1982 était COLREG (*Collision Regulation*). C'est un règlement de l'OMI qui fixe les règles de barre et de route dans la navigation des navires, COLREG traite aussi d'autres points relatifs à la sécurité en mer tels que les feux et les marques des navires, la visibilité ou encore les manœuvres pour éviter les abordages.

Ces nombreux principes techniques sont appliqués strictement par les marins, et de là par les inspecteurs de l'Etat du port.

---

<sup>153</sup> P. Bonassies et C. Scapel, *Traité de droit maritime, op. cit.*, p. 24.

## ***B. L'ajout de nouvelles Conventions et Protocoles : l'étendue des normes de droit technique***

De nombreux ajouts vont être fournis au sein de la liste des instruments pertinents du Mémorandum : d'une part des ajouts aux Conventions déjà existantes, d'autre part l'intégration d'instruments nouveaux.

En premier lieu, la plupart des Conventions vont s'entourer des protocoles. On peut notamment citer en prenant pour exemple les Conventions existantes en 1982 dans le Mémorandum le protocole de 1988 pour la *Load Line 66*, le protocole de 1988 pour SOLAS, ainsi que celui de 1978 déjà appliqué lors de la mise en place du Paris MOU.

Concernant ensuite les Conventions nouvelles, va essentiellement se rajouter à l'article 2.1 du Protocole d'entente la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (TONNAGE 69). Cette Convention adoptée par l'OMI et en vigueur en 1982 établit des règles uniformes pour la détermination du tonnage des navires effectuant des voyages internationaux. L'inspecteur devra notamment contrôler le certificat international de jauge délivré au navire et obligatoire à bord.

De ce fait, les Conventions se sont étendues, déjà pour s'adapter aux évolutions et en influence par rapport aux évènements de mer <sup>154</sup>.

---

<sup>154</sup> Ainsi, suite aux accidents de pétroliers entre 1976 et 1977, le Protocole de 1978 a apporté des dispositions relatives à la sécurité des pétroliers, ainsi qu'à la prévention de la pollution : "All tankers of 10,000 grt and above to have two remote steering gear control systems, each operable separately from the navigating bridge".



## § 2. Le contrôle technique comme principal essieu de l'inspection

Le contrôle technique est en pratique, le plus utilisé par les inspecteurs du Paris MOU (A); il a en d'ailleurs été particulièrement enrichi par les normes uniformes des instruments pertinents (B).

### *A. L'attachement de l'inspection par l'Etat du port au contrôle technique*

L'aspect technique, à travers l'affluence des instruments pertinents relatifs à ce domaine, apparaît comme le support dominant de l'inspection dans le cadre du Paris MOU <sup>155</sup>.

En théorie mais aussi en pratique, le contrôle technique occupe une place considérable. En théorie puisque dès la première Convention internationale SOLAS les Conventions déjà existantes se sont élargies, et d'autres ont été adoptées. En pratique puisque l'inspection consiste le plus souvent en des vérifications techniques <sup>156</sup>.

La grande part de technicité dans le contrôle Paris MOU est intimement liée au droit de la sécurité maritime en général. En effet, les textes relatifs à la sécurité maritime sont eux-mêmes en majorité. Sur ce sujet, M. Boisson parle de *prolifération aberrante du droit dit technique* <sup>157</sup>.

Plusieurs explications peuvent être émises : la technicité des problèmes rencontrés à bord, la constante adaptation des normes techniques rapidement dépassées aux évolutions technologiques des navires <sup>158</sup>.

---

<sup>155</sup> J. P. Beurrier, *Droits maritimes*, Paris, Dalloz; 2008 : "La sécurité a toujours été une préoccupation prioritaire du marin", p.13.

<sup>156</sup> P. Chaumette, "Le contrôle des navires par les Etats riverains", *Les Cahiers Scientifiques du Transports*, N° 35-1999, p.64 : "L'accent est essentiellement mis sur le contrôle du navire dans une approche excessivement technique".

<sup>157</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p.635.

<sup>158</sup> M. Boisson parle aussi de la "concurrence de plus en plus vive entre les législateurs ayant tendance à jouer la surenchère et l'accélération des processus de création du droit". Voir P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p.635.

## ***B. Le contrôle par l'Etat du port enrichi par les normes techniques uniformes des instruments pertinents***

Chaque instrument pertinent a apporté des règles techniques strictes et particulièrement détaillées qui ont renforcé la sécurité maritime et ainsi le contrôle par l'Etat du port.

La Convention COLREG a par exemple été innovante pour ce qui est du respect désormais obligatoire et contrôlé par les inspecteurs de la reconnaissance des systèmes de séparation de trafic <sup>159</sup>.

TONNAGE 69 s'avérait quant à elle nécessaire pour l'introduction d'un système universel de mesure du tonnage, face au grand nombre de systèmes préexistants, qui comportaient des différences telles qu'un système unique était devenu indispensable <sup>160</sup>.

Au delà du cadre qu'elles offrent, ces dispositions sont venues uniformiser le contrôle par l'Etat du port.

La Convention SOLAS par exemple contient des normes techniques particulièrement complexes voire ésotériques, qui ont le mérite d'apporter une norme précise, une règle sans interprétation possible.

Par ailleurs, ces règles traitent de points inhérents à la sécurité maritime tels que les radiocommunications <sup>161</sup>.

---

<sup>159</sup> "Rule 10 gives guidance in determining safe speed, the risk of collision and the conduct of vessels operating in or near traffic separation schemes", site de l'OMI, <http://www.imo.org/about/conventions/listofconventions/pages/colreg.aspx>.

<sup>160</sup> Site de l'OMI, <http://www.imo.org/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-on-Tonnage-Measurement-of-Ships.aspx>.

<sup>161</sup> Ainsi, dans le chapitre IV, SOLAS intègre le SMDSM (système mondial de détresse et de sécurité en mer). L'inspecteur agissant dans le cadre du l'Etat du port pourra vérifier la présence et le bon fonctionnement de l'équipement.

L'aspect technique est finalement le premier aspect que la sécurité maritime est venu règlementer car la sécurité des Hommes est en premier lieu liée au bon fonctionnement technique du navire. Les inspecteurs y portent donc une attention particulière. Les nouvelles normes ont étendu l'inspection dans le cadre du contrôle par l'Etat du port, puisque l'inspecteur doit contrôler l'application de ces dispositions.

## Section 2. Le renforcement des contrôles techniques par le Mémoire

Il faut d'abord traiter l'amélioration constante des conventions à travers la multitude de normes (§1) avant d'étudier les effets néfastes de ces ajouts (§2).

### **§ 1. Des Conventions en constante amélioration ou la multitude de règles**

Il est pragmatique d'analyser d'abord l'exemple de la Convention SOLAS. La Convention SOLAS a déjà connu plusieurs versions. Ainsi, outre celle de 1914, quatre autres ont pu suivre jusqu'à la dernière en 1974. En tant que pilier du droit technique de la sécurité maritime, la Convention se devait en effet d'être adaptée aux évolutions techniques maritimes.

On peut constater cette volonté à travers les écrits de l'OMI, notamment sur les versions de 1948 ou encore de 1960 <sup>162</sup>.

De plus, SOLAS s'entoure aussi de nombreux amendements. Sur l'année 2008, la Convention a connu 8 "paquets" d'amendements différents. Ses

---

<sup>162</sup> Pour la version de 1948 : "By 1948 the 1929 convention had been overtaken by technical developments" et celle de 1960 : "It represented a considerable step forward in modernizing regulations and in keeping pace with technical developments in the shipping industry". Voir site de l'OMI.

amendements améliorent de manière permanente la sécurité maritime à bord. Pour exemple, un amendement de SOLAS de 2008 a rendu obligatoire le Code international sur la stabilité à l'Etat intact du navire (*The International Code on Intact Stability, 2008 - 2008 IS Code*). Or, ce code est primordial pour la flotte actuelle, la stabilité a ces dernières années particulièrement préoccupé le milieu maritime <sup>163</sup>. Le Mémorandum de Paris avait d'ailleurs mené une campagne ciblée sur la stabilité des pétroliers en 2010.

Ces ajouts étaient certes nécessaires, cependant face à un navire relativement grand qui fait une escale courte, l'inspecteur n'aura sûrement pas la possibilité de contrôler tous ces points. C'est ce qui nous amène à nous tourner vers les conséquences négatives de cette multitude de normes.

## § 2. Les conséquences néfastes des ajouts

Certains parlent de *surréglementation* <sup>164</sup> face à la densité rédactionnelle qu'engendre cette volonté d'adapter ces normes internationales, normes qu'il faut de surcroît adapter à des niveaux régionaux et nationaux <sup>165</sup>.

Au delà d'une surcharge administrative, c'est aussi l'application de cette multitude de normes qui complique le droit technique, et par là même l'inspection du navire.

---

<sup>163</sup> Sur un total de 173 pétroliers, 16,2 % n'ont pas su démontrer qu'ils effectuaient un chargement en accord avec les normes du *SIB (Stability Information Booklet)*, voir Press Release, *A significant number of tankers could pose a risk to the environment*, Paris MOU, 19 janvier 2011, p.1.

<sup>164</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p.635.

<sup>165</sup> A l'OMI, il a été calculé que pour modifier une norme, chaque Etat devait produire plus de 32 000 pages de papier.

On peut se poser la question de savoir si ces ajouts constants peuvent atteindre une limite dans l'efficacité du droit. En effet, ces normes peuvent finir par constituer un émiettement de règles et des effets néfastes engendrant hétérogénéité des normes et ésotérisme.

Si l'on s'attache au cas spécifique des navires à passagers, on peut entrevoir les limites de cette réglementation technique internationale. En effet, on sait que les catastrophes maritimes relatives aux navires à passagers -*Titanic, Joola, Herald Of Free Enterprise...*- marquent fortement l'opinion publique. Face à ces incidents, les autorités prennent le plus souvent des mesures. Certaines de ses mesures suscitent tout d'abord des interrogations quant à leur réelle pertinence. En effet, suite au naufrage du *Costa Concordia*, il a pu être proposé de renforcer l'éloignement des côtes par les navires, or des mesures sont déjà prescrites par la Convention SOLAS. La question se pose de savoir s'il est réellement nécessaire de développer une norme déjà existante et suffisamment claire, tandis que le problème relatif à cette norme n'est pas lié à la réglementation mais à d'autres facteurs, en l'occurrence la coutume qui consistait à longer la côte de l'île.

Par ailleurs, par rapport à ces nouvelles normes, on peut encore soulever la problématique d'une *sécurité à deux vitesses* <sup>166</sup>. L'exemple du chevauchement, suite au naufrage du *Costa Concordia*, des normes Européennes avec celles du Mémorandum de Paris illustre ce propos. Le naufrage du *Costa Concordia* le 13 janvier 2012 sur l'île du Giglio a ému toute la presse et la société internationale.

Suite au drame, le Paris MOU proposera notamment le programme HAVEP (*Harmonized Verification Programme*) pour 2013, au sein du Paris MOU pour le renforcement des visites sur les navires à passagers. L'HAVEP durera 12

---

<sup>166</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.636.

mois, et proposera des contrôles supplémentaires pour les navires à passagers accentués sur des points spécifiques.

Or, des contrôles similaires sont déjà effectués sur les rouliers à passagers dans l'Union Européenne par la directive 1999/35/CE du 29 avril 1999 *relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs rouliers et d'engins à passagers à grande vitesse*.

