

**UNIVERSITE DE DROIT D'ECONOMIE ET DES
SCIENCES D'AIX-MARSEILLE**

**FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES
D'AIX MARSEILLE**

DESS DE DROIT MARITIME ET DES TRANSPORTS

LES NAVIRES INFERIEURS AUX NORMES

**MEMOIRE SOUTENU PAR ALEXANDRE HAGRY
SOUS LA DIRECTION DE CHRISTIAN SCAPEL**

ANNEE DE SOUTENANCE 2003-2004

*« Nous nous savions aventurés sur une mer dangereuse mais
l'espoir du profit possible étouffait la peur du péril probable »*

William Shakespeare dans Henri IV

SOMMAIRE

INTRODUCTION

TITRE 1 : LA NOTION DE NAVIRE INFÉRIEUR AUX NORMES INTERNATIONALES EN VIGUEUR : LE « SUBSTANDARD »

CHAPITRE 1 : LES NORMES JURIDIQUES ET TECHNIQUES DE SÉCURITÉ

CHAPITRE 2 : LES NORMES SOCIALES RELATIVES AUX EFFECTIFS AINSI QU'À LA QUALIFICATION DES ÉQUIPAGES

TITRE 2 : LA MISE EN ŒUVRE DE LA NOTION DE NAVIRE INFÉRIEUR AUX NORMES : LE CONTRÔLE

CHAPITRE 1 : LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PAVILLON ET PAR LES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION : UN CONTRÔLE PRÉALABLE

CHAPITRE 2 : LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT : UN CONTRÔLE EFFECTIF

CHAPITRE 3 : LE PHÉNOMÈNE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE : LIEU DE PRÉDILECTION DES NAVIRES INFÉRIEURS AUX NORMES

INTRODUCTION

« La mer est d'abord un espace de liberté et de responsabilité ». Victor HUGO
(Les travailleurs de la mer)

Les océans et les mers qui recouvrent 70 % de la surface de la planète ont de tous temps été synonymes d'espaces inexplorés, de grande liberté, d'aventures mais également de risques et de dangers du fait de la difficulté pour l'homme à maîtriser cette immense étendue.

Les premiers transports maritimes, dans l'antiquité, étaient des embarcations de taille modeste qui avaient pour unique mode de propulsion la voile ou la rame .Les navigateurs, dépourvus de boussole, ne s'éloignaient jamais des côtes et ne se déplaçaient que pendant la journée.

Les bateaux étaient construits exclusivement en bois, mus par des rames ou des voiles ; difficiles à manœuvrer , ils étaient soumis aux vents et aux courants.

Sous l'ancien régime ,des règles de prévention apparaissent dues à l'accroissement du nombre des navires ,à l'augmentation de leur vitesse et à leur capacité de transport.

Une Ordonnance Espagnole de 1563 imposa aux propriétaires de navires de veiller à la parfaite navigabilité de leurs embarcations.¹

En France, l'Ordonnance de la Marine d'Août 1681 consacra un livre entier aux gens et bâtiments de mer ². Une mesure consistait à soumettre les navires à un contrôle de l'autorité publique afin de prévenir les accidents dus au mauvais état ou à un armement insuffisant.

Les pays nordiques furent les premiers à imposer un système de visites (Ordonnance des Pays bas de 1549).

¹ J.MARIE et C.DILLY "La sécurité maritime" Société d'éditions géographiques maritimes et coloniales. Paris 1931, 7.

² B.EMERIGON "Nouveau commentaire sur l'Ordonnance de la Marine de 1681 » 2 vol. Ainé Noyon Paris 1780

Sous la Révolution Française fut adoptée la Loi du 9 Août 1791 sur la police de la navigation qui institua des visites des navires en partance (visite avant armement puis avant chargement du bâtiment). Cependant, les capitaines visiteurs ne faisaient pas preuve d'une grande impartialité à l'égard des navires sous normes.

La Révolution industrielle favorisa le développement des transports maritimes au cours du XIX^{ème} siècle. La navigation maritime fut dès lors considérablement transformée par la mise en place des installations à vapeur à bord des navires et par la construction de bateaux à moteur pourvus de coques métalliques beaucoup plus solides. Les navires devenant bien plus rapides et de surcroît plus fiables, des lignes régulières reliant certains ports ont pu se mettre en place. Or, le progrès technique engendra un accroissement des risques en mer.

La Loi du 17 avril 1907 a eu pour objet les conditions de construction et de conservation des navires, leur armement et leurs équipements, leurs conditions de chargement et d'exploitation.

Avec le développement des flottes de commerce, les drames humains et les catastrophes écologiques se sont succédés à une cadence terrifiante touchant l'ensemble des activités marines et océaniques, les spécialistes ont en effet pu constater que le nombre de naufrages augmentait inéluctablement.

Afin de remédier à ces tragiques évènements de mer, au début du XX^{ème}, la nécessité d'établir des Conventions internationales techniques orientées vers la sécurité du transport maritime se fit ressentir. Un phénomène d'internationalisation du processus normatif a vu le jour.

La catastrophe du TITANIC (1912) fut à l'origine de la première conférence internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, tenue à Londres en janvier 1914. La première Convention SOLAS (safety of life at sea) fut signée.

Dans la longue litanie des sinistres on retrouve désormais un nombre impressionnant de bateaux de pêche, de bateaux de plaisance ainsi que des navires marchands.

Depuis la première grande marée noire que l'Europe ait eu à connaître (naufrage du TORREY CANYON en 1967) ces dernières se sont succédées avec des supertankers ayant un tonnage de plus en plus important tant et si bien que l'on en est venu à se

demander si cette inquiétante multiplication des accidents maritimes était le fruit de la dite « fortune de mer » ou s'il fallait s'en prendre au contraire à l'insuffisance de la réglementation internationale, à l'impéritie des gens de mer, l'esprit de lucre des compagnies maritimes, la complaisance des états accordant leurs pavillons, celle des sociétés de classification ou des chantiers navals.

Dans ce contexte est né le constat des navires inférieurs aux normes (ou hors normes) de sécurité communément admises par la communauté internationale. Ce dernier s'est accentué du fait de l'irresponsabilité de nombreux états qui délaissèrent leur flotte nationale au profit d'états de complaisance. Or comme l'a si bien dit M. POIRIER D'ORSAY, « La flotte d'un pays c'est sa respiration, son plus grand fer de lance, sa plus belle ambassade. Et pour nos cœurs marins la douce sérénade ».³ L'expression « navires inférieurs aux normes »⁴ ou « Navigation sous-normes »⁵ se réfère aux navires qui présentent des manquements aux normes de sécurité internationalement reconnues. Ces normes portent à la fois sur l'intégrité structurelle et les équipements des navires ainsi que sur les qualifications et les compétences des équipages.

Ces normes et réglementations sont énoncées dans un certain nombre de Conventions internationales dévolues à des Organisations internationales spécifiques, et conclues majoritairement sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), un organisme des Nations Unies créé en 1948 qui a son siège à Londres. Cet organisme est freiné dans son fonctionnement par le fait que les états y sont représentés par l'importance de leur pavillon.

La plupart des grandes nations maritimes sont signataires de ces conventions.

C'est « L'état du pavillon » à savoir le pays dont tout navire bat pavillon qui est le principal responsable de la mise en œuvre effective des normes de sécurité convenues et des règles de contrôle technique très contraignantes.

En outre, « Les états du port » contrôlent également le respect de ces normes.

³ Propos de Poirier D' Orsay, ancien Président du comité des armateurs français JMM n° 3981 du 5 avril 1996

⁴ BAUDOIN "Les navires hors normes" Mémoire de DESS Droit des activités maritimes .Brest 1981

⁵ Communiqué de presse, Paris, 7 décembre 1998, « L'OCDE lutte contre la navigation sous-normes »

Ensemble, les états du pavillon et les états du port forment les « autorités de police » qui veillent à l'application des réglementations établies à l'échelon international.

En dépit de l'existence de ces réglementations strictes et de leur mise en œuvre énergique dans de nombreux pays, des navires sous-normes continuent de naviguer et accroissent considérablement les risques de pertes en vies humaines, en chargements et de pollution marine.