La superposition de ces différentes mesures à la fois liée et pourtant désunies de par leur nature et leur champ d'application démontre en fait les difficultés actuelles de la place de l'uniformité du droit de la sécurité maritime face à l'accroissement des normes. D'autant plus que si dans ce cas les normes sont similaires, on peut envisager des cas où elles apportent des dispositions contradictoires. M. Boisson pose la question de l'entente entre régionalisme et unilatéralisme <sup>167</sup>. Pour lui, les normes adoptées en dehors d'un cadre purement international *accélèrent l'éclatement de la réglementation traditionnelle qui se veut universelle par excellence* <sup>168</sup>.

Il était important de mettre l'accent sur le développement de l'aspect technique dans le Mémoire de Paris qui reste un aspect primordial. Néanmoins, il serait illogique d'étudier uniquement les Conventions du Paris MOU dites techniques. Il existe en effet d'autres domaines essentiels dans le contrôle par l'Etat du port et notamment la protection de l'environnement marin.

---

<sup>167</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.629.

<sup>168</sup> Le Professeur P. Boisson explique ce phénomène par le manque de consensus international et porte son attention sur les problèmes de fond que ce courant peut engager : "le risque d'incertitude juridique" et "l'impossibilité pour les armateurs de répondre aux exigences contradictoires d'une réglementation de plus en plus fragmentée".

## CHAPITRE 2. LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN : VERS L'ELARGISSEMENT DES CONTROLES

L'aspect technique occupe certes une place considérable, il n'empêche que l'environnement marin est une indéniable préoccupation du Mémorandum. On le constate dès l'élaboration de ses trois objectifs parmi lesquels on trouve *la prévention des pollutions marines par les navires*.

Il faudra d'abord étudier l'intégration et l'évolution du droit de la protection du milieu marin dans la sécurité maritime (**Section 1**), avant d'approfondir le phénomène d'expansion que connaît ce droit (**Section 2**).

Section 1. Le droit de la protection du milieu marin : intégration et évolution dans la sécurité maritime

La réglementation de la protection de l'environnement marin a été une réglementation nécessaire (§1). Son intégration dans le droit de la sécurité maritime n'a pas été sans conséquences (§2).

### **§ 1. Une réglementation nécessaire**

Dans un premier temps, il est nécessaire de s'attacher à la genèse du droit de la protection du milieu marin (A), avant d'étudier sa principale Convention : MARPOL (B).

#### ***A. Genèse du droit de la protection du milieu marin***

Le droit de l'environnement est un droit récent, apparu après le droit de la sécurité maritime. Il s'est essentiellement développé dans les années 1970. Dans ces années, il se développe suite à une prise de conscience, puis connaît

une expansion avec la montée en puissance de la globalisation économiques qui met en lumière les enjeux environnementaux <sup>169</sup>.

La protection du milieu marin est en fait une sous branche du droit de l'environnement. Ses développements sont donc récents. Les prémises de ce droit dans les traités existaient dès 1926 lors d'une conférence à Washington qui n'a pas abouti, jusqu'à la convention de Londres du 12 mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures <sup>170</sup>.

La notion de protection apparaît plus précisément à la fin des années 1960 <sup>171</sup>. Le véritable élément clé qui a lancé le véritable développement de ce droit est en fait l'incident du *Torrey Canyon* en mars 1967. Le naufrage du pétrolier entre les îles Sorlingues et la côte britannique va être la première marée noire médiatisée et reste l'une des fortunes de mer les plus importantes du XXème siècle. Suite à cette catastrophe écologique, une véritable politique de protection du milieu marin se met en place. Les Etats établissent alors des Conventions de protection du milieu marin <sup>172</sup>.

Des dispositions sur ce thème vont notamment être intégrées dans la Convention de Montego Bay qui reprend dans son article 1er une définition de la pollution <sup>173</sup>. La Convention de Montego Bay apparaît comme la principale Convention qui touche à la protection du milieu marin (partie XII). Selon son texte, les Etats ont « l'obligation de protéger et de préserver le

---

<sup>169</sup> Wikipédia.

<sup>170</sup> Sur ce sujet voir H. Lefèvre et P. A. Courde, "La sécurité maritime et la protection de l'environnement : quelles contradictions?", *Neptunus*, 2004.  
[http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep30/nep30\\_3.pdf](http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep30/nep30_3.pdf).

<sup>171</sup> A. Kiss et J. P. Beurier, *Droit international de l'environnement*, Pédone, 2ème édition, n°3, 2000, p.27.

<sup>172</sup> Par exemple la Convention de New-York de 1997 sur l'utilisation des cours d'eau internationaux ou encore la Convention de Ramsar sur les zones humides de 1971.

<sup>173</sup> Article 1: « C'est l'introduction directe ou indirecte par l'homme de substances ou d'énergie dans le milieu marin y compris les estuaires lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques et à la faune et à la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau en mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément. ».



milieu marin » (article 192). Ses articles 21 et 56 autorisent l'Etat côtier à adopter des lois et règlements pour préserver l'environnement dans ses eaux sous souveraineté et dans sa zone économique exclusive.

L'OMI va elle aussi attacher une grande part de travail à la défense de l'environnement marin. Sa devise sera d'ailleurs : « une navigation plus sûre et un océan plus propre ». L'OMI créera notamment le comité de la protection du milieu marin <sup>174</sup>.

Outre le cadre international, le Paris MOU va lui aussi accorder une grande importance à ce sujet. Il va à titre principal demander l'application d'un instrument pertinent spécifique : la Convention MARPOL.

### ***B. La Convention MARPOL***

Auparavant, il existait la Convention OILPOL de 1954 (*International Convention for the Prevention of Pollution of the Sea by Oil*) qui s'est en fait avérée insuffisante face au nombre croissant de catastrophes maritimes entraînant des pollutions entre 1976 et 1977. A donc été adoptée en 1973 par l'OMI la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires dite MARPOL 73/78 de par son protocole de 1978.

Cette Convention est considérée par l'OMI comme la principale convention internationale relative à la prévention de la pollution de l'environnement marin du fait des navires <sup>175</sup>. Ses dispositions s'attachent à prévenir et minimiser à la fois les pollutions opérationnelles et accidentelles.

La Convention MARPOL peut être considérée comme une Convention technique puisqu'elle couvre en fait les aspects techniques des pollutions de

---

<sup>174</sup> Résolution A. 297 du 23 novembre 1973.

<sup>175</sup> Site de l'OMI.

navire et s'applique à tous les navires. Par ailleurs, elle impose des règles strictes accompagnées de sanctions <sup>176</sup>que l'Etat du port pourra donner <sup>177</sup>.

Le droit de la protection de l'environnement marin s'est donc imposé dans les instruments pertinents applicables dans le contrôle par l'Etat du port. L'intégration de cette section environnementale va donc venir étendre le contrôle dans le cadre du Paris MOU.

## **§ 2. Les conséquences de l'intégration du droit de la protection de l'environnement dans la sécurité maritime**

La Convention MARPOL est celle qui a intégré des règles relatives à la protection de l'environnement marin dans l'inspection par l'Etat du port <sup>178</sup>. Les inspecteurs contrôlent son application ; ils peuvent par exemple demander à ce que soit effectué un contrôle opérationnel à travers des exercices SOPEP (*Ship Board Oil Pollution Emergency Plan*). Les inspecteurs doivent aussi vérifier le bon fonctionnement du séparateur de particules 15 ppm <sup>179</sup>.

On le voit, à travers l'application des dispositions environnementales, l'inspection dans le cadre du Paris MOU voit son champ considérablement

---

<sup>176</sup> Article 4.2 de la Convention MARPOL.

<sup>177</sup> Sur ce point, voir le mémoire de I. Boutagaya, C. De Bruyne et P. M'Baki Helu, *MARPOL et ses annexes : quelle efficacité ?*, Université de Nantes, 2006 /2007, *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 13 2007/2. <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep38/marpol.pdf>.

<sup>178</sup> La convention de MARPOL prévoit que «l'État du port peut procéder à une inspection sur un navire étranger s'il a des raisons de penser que le capitaine ou les membres de l'équipage ne sont pas au fait des méthodes essentielles à appliquer à bord pour prévenir la pollution par les hydrocarbures» (Règle 8. A. Annexe 1).

<sup>179</sup> En pratique, ils contrôlent l'alarme, ainsi que la concordance entre la quantité de rejet inscrit sur le séparateur et celle inscrite sur le registre du 15 ppm présent à bord et tenu par le chef mécanicien.

élargi et la tâche de l'inspecteur s'agrandit toujours plus. Les inspections par l'Etat du port sont donc nécessairement plus hétérogènes et plus complexes.

Par la suite, et au vu de l'intérêt porté pour la protection de l'environnement marin, le contrôle par l'Etat du port est apparu comme un *gendarme* dans la lutte contre les marées noires. Le droit relatif à la protection du milieu marin s'est donc considérablement élargi et est aujourd'hui en pleine expansion.

Section 2. Le droit de l'environnement marin, un droit en pleine expansion

Pour comprendre cette expansion, il faut étudier les ajouts d'instruments pertinents liés à l'environnement (§1) puis analyser les effets pratiques des ajouts sur l'inspection dans le cadre du Memorandum de Paris (§2).

### **§ 1. L'ajout d'instruments pertinents liés à l'environnement ou l'étendue des domaines**

Ces ajouts viennent en fait résoudre des points particuliers (A), mais aussi étendre le domaine du Paris MOU à travers l'adoption de Conventions relatives à la responsabilité civile (B).

#### ***A. La résolution de points particuliers par les nouvelles Conventions***

Le Paris MOU a tout d'abord intégré des Conventions portant sur des points spécifiques de la préservation de l'environnement marin, notamment la Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires. Cette Convention se fait aussi appeler AFS 2001 (*International Convention on the Control of Harmful Anti-fouling Systems on Ships*). Elle règlemente voire interdit l'usage des peintures antisalissures

initialement destinées à protéger la coque des navires, car les *antifoulings* contiennent des biocides, qui sont des produits chimiques toxiques pour la vie marine.

La Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires est, elle aussi, venue règlementer un point précis. Adoptée à l'OMI, établit des règles précises de gestion des eaux de ballast suite à la découverte des problèmes écologiques liés à ces eaux <sup>180</sup>.

### ***B. L'adoption de Conventions relative à la responsabilité civile, un progrès dans le contrôle par l'Etat du port du Paris MOU***

Le Paris MOU impose aussi l'application de nouvelles Conventions relatives aux responsabilités civiles suite à des pollutions. Le Mémorandum a en effet choisi de ne plus s'orienter uniquement sur la prévention des pollutions, et puisque des incidents de ce type existeront toujours, sont désormais applicables des dispositions qui viennent régir "l'après-pollution" en vue d'assurer une réparation des dommages.

Ont donc été introduites dans le Paris MOU la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 69), accompagnée d'un protocole de 1992, ainsi que la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. CLC 69 consacre le principe d'indemnisation équitable pour les victimes d'une pollution hydrocarbures. Elle propose pour cela des règles de procédure et de responsabilité précises et uniformes.

La Convention de 2001 dite Convention "Hydrocarbures de soute" a quant à elle été adoptée sous l'OMI afin de garantir aux personnes victimes de

---

<sup>180</sup> On peut notamment citer le transfert d'espèces vivantes destructrices du nouvel environnement dans lequel elles ont été transportées.

dommages dus à des déversements d'hydrocarbures transportés comme carburants dans la soute des navires une indemnisation convenable et rapide. Elle prévoit aussi pour certains navires l'obligation de souscrire une assurance ainsi que la possibilité de poursuivre l'assureur.

Ces Conventions désormais applicables dans le Mémorandum de Paris élargissent considérablement les normes applicables aux navires inspectés par l'Etat du port. Elles confirment le passage d'une politique de prévention à une politique de sanction.

## **§ 2. Les effets pratiques des ajouts sur l'inspection dans le cadre du Mémorandum de Paris**

En pratique, l'apport des nouvelles Conventions est bénéfique (A) ; il élargit aussi le domaine de l'inspection (B).

### *A. L'apport bénéfique des nouvelles Conventions*

En toute logique, l'application de ces nouvelles Conventions dans le cadre du Paris MOU a eu un effet positif pour l'amélioration globale de la sécurité maritime.

Dès les années 70, les Etats signataires, directement concernés par les pollutions maritimes pour certains, ont compris que la sécurité maritime pouvait s'améliorer grâce à la protection du milieu marin. Le Paris MOU a mis à profit les réglementations existantes issues de l'OMI pour les intégrer dans le contrôle. Les inspections dans le cadre du Paris MOU ont donc élargi d'une part ses pouvoirs d'autre part leurs contrôles à travers l'application de mesures uniformes et précises.

De nombreux chiffres sont venus confirmer les diminutions de la pollution maritime. Ainsi, dès 1993, une étude a pu constater que sur les trente années précédentes, la pollution accidentelle avait diminué. De plus, il a été démontré que dans une fourchette entre 1980 et 1995 environ, la quantité d'hydrocarbures déversées en mer à la suite d'opération liées à la navigation avait diminué de 60% <sup>181</sup> .

Ces chiffres confirment la véritable prise de conscience qui s'est opérée dans le milieu maritime vis-à-vis de la préservation de l'environnement marin. Le Paris MOU n'a pas été en reste dans ce mouvement. Il a surtout, en tant que *gendarme*, contribué aux progrès écologiques dans la navigation maritime.

### ***B. L'élargissement des domaines de l'inspection dans le cadre du Mémorandum de Paris***

Nous l'avons vu, les inspections, en s'attachant à l'aspect environnemental, sont nécessairement plus hétérogènes. En effet, la sécurité maritime se contrôle désormais sous plusieurs angles liés au navire. En conséquent, l'inspecteur doit avoir des compétences plus étendues techniquement et doit aussi maîtriser ces nouveaux instruments pertinents toujours plus nombreux en la matière. Il doit de ce fait pouvoir bénéficier d'une formation plus large, ce qui engage plus de moyens de la part de l'Etat, mais aussi du Paris MOU (mise en place de séminaires, création de nouveaux guides...).

L'inspecteur doit par ailleurs prendre en compte la protection de l'environnement marin dans son inspection. L'inspection est donc temporellement plus étendue. En s'ouvrant au contrôle sur l'aspect environnemental, les Etats signataires du Paris MOU ont nécessairement été confrontés à la nécessité de former voire recruter des inspecteurs.

---

<sup>181</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.622.

A travers l'aspect technique et l'aspect environnemental dans le contrôle par l'Etat du port, les instruments pertinents au sein du Mémorandum de Paris se sont donc multipliés. Alors que les Conventions techniques telles que SOLAS forment des bases solides et évoluent essentiellement avec l'adoption d'amendements, les Conventions concernant l'aspect environnemental ont connu une forte progression.

L'application de toutes ces normes dans l'inspection par l'Etat du port soulève encore une fois la problématique de la *frénésie normative*<sup>182</sup>, frénésie qui, nous allons le voir, va rapidement s'accroître.

Alors qu'à l'origine les membres du MOU s'étaient tournés en priorité sur la sécurité du navire dans sa technicité, ce contrôle connaît actuellement une évolution fondamentale, suite à la prise en compte de l'élément humain. Dès 1982, l'élément humain avait sa place dans les instruments pertinents du Paris MOU. Par la suite, ce dernier a considérablement élargi le champ de ces contrôles dits sociaux.

---

<sup>182</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.635.

## TITRE 2. LES INSTRUMENTS PERTINENTS : L'ELARGISSEMENT AU CONTROLE A CARACTERE SOCIAL

Dès son élaboration, le Paris MOU avait pris en considération la place de l'Homme dans la sécurité maritime. On peut ainsi constater dans le Protocole d'entente la volonté "*d'améliorer des conditions de vie et de travail à bord des navires*". Malgré les difficultés de sa mise en place, le contrôle social semble enfin éclore.

La prise en compte de l'élément humain dans le cadre du contrôle du Paris MOU (**Chapitre 1**) ne s'est pas faite sans difficultés. Aujourd'hui pourtant, le contrôle social connaît un essor considérable avec l'arrivée du 4ème pilier : la Convention MLC 2006 (**Chapitre 2**).

### CHAPITRE 1. LA PRISE EN COMPTE DE L'ELEMENT HUMAIN DANS LE CONTRÔLE DU MEMORANDUM DE PARIS

Depuis quelques années, les milieux professionnels (nucléaire, transports...) veulent améliorer leur sécurité et leur performance. Ces entreprises, après des nombreuses analyses et retours d'expérience, ont pris conscience de l'importance du facteur humain <sup>183</sup>.

La sécurité en mer n'a pas échappé à la tendance puisque le facteur humain a d'abord fait l'objet de nombreuses études avant d'être intégré dans le milieu maritime.

---

<sup>183</sup> "Les défaillances humaines et organisationnelles, ainsi qu'une mauvaise gestion des installations nucléaires, sont à l'origine de 48 % des événements consignés dans le Système de notification des incidents". p.9 de la Réglementation nucléaire ISBN 92-64-02090-X, *Le facteur humain : un défi pour les autorités de sûreté nucléaire*, OCDE 2004, NEA no 5335.

<http://www.oecd-nea.org/nsd/reports/2004/nea5335-facteur-humain.pdf>.



Il est essentiel de s'intéresser à la place de ce facteur humain dans le monde maritime (**Section 1**), avant de s'attacher à sa prise en compte dans le contrôle par l'Etat du port, avant de s'intéresser à son intégration (**Section 2**).

## Section 1. La place du facteur humain dans le monde maritime

Après de nombreuses controverses autour du facteur humain (§1), ce dernier a pu s'intégrer dans le monde maritime (§2).

### § 1. Les controverses autour du facteur humain

C'est suite à l'analyse de certains accidents maritimes que l'intérêt pour le facteur humain est né (A). Le débat sur ce thème a ensuite pu s'imposer dans le droit de la sécurité maritime (B).

#### *A. L'élément humain lié aux évènements de mer*

M. Boisson <sup>184</sup> distingue quatre évènements majeurs représentatifs de l'importance de l'erreur humaine comme facteur de l'incident.

Tout d'abord, le naufrage de *l'Herald of Free Enterprise* le 6 mars 1987 (193 victimes). Ce *Ro-ro* à faible stabilité avait quitté le port de Zeebrugge les portes ouvertes, l'eau était alors rentrée dans le pont garage par la porte avant et a ainsi rapidement fait chavirer le navire. Dans cette affaire, le capitaine, son second et le quartier maître furent accusés de négligence. Finalement, la commission estima que l'armement était en cause pour manque de professionnalisme vis-à-vis de la sécurité à bord.

---

<sup>184</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, pp.354 et s.

Vint ensuite l'*Exxon Valdez* qui s'est échoué le 24 mars 1989 au large de l'Alaska et qui provoqua une marée noire. L'enquête révélera notamment que le commandant, suite aux examens d'alcoolémie, était positif et que l'officier n'était pas qualifié pour garder la passerelle. Là encore, la compagnie fut accusée de laxisme, et fut retenue la défaillance humaine et organisationnelle.

Le *Scandinavian Star* fut quant à lui victime d'un incendie le 7 avril 1990 qui coûta la vie à 158 personnes. L'enquête fit valoir que le ferry n'était pas opérationnel pour transporter des passagers, que l'équipage n'avait pas eu le temps de se familiariser avec le navire et d'effectuer des exercices incendie.

Enfin, le 5 janvier 1993, le *Braer* s'échoua en libérant 84700 tonnes de pétrole. Les enquêtes concluaient à une défaillance de compte rendu dans la chaîne de commandement et l'incapacité à hiérarchiser l'information disponible ou à examiner les conséquences des événements.

A l'appui de tous ces éléments, il appartenait désormais à l'industrie maritime de concevoir des réglementations qui prendraient en compte les facteurs humains dans la sécurité de la navigation.

### ***B. Le débat naissant autour de l'élément humain***

Le débat sur le facteur humain fut réellement abordé en 1959 par l'administration maritime du Département du Commerce des États-Unis <sup>185</sup>.

---

<sup>185</sup> L'ouvrage intitulé *Human factors problems affecting merchant ship navigation safety, a preliminary investigation* avait souligné le lien entre facteur humain et équipement relatif à la navigation. Étaient par exemple étudiés des équipements nécessaires aux navires adaptés aux capacités et aux limites de l'être humain.

Par la suite, le débat sur le facteur humain va connaître une élévation dans les années 70, années où les premières études apparaissent sur ce sujet. Pour exemple, le MTRB (*Maritime Transportation Research Board*) de l'Académie National des Sciences a mené des études sur le sujet en 1970 <sup>186</sup>.

À partir des années 70, les études ergonomiques vont en fait démontrer que l'homme était un élément de fiabilité plutôt qu'un élément d'*infiabilité* comme l'entendait l'ancienne approche. L'homme est ainsi considéré comme le seul élément qui puisse adapter son comportement aux variations éventuelles de la situation. Ce courant explique que l'erreur humaine est due à la *nécessité de faire face à une situation non optimale* <sup>187</sup>.

En 1975, des études -désormais connues en droit maritime- réalisées par des assureurs ont démontré que 75 % des accidents maritimes ont pour origine une erreur humaine <sup>188</sup>. J. P. Manic, directeur du Bureau enquêtes accidents / mer (BEAmer) estime même que 95 % des accidents maritimes pour ne pas dire 100 % sont liés à un facteur humain <sup>189</sup>.

C'est dans les années 90 que le débat connaît son expansion. Les études sur le sujet sont innombrables. La place de l'élément humain dans le navire devait amener à faire évoluer la réglementation en ce sens. En effet, tandis qu'auparavant on s'attachait plus à l'aspect technique du navire, il s'agissait désormais de se pencher sur l'homme plutôt que sur les machines <sup>190</sup>.

---

<sup>186</sup> Il a notamment entrepris un programme de recherche pour réduire l'erreur humaine, première cause des incidents de navires commerciaux aux USA. Voir *l'Annual Report*, national academy of sciences, national academy of engineering institute of medicine, national research council, fiscal years 1973 and 1974, p.105.

<sup>187</sup> C. Chauvin, "Le facteur humain et la sécurité maritime", *Institut français de la mer*, septembre 2010, p.15.

<sup>188</sup> Communication à INTASAFCON 4. JMM, 8 novembre 1979, 2740.

<sup>189</sup> Synthèse du colloque sur le facteur humain, *Institut français de la mer*, janvier 2011, p.62.

<sup>190</sup> Dans son ouvrage *Politiques et droit de la sécurité maritime*, P. Boisson dira : "Ni les doubles coques, ni les aciers haute résistance, ni les systèmes sophistiqués de protection incendie, ni l'électronique de bord ne sauraient à eux seuls garantir la sécurité".

Les erreurs humaines vont être analysées et clairement identifiées. Certains ont pu ainsi parler de *facteurs entraînant une diminution de la performance, capacités techniques et cognitives insuffisantes, compétences interpersonnelles insuffisantes* ou encore *aspects organisationnels* <sup>191</sup>. Aujourd'hui encore, le débat est loin de s'être atténué <sup>192</sup>.

## § 2. L'intégration de l'élément humain dans le milieu maritime

Les analyses de l'élément humain sur le navire ont permis une prise en compte effective de ce facteur (A) et une intégration concrète dans les travaux de différentes organisations et industries maritime (B).