S'il n'est pas possible d'estimer précisément le nombre de navires sous-normes, au cours des dernières années, les autorités portuaires d'états européens ont immobilisé plus de mille six cents de ces navires, soit près de 15 % de l'ensemble des navires inspectés dans leurs ports⁶. Ne sont immobilisés que les navires dont les inspecteurs jugent que l'état et l'équipage présentent de sérieuses déficiences.

De la sorte le Comité des Transports de l'OCDE(Organisation et coopération du développement économique) et l'OMI ont agi de concert pour tenter de résoudre l'ensemble des questions techniques liées à la sécurité et à la protection de l'environnement marin et, de supprimer à terme, l'utilisation d'un grand nombre de navires non conformes qui font peser de graves menaces sur la vie des gens de mer et sur l'environnement et qui constituent une entrave au commerce mondial.

En effet, loin d'être de malencontreux accidents, les naufrages de pétroliers tels que le TORREY CANYON, l'AMOCO CADIZ, ou le PRESTIGE pouvaient être parfaitement prévisibles, du fait de l'âge et de l'état de délabrement de ces vieux navires (la corrosion qui s'exerce sur le métal par l'effet de l'eau de mer et du fioul chauffé s'accroît et va jusqu'à l'extrême, le navire se brise en deux).

Ces naufrages sont souvent le résultat de la course effrénée au profit, de l'opacité et de l'irresponsabilité qui caractérisent le transport maritime mondial devenu, avec l'essor des pavillons de complaisance, un espace de non-droit (réglementaire, technique et social). La recherche systématique du transport au plus bas coût explique ce fléau des pollutions pétrolières, en particulier en Europe occidentale.⁷

En raison de ses nombreux atouts (grandes capacités à longue distance, faible consommation d'énergie, souplesse) le trafic maritime mondial est en forte

⁶ Rapport OCDE 2002

⁷ P.BENQUET et T.LAURENCEAU "Les pétroliers de la honte" édition n° 1 Paris 1994

progression :ses flux ont été multipliés par cinq entre 1970 et 2003 pour dépasser les cinq milliards de tonnes.⁸

Or, si son tonnage a été multiplié par 2.5 entre 1970 et 2003, la flotte mondiale ne cesse pourtant de vieillir du fait du prix d'achat des navires⁹ : leur âge moyen est de 14.5 ans, plus de la moitié d'entre dépassent 15 ans dont 66 % des cargos et 55 % des pétroliers.

Après les avoir amortis, leurs propriétaires cherchent en effet à dégager une rentabilité maximale et l'on sait qu'il existe une très forte corrélation entre âge, entretien des navires et naufrages.

Les navires sous pavillons de complaisance permettent de s'affranchir des contrôles, de la fiscalité et des lois sociales (ils représentent désormais 70 % de la flotte mondiale).

Les navires hors normes, vieux, mal entretenus, manœuvrés par des équipages du tiers monde surexploités et peu compétents, représentent désormais 10 % de la flotte mondiale.

Or, c'est dans la classe d'âge « de plus de quinze ans » que se produisent 80% des 110 à 115 naufrages de grosses unités qu'on dénombre chaque année.¹⁰

L'âge du bateau est un facteur essentiel dans le naufrage , même s'il existe des navires âgés parfaitement entretenus et moins dangereux que des bateaux plus récents en déshérence. Ainsi, les bateaux de la Marine Nationale Française, souvent d'un âge vénérable sont en parfait état.

Il convient de dresser un constat : flotte mondiale en mauvais état, combinaison néfaste de « bateaux-poubelles » et de pavillons de complaisance, équipages en sous-effectif et sous-qualifiés qui nous amène à se demande si l'expression du Président J. CHIRAC « voyous des mers » n'était pas parfaitement fondée. Pour lui, « un naufrage comme celui du Prestige n'est pas la conséquence inévitable d'un événement de mer imprévisible : c'est bien le fruit de la négligence, du vide juridique et d'une

⁸ Rapport de la conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED), review of maritime transport , Genève novembre 1999

⁹ un pétrolier de 80000 tonnes coûte 37 millions de dollars , un pétrolier de 250000 tonnes 74 millions de dollars

¹⁰ C.BUCHET de l'Académie de Marine ,vice doyen de la faculté des lettres de l'institut catholique de Paris, membre du laboratoire d'histoire maritime (CNRS, musée de la marine)

quête effrénée du profit où les risques écologiques et humains sont systématiquement ignorés ». ¹¹

Après le naufrage de l'« ERIKA » ont été adoptées des mesures drastiques pour renforcer les contrôles et cibler les navires à risques .On évalue les risques selon certains critères :age, historique et conclusions des divers contrôles, structure du navire, marchandises habituellement transportées (produits polluants, dangereux , chimiques).