### A. La prise en compte effective du facteur humain

J. P. Clostermann distingue plusieurs paramètres mis en place qui ont su tenir compte de la place de l'Homme dans la navigation maritime<sup>193</sup> :

- la sélection médicale : un marin doit consulter un médecin du travail, seule habilité à lui fournir un certificat médical.
- l'ergonomie : c'est l'étude scientifique de la relation entre l'homme et ses moyens, méthodes et milieux de travail, par exemple l'aménagement des postes de travail à bord.
- l'automatisation des navires : elle assure un bon niveau de fiabilité, d'autant plus qu'un pilote automatique *gouverne avec une attention sans relâche* <sup>194</sup>.

---

<sup>191</sup> "Le facteur humain et la sécurité maritime", *Institut français de la mer*, septembre 2010, pp.14-15.

<sup>192</sup> Pour citer un exemple, Michael Manuel, dans sa thèse de 2009 sur la recherche en sciences sociales appliquées au secteur maritime, conclut qu'il faut passer d'un système de *management du risque* à un système de *gouvernance du risque*. Voir "L'Homme au cœur de la sécurité maritime", synthèse du colloque sur le facteur humain, *IFMER*, janvier 2011, p.65.

<sup>193</sup> J. P. Clostermann, *La conduite du navire marchand, facteurs humains dans une activité à risque*, *Infomer*, 2010. pp.19 et s.

<sup>194</sup> B. Dujardin : "Le facteur humain dans la conduite du navire", *IFM, la Revue Maritime*, n° 48, p.102.

- le référentiel de formation unique : il écarte les distorsions de formations à risques pour la conduite du navire
- la simulation de conduite du navire : les marins sont ainsi plus entraînés dès leur formation dans la marine marchande à affronter des situations à risques semblables à la réalité.
- le code de gestion de la sécurité (ISM, *International Safety Management*) issu de l'OMI en 1993 : c'est un instrument qui a su améliorer le fonctionnement de la gestion de la sécurité et impose des normes "qualité" en lien avec le facteur humain.

Parmi ces éléments, on peut encore distinguer l'assistance extérieure aux conducteurs de navires comme les pilotes ou encore les efforts fournis par la réglementation pour la prise en compte de l'élément humain. On peut ici citer COLREG, que plusieurs orateurs définiront comme *humano-centrées* <sup>195</sup>.

### ***B. L'intégration du facteur humain dans les travaux des principaux acteurs***

L'industrie maritime, les États et les organisations internationales vont intégrer des mesures concernant l'élément humain <sup>196</sup>. Par exemple, la société de classification ABS (*American Bureau of Shipping*) a mis en place de nombreux programmes à ce sujet : la création d'un département spécial en 1999 : le RHF (*Risk and Human Factors Department*) <sup>197</sup>.

---

<sup>195</sup> Synthèse du Colloque sur le facteur humain, *La revue maritime* n° 490, IFMER, janvier 2011, p.63.

<sup>196</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p.359.

<sup>197</sup> Le RHF est chargé de développer des équipements adaptés à l'Homme et de mettre en place des méthodes de gestion afin de lutter contre les erreurs humaines en tenant compte de facteurs organisationnels, environnementaux, ou encore sociaux.

L'OMI s'est elle aussi considérablement impliquée et a mis en place une politique tenant compte des aspects humains. L'organisation s'est consacrée à des travaux en théorie et en pratique. Elle a par exemple donné une définition de l'erreur humain <sup>198</sup>.

Par ailleurs, l'OMI a adopté de nombreuses Conventions et Codes prenant en compte l'élément humain. Le plus représentatif est le Code ISM de 1993, que nous étudierons dans la prochaine section.

Pour finir, dès les années 90, le Paris MOU, poussé par un soutien Européen, va prendre en considération le facteur humain. Ce thème occupe en effet une place considérable au sein de l'Accord <sup>199</sup>. Par ailleurs, le Paris MOU a intégré dans le cadre du contrôle par l'Etat du port l'application d'une réglementation et d'instruments pertinents tenant compte du facteur humain. On peut notamment citer le Code ISM.

Néanmoins, l'intégration du facteur humain dans le Paris MOU n'a eu lieu que récemment. Elle est encore en plein développement.

## Section 2. L'intégration du facteur humain dans le Mémorandum de Paris : de l'OIT 147 à aujourd'hui

L'OIT 147 est d'abord le premier instrument du Paris MOU lié au facteur humain (§1). Par la suite, les instruments pertinents vont s'élargir (§2).

---

<sup>198</sup> "Entorse à une pratique acceptable ou souhaitable de la part d'une personne ou d'un groupe de personnes qui peut avoir des résultats inacceptables ou fâcheux", MSC 67/12/23, 12 sept. 1993, Annexe 3.

<sup>199</sup> "In October 2011 the tenth Expert Training programme was held in The Hague with the Human Element as the central theme. The issues discussed during the training session were the ILO and STCW conventions, the Code of Good Practice and inter-cultural communication. Three representatives from other MoUs attended the training", Rapport annuel du Mémorandum, 2011, p.11.

## § 1. L'OIT 147 : ses atouts et ses faiblesses

Inscrite parmi les instruments pertinents du Mémorandum de Paris, l'OIT 147 (*ILO Convention No. 147 concerning Minimum Standards in Merchant Ships*) est avant tout une convention issue de l'OIT. Dès sa création en 1919, l'OIT avait pour ambitions de protéger les conditions de travail et de vie des salariés face à la concurrence internationale, la complaisance et la libre immatriculation des navires marchands. Ces facteurs avaient en effet engendré des contrats "d'adhésion" individuels composés de règles minimales. Pourtant, les Conventions de l'OIT ne vont pas réussir à s'imposer. De nombreux Etats adoptent une réglementation plutôt souple, et d'autres protègent leur souveraineté et ne ratifient pas <sup>200</sup>.

En 1976, à la 62<sup>ème</sup> conférence maritime, l'OIT a donc envisagé d'élaborer une Convention reprenant des prescriptions minimales antérieures en matière de marine marchande. De par son fonctionnement, cette Convention vient résoudre les problèmes rencontrés précédemment. En effet, la Convention 147 applique le principe du traitement pas plus favorable et impose le respect de ces normes minimales à tout navire faisant escale dans un port d'un Etat partie. La convention 147 a aussi une application spécifique dans la mesure où sa ratification est ouverte aux Etats déjà parties à certains instruments internationaux dont SOLAS ou encore la convention internationale sur les lignes de charge de 1966. Pour pouvoir ratifier la Convention OIT 147, il faut donc être avoir ratifié ces autres Conventions, la plupart issues de l'OMI <sup>201</sup>.

---

<sup>200</sup> L'impact de ces conventions internationales est donc réduit, *qu'il s'agisse de la convention n°56 de 1936 sur l'assurance-maladie des gens de mer, de la convention n°70 de 1946 sur la sécurité sociale des gens de mer, n°71 de la même date sur les pensions des gens de mer*. Voir P. Chaumette, "La dimension internationale de la sécurité sociale maritime", *Neptunus*, pp. 1 à 5.  
[http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep25/nep25\\_3.pdf](http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep25/nep25_3.pdf)

<sup>201</sup> P. Chaumette, "Le contrôle des navires par les Etats riverains", *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, N° 35/1999, pp. 55-72.

L'OIT et l'OMI ont donc une volonté d'harmonisation de la législation internationale. C'est la recherche d'un *statut international minimum du marin* qui est ainsi recherché.

Selon cette Convention, l'Etat du port peut ainsi prendre des mesures contre un navire de commerce étranger qui crée un danger en ne respectant pas les normes de sécurité mais aussi de santé, dont certaines ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif. Cependant, l'Etat du port doit recevoir une plainte pour pouvoir contrôler le navire. De plus, la Convention donne peu de directives pour guider les inspecteurs <sup>202</sup>. Pourtant, si elle était présente dans le Mémorandum dès 1982, l'Etat du port contrôlera peu des prescriptions de la Convention. Alors qu'à l'époque les débats font rage autour du facteur humain, la Convention OIT 147 est plus utilisée pour les quelques dispositions techniques plutôt que sur ses dispositions sur les conditions de travail et de vie à bord <sup>203</sup>.

M. le Professeur Chaumette dira d'ailleurs que "la convention 147 est plus importante par son caractère précurseur que par les résultats obtenus à la suite des ratifications. A elle seule, elle serait trop insignifiante" <sup>204</sup>.

La Convention OIT 147 n'a pas pour autant été délaissée par le Mémorandum <sup>205</sup>. Des contrôles sur ses points dans le cadre du Paris MOU se sont considérablement développés. Le Mémorandum a d'ailleurs pu mettre en place une campagne ciblée sur les conditions de travail et de vie à bord des navires <sup>206</sup>.

---

<sup>202</sup> A. Lefrançois, *op. cit.*, p. 223.

<sup>203</sup> A. Lefrançois, *op. cit.*, pp. 220-221.

<sup>204</sup> P. Chaumette, "Le contrôle des navires par les Etats riverains", *op. cit.*, p.62.

<sup>205</sup> Rapport annuel du Mémorandum de Paris, 1997, p.6.

<sup>206</sup> Rapport annuel du Mémorandum de Paris, 1997, p.16.



La Convention OIT 147 a finalement établi l'importance des conditions de vie et de travail à bord, qui n'ont pas été négligées dans le contrôle par l'Etat du port. Elle a surtout pu servir de tremplin et d'ouverture pour d'autres Conventions et jouer un rôle précurseur dans le développement du volet social du contrôle par l'Etat du port <sup>207</sup>.

## ***§ 2. Prise en compte du facteur humain dans le contrôle par l'Etat du port : l'élargissement des instruments pertinents du Mémorandum***

Après l'OIT 147, le Paris MOU a accueilli la Convention STCW (A) et le code ISM (B).

### **A. STCW**

En 1982, le Paris MOU avait aussi dans sa liste la Convention STCW, la première Convention internationale qui concernait les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille. Elle a été adoptée par l'OMI et est en fait entrée en vigueur en 1984. A travers des standards minimums, la Convention règlemente les qualifications des marins, et impose ainsi un système uniforme et international de qualité des formations et des titres. Afin d'améliorer l'effectivité de la Convention et de clarifier ses prescriptions, elle est donc révisée en 1995.

Elle se compose de deux parties : la partie A obligatoire et la partie B recommandée.

L'inspecteur dans le cadre du Paris MOU contrôlera la composition et la certification de l'équipage selon les normes uniformes et les effectifs minimaux de sécurité.

---

<sup>207</sup> A. Lefrançois, *op. cit.*, p. 222.

## B. ISM

« Il marque la volonté de la communauté internationale de tirer les leçons des grandes catastrophes maritimes, en particulier celles qui ont illustré l'incidence des facteurs humains en matière de navigation »<sup>208</sup>.

Après avoir adopté en 1989 des Guidelines qui portaient sur la gestion du navire mais essentiellement dans un aspect environnemental<sup>209</sup>, l'OMI va élaborer ce nouveau code relatif à la gestion de la sécurité à bord. Le Code ISM, adopté le 4 novembre 1993, suite aux incidents du *Herald of Free Enterprise* et du *Scandinavian Star*, est considéré comme celui qui a introduit le facteur humain dans la sécurité maritime. Il vise à améliorer les compétences du personnel et de la compagnie concernant la gestion de la sécurité, la préparation aux risques et l'exploitation plus sûre du navire. Il établit pour cela une norme internationale de gestion des navires. Le code ISM établit notamment le système SMS (*Safety Management System*) qui oblige la compagnie à avoir sa propre politique de sécurité. La compagnie a désormais une responsabilité dans le niveau de sécurité du navire. Elle doit par exemple définir les responsabilités de chacun, et désigner des personnes à terre. Doivent aussi être mis en place des audits ainsi que des retours d'expérience qui permettent désormais de faire évoluer constamment l'effectivité de la sécurité à bord.