L'application des mesures entraînera l'exclusion hors des eaux européennes des bateaux hors normes (ayant subi au minimum deux immobilisations dans les derniers vingt quatre mois et repérés sur une « black List » des soixante navires les plus dangereux).

La panacée serait de suggérer à l'OMI d'adopter au niveau mondial des mesures que, unilatéralement, les Etats Unis et l'Europe (après les catastrophes de l'EXXON-VALDES et de l'ERIKA) ont décidé d'appliquer à savoir leur interdire toute navigation.

Pour atteindre cet objectif de renforcement de la sécurité maritime, les Directives européennes donnent une définition plus large de la notion de « navires à risques » : appartiennent désormais à cette catégorie les bateaux ayant été victimes d'accidents ou d'incidents en mer, ceux qui ont enfreint les obligations de notification imposées, les navires pour lesquels existent des preuves ou de fortes présomptions de rejets d'hydrocarbures en mer (dégazages et déballastages) et ceux qui se seront vus précédemment refuser l'accès dans un port européen.

Il paraît opportun d'établir ici un classement des navires pour justifier certaines exclusions en fonction de leur affectation. Ne pas retenir ceux qui sont affectés à la plaisance (caractérisée par l'absence de but lucratif)¹², à la pêche professionnelle ou à un service public. Ces derniers ne dépendent pas du droit maritime privé (les vaisseaux de la Marine Nationale et les bâtiments de mer affectés à un service public de l'état).

Les navires de commerce peuvent être classés d'après leur affectation commerciale. Certains sont affectés au transport des voyageurs (paquebots, ferry-boats ou navire à

¹¹ Discours de Chirac à l'occasion des premières assises de la charte de l'environnement à Nantes le 29/01/2003

¹² La navigation de plaisance, le plaisancier n'est pas un commerçant René RODIERE Emmanuel DU PONTAVICE Précis Dalloz onzième édition

passagers) d'autres au transport de marchandises (cargos ou navires de charges). On distingue parmi les cargos ceux qui sont construits en vue de transporter certaines marchandises (pétroliers, minéraliers, méthaniers, vraquiers, porte-conteneurs).

Tous les bâtiments ne sont pas construits et aménagés de la même façon, il faut donc les classer d'après leur valeur économique. Ce classement est fait non pas par l'état mais par des sociétés privées, dénommées « sociétés de classification » (les états leur ayant accordé une sorte de reconnaissance officielle). Ces sociétés portent un jugement sur la valeur du navire et l'expriment en lui donnant une certaine cote. Elles vérifient la construction, procèdent à la réception des matériaux et surveillent les réparations. Elles obligent les navires à passer périodiquement des visites de sécurité destinées à s'assurer qu'il est maintenu en bon état, apposent les « marques de franc-bord » et délivrent les certificats correspondants.

Parmi l'ensemble vaste que constitue la flotte mondiale, « les navires inférieurs aux normes » sont constitués la plupart du temps par des pétroliers, vraquiers et autres transporteurs de produits chimiques souvent dangereux.

Or, comme l'a déclaré JC. GUARY¹³ « l'histoire du transport maritime montre que la mer peut, un jour ou l'autre, avoir raison du meilleur navire conduit par l'équipage le plus expérimenté. A plus forte raison, lorsque le navire est insuffisamment résistant ou lorsqu'il est armé dans de mauvaises conditions ».

Avant d'étudier la mise en œuvre du contrôle des navires inférieurs aux normes (titre 2) par l'état du pavillon et les sociétés de classification (chapitre 1), par l'état du port (chapitre 2) et le phénomène des pavillons de complaisance (chapitre 3), nous analyserons tout d'abord la notion de navire inférieur aux normes (titre 1) telle qu'elle résulte des normes juridiques et techniques internationales (chapitre 1) et des normes sociales relatives aux équipages (chapitre 2).

¹³ Professeur au CNAM et directeur de l'INTECHMER <http://www.intechmer.cnam.fr>

TITRE 1 :

LA NOTION DE NAVIRE INFÉRIEUR AUX
NORMES INTERNATIONALES EN VIGUEUR :
LE « SUBSTANDARD »

CHAPITRE 1: LES NORMES JURIDIQUES ET TECHNIQUES INTERNATIONALES DE SECURITE

Les normes internationales juridiques et techniques relatives à la sécurité des navires sont édictées au niveau des organisations internationales, des états ou des organismes privés.

SECTION 1 : LES NORMES EDICTEES DANS LE CADRE DE L'OMI

Le 6 mars 1948 est signée à Genève une convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime (OMCI) chargée des questions de sécurité maritime. En mai 1982, L'OMCI est devenue l'OMI, placée sous l'autorité de l'ONU et basée à Londres. C'est l'organisation spécialisée dans le domaine de la navigation maritime et de ses effets sur le milieu marin. Les représentants des 161 états membres se réunissent régulièrement pour se mettre d'accord sur les Règles juridiques, Textes, Normes techniques, Conventions, Protocoles et Recommandations qui contribuent au renforcement de la sécurité en mer et à la prévention des pollutions par les navires.¹⁴

Par la place prépondérante qu'elle occupe, l'OMI a joué un rôle de premier rang dans le processus normatif excessivement complexe et d'une haute technicité.

¹⁴ J.BULOT "Colères noires" L'Esprit large ed. Alizés et Blanc silex éditions

Les conventions et protocoles énoncent des normes que chaque état signataire s'engage à transposer dans son ordre juridique interne.

Avant tout l'OMI a repris pour son compte les textes existants déjà en ce domaine :

- la Convention de 1948 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer mise à jour en permanence
- la Convention de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures
- les Traités concernant les lignes de charge

Ensuite l'OMI a élaboré de nouveaux instruments juridiques :

* sur la sécurité maritime :

- la Convention SOLAS sur la sauvegarde de la vie humaine en mer
- la Convention LOAD LINES sur les lignes de charge
- la Convention STCW sur la formation des gens de mer

*.sur la pollution :

- les Conventions MARPOL et OILPOL édictant des normes techniques visant à renforcer la sécurité des navires transportant des cargaisons à risques (pétroliers, tankers, supertankers, « very large crude carrier », chimiquiers, vraquiers transportant du gaz liquéfié) .

De plus avec l'OIT (Organisation Internationale du Travail), l'OMI a instauré une coopération en édictant la Résolution A.353 du 13 novembre 1975.

Selon l'affectation commerciale du navire, l'OMI a défini un régime général qui s'applique à tous les navires de commerce (de plus de 500 tonneaux de jauge brute) et des régimes spéciaux pour tenir compte des risques propres à certaines cargaisons.

PARAGRAPHE 1 : LES CONVENTIONS SOLAS ET LOAD LINES (LE REGIME GENERAL)

Tout navire, lors de sa construction et de son équipement doit être apte à naviguer, à affronter les périls auxquels il est exposé au cours de sa navigation. Pour

les juristes, l'état de navigabilité (seaworthiness) doit lui permettre de prendre la mer en toute sécurité.

Afin de garantir cette navigabilité, les techniciens ont défini une série de critères qui touchent¹⁵ :

- la résistance de la structure du navire (solidité)
- la tenue à la mer (flottabilité)
- la capacité de maintenance du bâtiment (stabilité)

A) LA CONVENTION « SAFETY OF LIFE AT SEA »(1929,1948,1960,1974)

La Convention SOLAS est la plus importante et la plus ancienne des conventions ayant pour objet la sécurité maritime. La première en date remonte à 1914, suite au naufrage du TITANIC, et elle a été remaniée à maintes reprises afin de s'accommoder aux exigences actuelles en matière de sécurité.

Elle porte sur les trois principaux domaines de la sécurité maritime à savoir la construction et l'équipement, l'exploitation et la navigation.