L'incident de l'*Estonia* va pousser l'intégration du Code en 1995 dans le chapitre IX de la Convention SOLAS.

Prenant en compte le facteur humain, et développant un nouvel aspect de la gérance du navire, le code a encouragé au contrôle social des navires.

---

<sup>208</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime, op. cit.*, p.364.

<sup>209</sup> Résolution A.647(16), *Guidelines on Management for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention*.

En effet, les inspecteurs agissant dans le cadre du Paris MOU doivent contrôler l'application des dispositions du Code, et sont accompagnés pour cela de *guidelines* <sup>210</sup>. Les inspecteurs contrôleront principalement le certificat de gestion de la sécurité (SMC) et éventuellement l'attestation de conformité (DOC). Au delà des certificats, l'inspecteur portera son attention sur le respect des normes du code ISM, par exemple pendant des contrôles opérationnels. Dans le contrôle par l'Etat du port, le code ISM a une place essentielle puisque nous l'avons vu, une défaillance dans l'application du code ISM est une déficience valant cinq points.

Enfin, après l'application de la Convention OIT 147, la Convention STCW ou le code ISM ont pris en compte l'élément humain dans le navire, et ont ainsi permis de mettre en place le contrôle dit social par l'Etat du port. Si les contrôles sociaux ont moins d'importance en pratique que les contrôles techniques <sup>211</sup>, la ferveur des débats et l'élargissement des Conventions traitant du sujet ouvrent la voie au développement des dispositions sociales dans la sécurité maritime.

---

<sup>210</sup> Rapport annuel du Mémorandum de Paris, 1997, p.8.

<sup>211</sup> A. Lefrançois, *op. cit.*, p.225.

## CHAPITRE 2. L'ARRIVEE DU 4<sup>EME</sup> PILIER MLC 2006 : L'ESSOR DU CONTROLE SOCIAL

En 2006 a été adoptée une Convention du travail maritime par l'OIT. Elle constitue une évolution considérable, d'autant plus dans la mesure où c'est la première Convention internationale en matière de sécurité maritime qui intègre et consolide les droits sociaux des marins.

Le Directeur général de l'Organisation internationale du Travail (OIT), a reçu la 30<sup>ème</sup> ratification de la Convention le 20 août 2012 <sup>212</sup>. Ainsi, la Convention MLC devrait entrer en vigueur en août 2013.

A l'élaboration de la Convention MLC 2006, l'intégration de la dimension sociale dans le contrôle par l'Etat du port était devenue nécessaire (**Section 1**). Aussi, pour mieux comprendre la progression du contrôle social, il est essentiel d'étudier l'établissement de la Convention (**Section 2**).

### Section 1. La nécessaire dimension sociale dans le contrôle par l'Etat du port

Après avoir connu des difficultés (§1), le contrôle social a trouvé sa place dans le quatrième pilier de la sécurité maritime avec la Convention MLC dont il faut examiner la genèse (§2).

---

<sup>212</sup> Liste des trente Etats : Libéria, Iles Marshall, Bahamas, Panama, Norvège, Bosnie-Herzégovine, Espagne, Croatie, Bulgarie, Canada, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Suisse, Bénin, Singapour, Danemark, Antigua-et-Barbuda, Lettonie, Luxembourg, Kiribati, Pays-Bas, Australie, Saint-Kitts-Et-Nevis, Tuvalu, Togo, Pologne, Palaos, Suède, Chypre, Fédération de Russie, Philippines.

## § 1. Les difficultés antérieures du contrôle social

En matière sociale, les textes n'étaient pas uniformes (A), et laissaient dans l'ombre de nombreux points (B).

### A. L'émiettement des textes en matières sociale

En premier lieu, les conditions de vie et de travail à bord n'étaient pas défendues par un texte unique et uniforme dans le Paris MOU. Concernant les instruments pertinents du Paris MOU, ceux-ci n'offraient pas aux inspecteurs une norme harmonisée et générale. La convention 147 de l'OIT, son Protocole de 1996, STCW et le code ISM formaient un ensemble de règles spécifiques et dispatchées. Le facteur humain était certes pris en compte dans ces dispositions, mais il était cantonné à des points particuliers comme par exemple la relation terre/mer dans le code ISM.

A la fin des années 90 au sein de l'OIT, on constate ainsi que les instruments en faveur des conditions de vie et de travail des gens de mer forment une "*fragmentation de la réglementation sociale*", un bloc d'une trentaine de conventions et autant de recommandations portant sur des problèmes très divers. Cette fragmentation peut s'expliquer "par le fait que les instruments ont tous été adoptés en réponse à des problèmes spécifiques" et n'ont pas été ratifiés par tous les Etats, dont les Etats complaisants <sup>213</sup>.

Il n'existait donc pas de statut international unifié du marin.

---

<sup>213</sup> M. Marin et A. Charbonneau : "Une convention innovante pour le travail maritime, les apports de la Convention du travail maritime (CTM) 2006", *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 14, 2008/3, p.2. [http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep42/Article\\_Marin\\_Charbonneau.pdf](http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/nept/nep42/Article_Marin_Charbonneau.pdf).

## *B. De nombreux points négligés par le droit social de la sécurité maritime*

De nombreux aspects sociaux étaient délaissés par cet ensemble de règles.

Le Professeur P. CHAUMETTE regrettait notamment "les aspects relevant de la sécurité sociale, l'indemnisation des risques professionnels, l'assurance-maladie dans sa dimension familiale, les maternités notamment du personnel hôtelier, les périodes de chômage, les effets du vieillissement " <sup>214</sup>.

On peut encore citer le problème de l'absence de contrôles des services de recrutement et de placement des gens de mer, ou encore la difficulté des procédures de plainte à bord.

Enfin, et nous l'avons vu, même s'il existait la présence de Conventions sociales, les inspecteurs ne s'y référaient pas toujours. Ainsi, si la Convention OIT 147 traitait de points tels que la nourriture ou le logement, l'accent était surtout mis sur les dispositions relatives à la sécurité de la navigation.

Cet émiettement de règles dans les instruments pertinents ainsi que ses zones d'ombres ont clairement défavorisé la pratique du contrôle social par les inspecteurs du Paris MOU.

## **§ 2. Genèse de la Convention MLC : un 4<sup>ème</sup> pilier attendu**

«C'est une grande nouvelle pour les 1,2 millions de marins du monde entier», a déclaré le Directeur général de l'OIT Juan Somavia.

La Convention MLC est en effet innovante non par ses dispositions uniformes (A). Aussi, elle s'assure une grande effectivité en attribuant des responsabilités considérables à l'Etat du port (B).

---

<sup>214</sup> P. Chaumette, "La dimension internationale de la sécurité sociale maritime", op. cit., pp. 6,7.

Ces deux caractères correspondent aux deux objectifs de la Convention : créer un système unique de normes internationales de travail, et atteindre une meilleure application de ces normes <sup>215</sup>.

### *A. Des dispositions sociales uniformes*

La concurrence internationale et la libre immatriculation ont entraîné une "division internationale du travail", pour des raisons d'économies sociales et fiscales <sup>216</sup>. Une grande partie des marins ont subi les conséquences de cette division, telles que les pratiques d'abandon de navires. Or, pour lutter contre ce phénomène, la réglementation sociale du contrôle par l'Etat du port n'était pas suffisamment armée. Une nouvelle Convention maritime sur la protection du travail des gens de mer s'avérait nécessaire.

Le 23 février 2006, la 94ème session de la Conférence internationale du travail maritime à Genève a adopté la Convention du travail maritime 2006 ou MLC 2006 (*Maritime Labour Convention*). Suite au constat de la fragmentation de la réglementation sociale du secteur maritime, l'OIT décida à la fin des années 1990 de revoir l'ensemble de son processus d'élaboration des normes afin d'aboutir à la création d'une Convention cadre, « un instrument unique, avec un système de contrôle efficace, un mode de révision souple et un taux de ratification comparable aux instruments de l'OMI »<sup>217</sup>.

---

<sup>215</sup> P. Chaumette : "La Convention du travail maritime, OIT, 2006", *Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 13 2007/1, p.1.

<http://www.cdmo.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo>

<sup>216</sup> P. Chaumette : "De l'évolution du droit social des gens de mer. Les marins sont-ils des salariés comme les autres ?", *Annuaire de Droit Maritime et Océanique*, Université de Nantes, 2009, T. XXVII, pp. 471-499.

<sup>217</sup> M. Guillou-Marin « Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de convention de travail maritime consolidé », *Annuaire de droit maritime et océanique*, Université de Nantes, 2003, t. XXI, pp.225-249.

La convention remplace en fait 37 conventions maritimes et environ autant de recommandations en vigueur actuellement et adoptées par l'OIT depuis 1920 <sup>218</sup>. Elle apporte donc un nouveau système uniformisé.

La MLC 2006 va ainsi être amenée à être le 4<sup>ème</sup> pilier du droit international maritime avec les conventions de l'OMI (SOLAS, MARPOL, STCW).

Le Professeur P. Chaumette dira même que cette Convention *ouvre une nouvelle page de l'histoire du travail maritime* <sup>219</sup>.

Dans ses dispositions, la convention établit les exigences minimales pour les marins travaillant à bord d'un navire. Elle traite tout d'abord des conditions minimales requises pour le travail des gens de mer (Titre 1) et aborde des sujets comme la minorité ou le travail de nuit. La Convention traite aussi des conditions d'emploi (Titre 2), des heures de travail et de repos, de normes pour les conditions d'hébergement. La Convention édicte encore des normes concernant les équipements de loisirs (Titre 3) et la restauration. Enfin elle s'intéresse à la santé des marins (Titre 4) avec la protection sanitaire, les soins médicaux, le bien-être et la sécurité sociale. A travers toutes ces normes, l'employeur est clairement responsabilisé.

Trois principaux éléments viennent servir de "gendarmes" dans le respect des droits fondamentaux issus de la Convention. Il s'agit tout d'abord de la certification sociale instaurée par la Convention.

Le deuxième élément est le système de procédures de plaintes qui peut être considérés comme une innovation de la Convention <sup>220</sup>.

---

<sup>218</sup> Ces Conventions sont citées à l'article 10 de la Convention.

<sup>219</sup> P. Chaumette : "De l'évolution du droit social des gens de mer. Les marins sont-ils des salariés comme les autres ?", *op. cit.*, pp. 471-499.

<sup>220</sup> Selon Mme C. Doumbia-Henry, les deux autres innovations majeures sont la structure même de la Convention et la procédure d'amendement simplifiée. Voir P. Chaumette, *La Convention du travail maritime, OIT, 2006*, *op. cit.*, p.5.



La règle 5.1.5 de la Convention MLC sur les procédures de plaintes à bord indique que :

1. *Tout Membre exige qu'il existe à bord des navires battant son pavillon des procédures permettant un règlement juste, efficace et rapide de toute plainte présentée par un marin alléguant une infraction aux prescriptions de la présente convention, y compris les droits des gens de mer.*
2. *Tout Membre interdit et sanctionne toute forme de victimisation d'un marin ayant porté plainte.*

Enfin, et en lien avec les deux éléments précédents, le contrôle par l'Etat du port constitue le troisième "gendarme" du respect des dispositions de la Convention MLC. Ainsi, les inspecteurs de l'Etat du port pourront, sur l'appui de la Convention MLC, contrôler le certificat de travail maritime qui atteste de la conformité du navire à sa législation nationale, et contrôler la déclaration de conformité.