De plus, elle a surtout trait aux trois critères ci-dessus exposés.

- La flottabilité du navire est due à la combinaison de forces, au poids du navire et à la « Poussée d'Archimède », principe hydrostatique qui veut que tout corps plongé dans un fluide subit une poussée verticale, dirigée de bas en haut, égale au poids du fluide déplacé. Le navire flotte si la poussée est égale au poids de l'eau déplacée par la carène du navire.¹⁶

- La stabilité est le fait pour le navire d'avoir la capacité à se maintenir droit et résister aux inclinaisons, à ne pas prendre de gîte, surtout pendant les périodes de tangage et de roulis.¹⁷

La stabilité varie avec le chargement du navire. C'est pourquoi il est nécessaire au stade de la construction du bâtiment de fixer une limite maximale au chargement du navire pour éviter qu'il ne s'enfonce puis ne coule.

¹⁵ P.BOISSON « Droit et politiques de la sécurité maritime » Bureau Véritas 1998

¹⁶ entretien avec PAUL FABRE , ingénieur en construction navale dans la Société ONET et ancien Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de Marseille-Provence

¹⁷ PAUL FABRE

Cette limite est le « franc-bord », la distance mesurée au milieu du navire entre la flottaison en charge et la partie du pont étanche le plus élevé (le pont de franc-bord).

Les marques de franc-bord sont tracées sur chaque bord, sur les murailles du navire et indiquent la limite réglementaire d'enfoncement.

Pour empêcher l'envahissement par l'eau du navire, on prévoit des cloisons étanches qui délimitent des compartiments indépendants entre eux et qui s'élèvent jusqu'au pont de franc-bord.

- La solidité s'apprécie par la résistance des matériaux utilisés et le phénomène d'usure des structures.

Les ingénieurs et architectes en construction navals doivent tenir compte dans leur choix des matériaux de l'aptitude au vieillissement de la coque, afin d'assurer une solidité suffisante de la structure dans son ensemble.

Désormais tous les navires de commerce sont construits à l'aide de tôles en acier, matériau très conducteur de chaleur. La propagation d'un feu éventuel est facilitée du fait que de nombreux produits hautement inflammables sont entreposés à bord (gasoil, mazout, gaz en bouteilles, bois).

La nécessité d'incorporer dans la réglementation internationale l'obligation pour les constructeurs de prévoir un système de protection et de lutte contre l'incendie s'est rapidement fait ressentir.

La convention SOLAS de 1929 édictait des règles concernant seulement la flottabilité et pas la stabilité. La question de la stabilité a donc été traitée et intégrée dans les conventions SOLAS ultérieures et notamment dans celle de 1948.

Cette convention marqua une distinction nette entre la stabilité originelle (initiale) et la stabilité après avarie.

Il a été reconnu que la mise au point de critères de stabilité fondés sur les aspects hydrodynamiques et sur l'analyse de la stabilité d'un navire faisant route posait des problèmes complexes. En effet, l'accident type de stabilité entraînait inéluctablement le chavirement du navire.¹⁸

¹⁸ C.DUONG et M.HUTHER «comportement transversal du navire et stabilité » N.T.M 1975

La convention contient une disposition particulière relative à la stabilité à l'état intact , la règle 22 concernant les renseignements sur les essais de stabilité des navires de charge qui doivent répondre à des normes minimales de stabilité lors de différentes hypothèses de chargement (tous les cas de chargement doivent être étudiés par les services d'architecture et d'ingénierie).¹⁹

Dans le chapitre II-1 figurent des dispositions pour renforcer la stabilité et l'étanchéité des navires (partie B) des normes ayant trait aux installations de machines (partie C) et aux installations électriques (partie D).

Le chapitre II-2 contient des normes de construction établies pour détecter, prévenir et combattre les incendies à bord (partie A et C).²⁰

B) LA CONVENTION « LOAD LINES » DE 1966 (en vigueur depuis 1968)

Il s'agit d'une réglementation limitant l'enfoncement du navire en fonction de la nature et de la quantité (tonnage) de marchandise embarquée à bord.

Les lignes de charge indiquent les différentes limites d'immersion du navire.