Par ailleurs, la Convention n'est pas uniquement une reprise d'anciennes Conventions. Elle est aussi innovante sur certains points. M. Chaumette dira d'ailleurs qu'elle combine "ce qu'il y a de meilleur dans l'ancien et du nouveau" <sup>221</sup>. Déjà, la Convention met en place des certifications sociales avec le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime. La convention apporte aussi des dispositions nouvelles concernant certains points spécifiques tels que le versement mensuel des salaires, les normes relatives à la protection sociale ou encore l'obligation de rapatriement <sup>222</sup>.

---

<sup>221</sup> P. Chaumette : "La Convention du travail maritime, OIT, 2006", *op. cit.*, p.1.

<sup>222</sup> P. Chaumette : "La Convention du travail maritime, OIT, 2006", *op. cit.*, p.2.

Enfin, la Convention protège les travailleurs en mer dans les définitions qu'elle propose. Dans son article II-1, MLC 2006 instaure ainsi des définitions larges des gens de mer et de l'armateur <sup>223</sup>.

Avec ces différents éléments, la Convention MLC 2006 permet aux gens de mer d'exercer leur métier dans des conditions de travail décentes, de par ses dispositions qui établissent des normes minimales et universelles de travail. Le contrôle par l'Etat du port est ainsi encouragé à se tourner vers le contrôle social.

### ***B. Le rôle de l'Etat du port***

La Convention MLC 2006 donne des responsabilités importantes à l'Etat du port. Elle y consacre d'ailleurs sa règle 5.2. Cette règle impose le respect de la Convention dans l'Etat du port par des fonctionnaires habilités. En effet, au nom du principe du traitement pas plus favorable <sup>224</sup>, les inspecteurs de l'Etat du port peuvent aussi imposer le respect de la Convention MLC 2006 aux navires dont l'Etat du pavillon n'a pas ratifié cette Convention.

Concernant le déroulement de l'inspection dans le port étranger, c'est d'abord un contrôle des certificats, contrôle qui peut amener à des inspections plus poussées. Si les inspecteurs constatent des manquements, ils peuvent détenir le navire. L'emploi d'une personne d'un âge inférieur à

---

<sup>223</sup> Article II-1 : *f. gens de mer* ou *marin* désigne les personnes employées ou engagées ou travaillant à quelque titre que ce soit à bord d'un navire auquel la présente convention s'applique

*j. armateur* désigne le propriétaire du navire ou toute autre entité ou personne, telle que le gérant, l'agent ou l'affréteur 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.

<sup>224</sup> Article V-7 de la Convention.

l'âge prescrit peut par exemple être considéré comme une infraction grave entraînant une immobilisation, même si cela ne concerne qu'une seule personne à bord. Le contrôle social par l'Etat du port est donc dès à présent réglementé par la Convention, ce qui confirme une volonté de lutter contre cet émiettement des règles que connaît le droit de la sécurité maritime. On peut de surcroit constater cette volonté dans la note explicative de la Convention qui explique que la convention a trois objectifs sous-jacents: établir un ensemble solide de droits et de principes, puis, laisser aux Membres une grande souplesse dans la manière dont ils mettent en œuvre ces principes et droits, et enfin veiller à ce que les principes et les droits soient correctement respectés et mis en application.

La Convention MLC 2006 unifie donc des règles anciennes avec d'autres plus innovantes ; elle permet aussi une protection sociale internationale et harmonisée des gens de mer. De surcroit, elle encadre et encourage l'inspection par l'Etat du port afin d'assurer une meilleure effectivité de ces dispositions sociales.

La section suivante confirme cet esprit, dans la mesure où l'établissement de la Convention a été réfléchi pour s'étendre le plus largement et le plus effectivement possible dans son application. Sa conception peut ainsi susciter l'intérêt du Mémorandum de Paris qui n'a lui non plus pas encore de Convention sociale unifiée dans ses instruments pertinents.

## Section 2. L'établissement de la Convention

La Convention MLC 2006 bénéficie d'une structure réfléchie (§1) pour élargir son champ d'application, peut-être jusqu'à devenir un instrument pertinent d'après le Mémoire de Paris (§2).

### § 1. Une structure réfléchie

La Convention MLC 2006 emprunte d'une part de sa structure à d'autres Conventions préexistantes<sup>225</sup>. Elle se démarque d'autre part par rapport à ses procédures d'amendements novatrices, sa présentation souple ainsi que la facilitation de sa ratification. Ces éléments ont un but commun : étendre le plus largement possible l'application de la Convention MLC.

Pour citer un exemple, MLC reprend entre autres la structure de la Convention STCW avec trois parties : articles, règles et code. Elle reprend aussi le principe d'une partie A obligatoire et d'une partie B composée uniquement de principes directeurs.

Ensuite, la Convention du travail maritime encourage l'application rapide de ses dispositions ainsi que des mises à jour plus rapides de son contenu à travers une procédure d'amendements spécifique<sup>226</sup>. Cette procédure accélérée est plus rapide mais aussi moins coûteuse<sup>227</sup>.

De plus, chaque article est longuement détaillé afin de guider les Etats membres dans l'application de la Convention et d'harmoniser les règles. Chaque règle est en effet suivie, outre les notes explicatives, de normes et principes directeurs.

---

<sup>225</sup> P. Chaumette : "La Convention du travail maritime, OIT, 2006", *op. cit.*, p.2.

<sup>226</sup> Article XIV de la Convention MLC 2006.

<sup>227</sup> P. Chaumette : "La Convention du travail maritime, OIT, 2006", *op. cit.*, p.32

Pour finir, MLC 2006 privilégie une grande souplesse dans son application. La partie A du code est certes obligatoire, mais les Etats membres peuvent la mettre en œuvre à travers des dispositions qui sont « équivalentes dans l'ensemble ». Cette expression facilite l'adhésion des Etats qui veulent conserver une part de leur souveraineté. Aussi, les dispositions de la partie A sont énoncées de manière générale, pour laisser une certaine liberté au niveau national dans l'interprétation de la mesure. Les Etats restent toutefois guidés par la partie B qui retranscrit l'esprit des articles <sup>228</sup>.

Enfin, la Convention opte pour la mise en place d'une adhésion large de la part des Etats à travers son processus d'entrée en vigueur. La convention peut donc être applicable douze mois après que la ratification d'au moins 30 Membres représentant au total au moins 33 pour cent de la jauge brute de la flotte marchande mondiale aura été enregistrée <sup>229</sup>. Or, l'Espace économique européen représente déjà à lui seul 27 Etats totalisant 28% de la flotte mondiale. Par ailleurs, le B.I.T. (Bureau International du Travail) avait prévu des moyens de soutien technique pour faciliter la ratification des Etats membres <sup>230</sup>. Ces éléments expliquent l'entrée en vigueur relativement rapide de la Convention.

Finalement, la Convention du travail maritime est une Convention ambitieuse puisqu'elle s'attèle à encadrer l'aspect social en réunissant Conventions antérieures et dispositions innovantes. Son but est surtout d'être universellement acceptée afin d'offrir à tous les gens de mer le droit à des conditions de vie et de travail décentes.

---

<sup>228</sup> Voir la note explicative de la convention MLC 2006. Cette note donne l'exemple des médicaments à bord : *"La norme A4.1 prescrit que tous les navires doivent permettre un accès rapide aux médicaments nécessaires pour les soins médicaux à bord des navires (paragr. 1 b)) et que «tout navire dispose d'une pharmacie de bord» (paragr. 4 a)). Pour s'acquitter en toute bonne foi de cette obligation, il ne suffit manifestement pas d'avoir une pharmacie à bord de chaque navire. Une indication plus précise de ce qui est nécessaire pour garantir que le contenu de la pharmacie sera correctement stocké, utilisé et entretenu figure dans le principe directeur."*

<sup>229</sup> Article VIII de la Convention MLC.

<sup>230</sup> O.I.T., *Convention du travail maritime, Plan d'action 2006-2011*, Genève, 2007.

De toute évidence, le traditionnel *filet de sécurité* pour garantir la bonne application est le contrôle par l'Etat du port. C'est ce qu'ont compris les fondateurs de la Convention MLC en instaurant dès l'origine de la Conventions des mesures encadrant ce contrôle.

## **§ 2. La Convention MLC : futur instrument pertinent du Paris MoU ?**

L'étude de la Convention MLC 2006 n'est pas vaine puisque le Mémorandum de Paris a clairement fait part de son intention de faire entrer la Convention dans ses instruments pertinents <sup>231</sup>. Le Mémorandum de Paris a par ailleurs déjà mis en place des directives (*guidelines for PSCOs*) pour les inspecteurs du contrôle par l'Etat du port qui appliqueront MLC 2006. Ces conseils s'inspirent directement des *Guidelines* de l'OIT.

Désormais, il s'agit pour le Mémorandum de Paris de préparer activement l'application de la Convention du travail maritime <sup>232</sup>.

Les Etats membres du Paris MOU verront le contrôle par l'Etat du port s'élargir considérablement avec le développement de cette branche sociale. Ces Etats pourront donc être confrontés à la nécessité de recruter ou former le personnel habilité <sup>233</sup>, et en tous les cas devront organiser concrètement cet élargissement <sup>234</sup>.

---

<sup>231</sup> "The Committee recognised that the International Labour Organisation's Consolidated Maritime Labour Convention 2006 may become a relevant instrument from 2011". Rapport annuel d Mémorandum de Paris, 2010, p.9.

<sup>232</sup> Press release, 14 Mai 2012, p.2 - site du Paris MOU.

<sup>233</sup> A. Lefrançois, *op. cit.*, p.226.

<sup>234</sup> En France par exemple, un projet aujourd'hui abandonné avait été proposé pour s'adapter à la future entrée en vigueur de la Convention qui était celui d'une association entre les inspecteurs des navires des centres de sécurité et les inspecteurs du travail lors d'un contrôle dit social d'un navire étranger. Voir aussi A. Lefrançois, *op. cit.*, p.228.

L'intégration de la Convention du travail maritime de 2006 dans le Mémorandum de Paris est donc une intégration anticipée et attendue. Elle vient répondre aux besoins de protection de droits sociaux des marins en constituant le dernier pilier manquant dans le droit de la sécurité maritime. Suite à son intégration dans le Mémorandum, on peut d'ores et déjà supposer que la Convention subira nécessairement plusieurs amendements. On retrouve ici le paradoxe qu'il existe entre la volonté d'uniformiser la réglementation et d'harmoniser le contrôle des navires par l'Etat du port.

Les instruments pertinents du Mémorandum de Paris sont donc, comme la réglementation qui l'entoure, des éléments avant tout nécessaires au contrôle par l'Etat du port. Leur contrôle a permis une amélioration de la flotte maritime dans la région du Mémorandum.

Toutefois, les instruments pertinents restent, à un effet moindre, victimes de la problématique des normes. Ils ont eux aussi proliférés ; leur nombre a doublé en trente ans. Ainsi, les contrôles se sont élargis de l'aspect technique jusqu'à l'aspect social et leur pratique est de ce fait devenue plus complexe. Par ailleurs, les contrôles par l'Etat du port peuvent aussi perdre de leur efficacité en étant strictement encadrés par ces instruments pertinents. La prolifération des normes peut avoir des effets néfastes sur ce contrôle. Cette idée peut notamment s'illustrer avec le recours accru à la certification par les conventions. En effet, l'inspection dans le cadre du Paris MOU se limite souvent au simple contrôle de certificats certes délivré auparavant mais dont le navire ne garantit peut-être pas pour autant une application approfondie de ses dispositions minimales<sup>235</sup>. Les inspecteurs peuvent ainsi passer à côté de comportements qui sont à la limite de la conformité des Conventions.

---

<sup>235</sup> A. Lefrançois, *op. cit.*, p.291.

## Conclusion :

Afin de lutter activement contre les navires sous-normes, le Mémorandum de Paris sur le contrôle par l'Etat du port s'est entouré d'une réglementation étoffée et d'instruments pertinents qui ne cessent de se multiplier.

Tous ces textes œuvrent dans un but commun : l'assurance de la sécurité. Grâce à cette réglementation uniforme, stricte, et particulièrement détaillée, l'inspection dans le cadre du Paris MOU a gagné en efficacité et en harmonisation. La réglementation du contrôle par l'Etat du port a pu ainsi se permettre de passer d'un objectif de sécurité à un objectif de qualité <sup>236</sup>.

En pratique, les efforts du Mémorandum sont visibles et ont contribué à l'amélioration de la flotte dans la région du Paris MOU <sup>237</sup>. Le Mémorandum de Paris est aujourd'hui un accord influent considéré comme l'ultime *filet de sécurité* dans l'application des règles de la sécurité maritime.

Néanmoins, tout comme le droit de la sécurité maritime, le Mémorandum de Paris doit faire face à la problématique des normes. Si certains amendements s'avèrent certes nécessaires au vu des évolutions techniques des navires, il n'empêche que ce phénomène de *surréglementation* peut avoir des effets néfastes sur l'efficacité voire l'uniformité du droit du Mémorandum de Paris.

---

<sup>236</sup> A. Lefrançois, *op. cit.*, pp.307, 308 : la réglementation maritime sort aujourd'hui d'un rôle suiviste pour se diriger vers une démarche proactive, fondée sur l'évaluation et la gestion des risques.

<sup>237</sup> Voir Annexe 2.



Demain, la Convention MLC 2006 viendra compléter le dernier pilier manquant du droit de la sécurité maritime. Avec son intégration dans l'Accord qui s'ouvre vers une vision cognitive et sociale de l'inspection, on peut se demander si le Mémoire de Paris n'est pas arrivé au bout de son processus de réglementation.

Afin de garantir une sécurité des transports maritimes optimale, il existe d'autres solutions que le recours systématique à la réglementation. Certains auteurs parlent notamment de tirer des leçons de l'aviation civile <sup>238</sup>.

M. Boisson prône aussi un retour à l'universalité des règles, soit un contrôle par l'Etat du port plus international que régional. Selon lui, l'OMI devra mettre en place des nouvelles méthodes pour faciliter un consensus planétaire dans l'application des normes de sécurité <sup>239</sup>.

De manière idéaliste, on peut encore envisager le développement de la principale source d'affaiblissement du contrôle par l'Etat du port : les contrôles de l'Etat du pavillon. Le Professeur Boisson parle ainsi de *trouver des nouvelles sources de financement pour aider les Etats les plus démunis* <sup>240</sup>.

Le contrôle par l'Etat du port dans le cadre du Mémoire de Paris a donc su faire de l'usage de la réglementation un atout pour le renforcement de la sécurité maritime. Cependant, le recours à cet usage a ses limites, ce en quoi l'Accord régional pourrait être amené à évoluer différemment.

---

<sup>238</sup> Sur ce sujet, voir l'ouvrage de J. P. Clostermann, *La conduite du navire marchand, facteurs humains dans une activité à risque*, op. cit.

<sup>239</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p.630

<sup>240</sup> P. Boisson, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, op. cit., p.630.

# BIBLIOGRAPHIE

## OUVRAGES GÉNÉRAUX

**BEURIER (J. P.)**, (dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz, 2ème éd., 2008.

**BOISSON (Ph.)**, *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998

**BONASSIES (P.)** et **SCAPEL (Ch.)**, *Traité de Droit Maritime*, Paris, LGDJ, 2ème édition, 2010

**REMOND-GOUILLOUD (M.)**, *Droit maritime*, Paris, Pedone, 1993.

**RIPERT (G.)**, *Droit maritime*, Rousseau, Paris, PUF, Tome I, 1984.

**WERNER (A. R.)**, *Traité de droit maritime général*, Genève, Librairie Droz, 1964.

## OUVRAGES SPÉCIALISÉS

**CLOSTERMANN (J. P.)**, *La conduite du navire marchand, facteurs humains dans une activité à risque*, Infomer, 2010.

**CUISIGNIEZ (R.)**, *La réglementation de sécurité à bord des navires marchands*, Infomer, Rennes, 2004.

**DE LA ROCHÈRE (J.)**, *Les réactions de l'O.M.C.I. au désastre de l'Amoco-Cadiz*, *Annuaire français de droit international*, Volume 24, Numéro 24, 1978.\*

**FERRER (M.)**, *La responsabilité des sociétés de classification*, PUAM, 2004.

**IMO**, *Procedures for Port State Control*, IMO, 2000.

**MOMTAZ (D.)**, *La convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires*, *Annuaire français de droit international*, XXXII, 1986, publié par le CNRS.

## THESES ET MÉMOIRES

**FAURE (L.)**, *La communautarisation du Mémorandum de Paris*, mémoire le Master II Droit maritime et des transports, SCAPEL Ch. (dir.), université d'Aix-Marseille III, 1999.

**LATRECH (B.)**, *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, thèse de doctorat en histoire du droit, DEGAGE J. (dir.), université de Perpignan, 2004.

**LEFÈVRE (H.) et COURDE (P. A.)**, *La sécurité maritime et la protection de l'environnement : quelles contradictions ?*, mémoire pour le DEA de droit maritime et océanique, Université de Nantes, 2004.

**LEFRANÇOIS (A.)**, *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, thèse de doctorat en droit maritime, SCAPEL Ch. (dir.), université d'Aix-Marseille III, 2011.

## ARTICLES

**AYMERIC (M.)**, "Les contrôles par l'Etat du port en France", Institut Français de la Mer, n° 475, mars 2006.

**CHAUMETTE (P.)**, "De l'évolution du droit social des gens de mer. Les marins sont-ils des salariés comme les autres ?", Annuaire de Droit Maritime et Océanique, 2009.

**CHAUMETTE (P.)**, "Le contrôle des navires par les Etats riverains", Les Cahiers Scientifiques du Transport, n° 35-1999.

**CHAUVIN (Ch.)**, "Le facteur humain et la sécurité maritime", Institut français de la mer, septembre 2010.

**DUJARDIN (B.)**, " Le facteur humain dans la conduite du navire", La revue maritime, n° 481, mars 2008.

**ÖZÇAYIR (Z. O.)**, "The impact of Caspian oil and gas development on Turkey and challenges facing the Turkish straits", The Marmara Hotel, Istanbul, 9 novembre 2011.

**MARCHAND (Ph.)**, « SIRENAC. Système d'information du Mémorandum de Paris sur les contrôles des navires de commerce par l'Etat du port ». Navigation, Vol. 44, n° 176, oct. 1996.

**ZINSOU (A. Ch.)**, "*Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre*", Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n° 1, juillet 2009.

### **JURISPRUDENCES**

CJCE, 11 novembre 1999, *Commission contre Italie*, Affaire C-315/98.

CJCE, 22 juin 2004, *Commission contre France*, Affaire C-439/02, DMF 2004.970.

### **RAPPORTS PUBLICS**

**OCDE**, *Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des normes internationales en vigueur*, Paris, 1996, OCDE/GD (96) 4

*Rapport du Comité des transports maritimes sur les pavillons de complaisance*, Paris, 1975.

**Délégation de l'Assemblée Nationale**, *rapport d'information n° 644 déposé par la délégation de l'assemblée nationale pour l'union européenne, sur la sécurité maritime en Europe*, mars 2003.

### **SITES INTERNET**

[www.imo.org](http://www.imo.org)

[www.parismou.org](http://www.parismou.org)

[europa.eu](http://europa.eu)

[ec.europa.eu](http://ec.europa.eu)

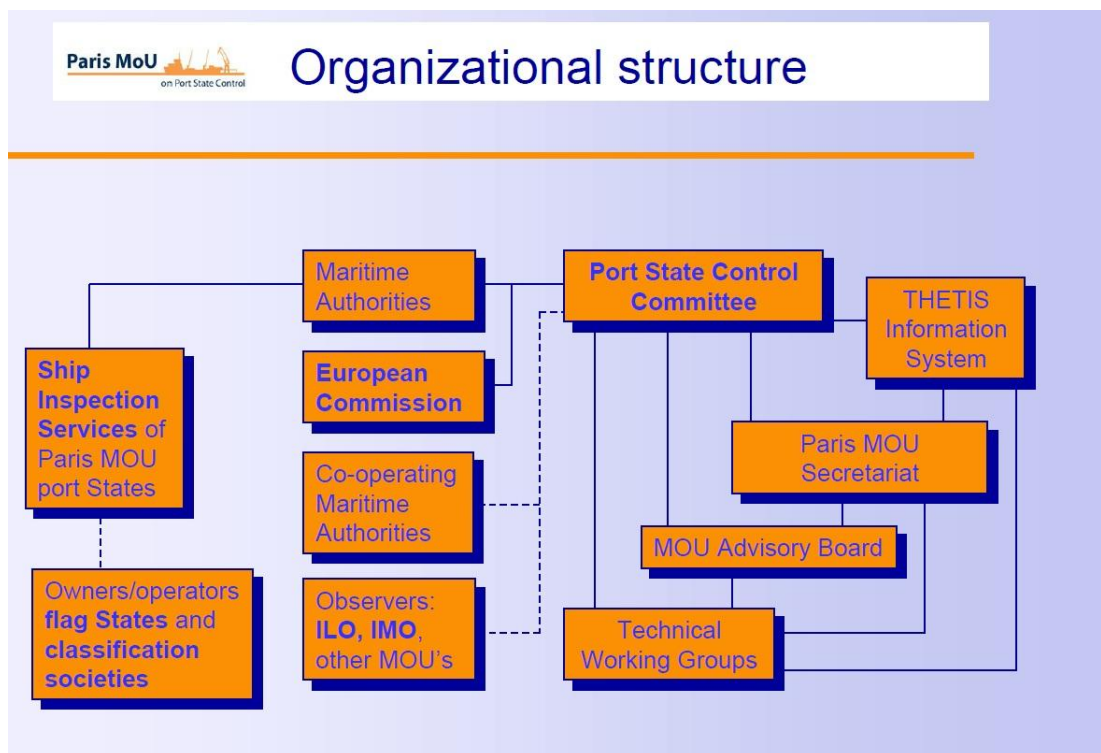
[eur-lex.europa.eu](http://eur-lex.europa.eu)

[www.ilo.org](http://www.ilo.org)

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)

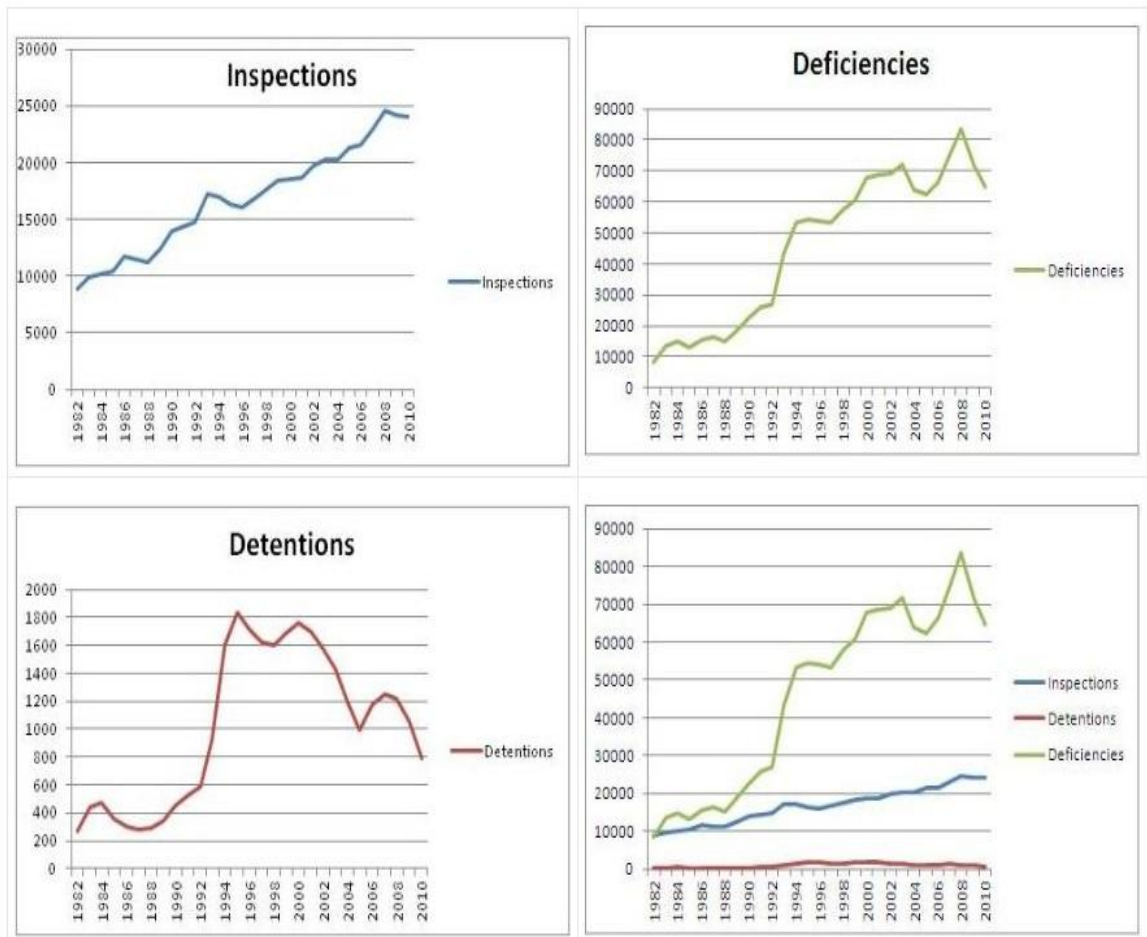
[www.armateursdefrance.org](http://www.armateursdefrance.org)

# ANNEXE 1



## ANNEXE 2

### 30 years of Statistics



# TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION .....	1
PARTIE 1 : LES REGLES DE FONCTIONNEMENT DU MEMORANDUM DE PARIS.....	18
TITRE 1. LA POLITIQUE DE L’HARMONISATION.....	18
CHAPITRE 1. LES TEXTES COMMUNS.....	19
Section 1. Le protocole d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port : un accord fondateur .....	19
§ 1 : Une innovation nécessaire .....	19
A. La prolifération des navires inférieurs aux normes : élément déclencheur .....	19
B. Le naufrage de l'Amoco Cadiz : élément moteur.....	21
§ 2 : Des principes directeurs.....	22
A. Des bases solides .....	22
B. De 1982 à 2012, l'affermissement de la rigueur .....	25
Section 2. La réglementation commune ou une conduite uniforme de l'inspection .....	28
§ 1 : L'encadrement strict de l'inspection des navires .....	28
A. Une réglementation accrue.....	28
B. Un champ d'interprétation limité.....	29
§ 2 : Des règles pragmatiques relatives aux déficiences et aux sanctions ...	32
A. L'attribution d'une déficience : conditions et conséquences .....	32
B. Des sanctions sévères .....	34
CHAPITRE 2. DES POLITIQUES COMMUNES.....	39
Section 1. Le ciblage des navires .....	39
§ 1 : Un système de ciblage propre au service d'objectifs ambitieux.....	39
A. Un système de calculs élaboré.....	40

B. Un engagement régional.....	41
§ 2 : THETIS, plateforme commune : l'inspection strictement encadrée .....	43
Section 2. La formation des inspecteurs.....	44
§ 1 : Une formation spécifique.....	44
§ 2 : La problématique de la distorsion entre le travail de l'inspecteur et les réquisitions de l'accord.....	46
TITRE 2. LE CONTROLE ASCENSIONNEL DES NAVIRES ETRANGERS DANS LE CADRE DU MEMORANDUM DE PARIS .....	50
CHAPITRE 1. L'EFFICACITE ASCENDANTE DE L'INSPECTION DES NAVIRES.....	50
Section 1. Un contrôle obligatoire .....	50
§ 1. Le principe du traitement pas plus favorable .....	51
A. Les origines du principe.....	51
B. L'intégration avantageuse du principe dans le Protocole d'entente ...	52
§ 2. La communautarisation du Mémorandum de Paris.....	53
A. La directive 95/21 : un contrôle par l'Etat du port obligatoire.....	53
B. Les suites du renforcement européen du contrôle par l'Etat du port .	55
Section 2. Un contrôle continuellement adapté aux navires .....	56
§ 1. L'élargissement progressif des pouvoirs des Etats membres du Mémorandum.....	56
A. Un élargissement régional .....	56
B. Un élargissement inter régional.....	57
§ 2. Des contrôles distincts selon les navires : la valorisation de la notion de qualité .....	58
A. Les faiblesses des navires dans la mire des inspections .....	58
B. La récompense de la performance.....	60
CHAPITRE 2. LE NOUVEAU REGIME D'INSPECTION DE 2011 .....	62
Section 1. Le cadre exigeant du nouveau régime .....	62
§ 1. Raisons d'être du <i>New Inspection Regime 2011</i> .....	62
A. Le Mémorandum de Paris avant 2011 : rappels .....	62
B. Les inconvénients de l'ancien système .....	64
§ 2. Les modifications issues du nouveau régime .....	66
Section 2. Constat de l'intégration récente du nouveau régime d'inspection	69



§ 1. Un bilan globalement positif .....	69
§ 2. Les effets limités du régime .....	70
PARTIE 2 : LES INSTRUMENTS PERTINENTS APPLICABLES AU MEMORANDUM DE PARIS .....	73
TITRE 1. LES INSTRUMENTS PERTINENTS : L'ASPECT TECHNIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DANS LE CONTRÔLE PAR L'ETAT DU PORT .....	74
CHAPITRE 1. LA PLACE PRIMORDIALE DU CONTRÔLE TECHNIQUE DANS LE MEMORANDUM DE PARIS.....	74
Section 1. Les principales conventions ou la consolidation de la sécurité à bord .....	74
§ 1. Des Conventions de plus en plus nombreuses .....	74
A. Les premières Conventions techniques .....	74
B. L'ajout de nouvelles Conventions et Protocoles : l'étendue des normes de droit technique .....	76
§ 2. Le contrôle technique comme principal essieu de l'inspection .....	77
A. L'attachement de l'inspection par l'Etat du port au contrôle technique .....	77
B. Le contrôle par l'Etat du port enrichi par les normes techniques uniformes des instruments pertinents .....	78
Section 2. Le renforcement des contrôles techniques par le Mémorandum ...	79
§ 1. Des Conventions en constante amélioration ou la multitude de règles	79
§ 2. Les conséquences néfastes des ajouts.....	80
CHAPITRE 2. LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN : VERS L'ELARGISSEMENT DES CONTROLES.....	83
Section 1. Le droit de la protection du milieu marin : intégration et évolution dans la sécurité maritime .....	83
§ 1. Une réglementation nécessaire.....	83
A. Genèse du droit de la protection du milieu marin .....	83
B. La Convention MARPOL .....	85
§ 2. Les conséquences de l'intégration du droit de la protection de l'environnement dans la sécurité maritime .....	86
Section 2. Le droit de l'environnement marin, un droit en pleine expansion	87
§ 1. L'ajout d'instruments pertinents liés à l'environnement ou l'étendue des domaines .....	87

A. La résolution de points particuliers par les nouvelles Conventions...	87
B. L'adoption de Conventions relative à la responsabilité civile, un progrès dans le contrôle par l'Etat du port du Paris MOU .....	88
§ 2. Les effets pratiques des ajouts sur l'inspection dans le cadre du Mémorandum de Paris.....	89
A. L'apport bénéfique des nouvelles Conventions.....	89
B. L'élargissement des domaines de l'inspection dans le cadre du Mémorandum de Paris.....	90
TITRE 2. LES INSTRUMENTS PERTINENTS : L'ELARGISSEMENT AU CONTROLE A CARACTERE SOCIAL.....	92
CHAPITRE 1. LA PRISE EN COMPTE DE L'ELEMENT HUMAIN DANS LE CONTRÔLE DU MEMORANDUM DE PARIS.....	92
Section 1. La place du facteur humain dans le monde maritime .....	93
§ 1. Les controverses autour du facteur humain .....	93
A. L'élément humain lié aux évènements de mer .....	93
B. Le débat naissant autour de l'élément humain.....	94
§ 2. L'intégration de l'élément humain dans le milieu maritime .....	96
A. La prise en compte effective du facteur humain .....	96
B. L'intégration du facteur humain dans les travaux des principaux acteurs.....	97
Section 2. L'intégration du facteur humain dans le Mémorandum de Paris : de l'OIT 147 à aujourd'hui .....	98
§ 1. L'OIT 147 : ses atouts et ses faiblesses.....	99
§ 2. <i>Prise en compte du facteur humain dans le contrôle par l'Etat du port : l'élargissement des instruments pertinents du Mémorandum</i> .....	101
A. STCW .....	101
B. ISM.....	102
CHAPITRE 2. L'ARRIVEE DU 4 <sup>EME</sup> PILIER MLC 2006 : L'ESSOR DU CONTROLE SOCIAL .....	104
Section 1. La nécessaire dimension sociale dans le contrôle par l'Etat du port .....	104
§ 1. Les difficultés antérieures du contrôle social.....	105
A. L'émiettement des textes en matières sociale.....	105

B. De nombreux points négligés par le droit social de la sécurité maritime .....	106
§ 2. Genèse de la Convention MLC : un 4 <sup>ème</sup> pilier attendu .....	106
A. Des dispositions sociales uniformes.....	107
B. Le rôle de l'Etat du port .....	110
Section 2. L'établissement de la Convention.....	112
§ 1. Une structure réfléchie .....	112
§ 2. La Convention MLC : futur instrument pertinent du Paris MoU ? ....	114
Conclusion : .....	116
BIBLIOGRAPHIE .....	118
ANNEXE 1 .....	121
ANNEXE 2 .....	122

Le Mémorandum de Paris sur le contrôle par l'Etat du port créé en 1982 a pour objectifs la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention de la pollution, et le respect des conditions de vie et de travail à bord des navires. Pour atteindre ces objectifs, cet accord régional s'est entouré d'une réglementation accrue et de conventions dites « instruments pertinents ». Ce bloc de textes a permis à l'Accord d'effectuer des contrôles à la fois efficaces et uniformes. Néanmoins, le recours perpétuel à l'usage de cette réglementation peut avoir des effets néfastes sur les inspections dans le cadre du Mémorandum de Paris.

The Paris Memorandum of understanding on Port State control set up in 1982 in order to increase maritime safety, increase the protection of the marine environment and improve living and working conditions on board ship. To reach those objectives, this regional agreement surrounded itself with a lot of regulations and Conventions named "relevant instruments". This block of texts allowed the Agreement to make Port State Controls at the same time effective and uniform. Nevertheless, the perpetual recourse to these regulations can have detrimental effects on the inspections of the Memorandum of Paris.