Le franc-bord a pour fonction de garantir une solidité suffisante de la coque.

Les règles sur le franc-bord imposent aux constructeurs de respecter les normes édictées par les exigences de la réglementation internationale. De plus, elles obligent les armateurs à limiter la capacité de transport afin de ne pas charger de façon excessive au détriment de la sécurité du navire.

La convention permet une diminution du franc-bord des gros navires.

La règle 27 (chapitre 3) met en place une distinction essentielle entre les navires-citernes (pétroliers, chimiquiers, gaziers) « conçus pour transporter uniquement des cargaisons liquides en vrac, et qui ne sont pourvus que d'ouvertures d'accès de faibles dimensions aux citernes de charge » et les autres unités.²⁰

¹⁹ ROUSSEL M. "La France maritime ou Narcisse et Cassandre" éditions le Sémaphore 2000

²⁰[http:// www.imo.org/](http://www.imo.org/)

PARAGRAPHE 2 : LES REGIMES SPECIAUX TENANT COMPTE DES RISQUES PROPRES A CERTAINES CARGAISONS

Ce sont des normes préventives édictées dans le but de la sauvegarde de la vie humaine et de la protection de l'environnement marin.

Cette réglementation très touffue est spécifique aux navires-citernes, supertankers (very large crude carrier pouvant transporter jusqu'à 250000 tonnes de port en lourd) navires gigantesques caractérisés par un manque de manœuvrabilité.

A) LA CONVENTION « MARPOL » DE 1973

La convention « MARPOL » (Maritime Pollution) a été adoptée en 1973 six ans après la première grande marée noire de l'histoire, celle du TORREY CANYON, tanker Libérien qui s'est échoué en mars 1967 au large de la Cornouailles, dans le sud ouest de l'Angleterre, à la suite d'une erreur de navigation, qui provoqua le déversement de 130000 tonnes de pétrole brut des flancs du pétrolier et une pollution marine majeure, du littoral de la faune et de la flore océanique (180 kilomètres de côtes bretonnes et 250 kilomètres de plages britanniques souillées en profondeur).²¹

Cet instrument juridique est le premier à concerner les pollutions accidentelles (accidents de navires-citernes) car la Convention de Londres du 12/5/1954 sur la pollution par les hydrocarbures visait seulement la pollution volontaire ou opérationnelle liée à l'exploitation du navire.

Le but de la convention MARPOL est d'éliminer la pollution opérationnelle, c'est à dire les dégazages et déballastages et de minimiser la pollution accidentelle.

²¹ JMM du 30/03/1967

C.BUCHET « Les voyous de la mer » éditions Ramsay p.13

M.DENUZIERE « L' enquête sur le naufrage du Torrey Canyon » Le Monde du 4/4/1967

Des moyens pour y parvenir ont été mis en place et concernent l'équipement des navires, les installations de réception portuaire, les plans de lutte et de gestion, et le contrôle par l'état du port.

L'annexe 1, consacrée aux hydrocarbures insiste sur la prévention de la pollution volontaire :

Elle impose une limitation sensible quant à la quantité de pétrole pouvant être rejetée en mer et interdit tout simplement cette pratique dans certaines zones.

Les dégazages et déballastages (déversements en mer d'hydrocarbures, rejets opérationnels) sont responsables en effet de l'essentiel de la pollution marine car sur les six millions de tonnes de produits pétroliers polluant les mers du globe 2.5% seulement proviennent de la pollution accidentelle des 115 à 120 navires faisant naufrage chaque année.²² (les statistiques de l'ITOF, International Tankers Owners Federation montrent qu'en matière accidentelle les quantités déversées diminuent depuis les années 1970) .

Les déballastages (slops) ne concernent que les pétroliers nettoyant en haute mer leurs ballasts ou leurs cuves entre deux opérations ; ce sont des rejets de cargaisons.

Les dégazages (sludges) concernent, quant à eux, tous les navires, ils constituent des rejets de déchets , des résidus de propulsion (huiles hydrauliques non biodégradables, éléments incombustibles des fiouls lourds) et sont totalement illicites.

En fait, les seuls rejets autorisés peuvent provenir des citernes à cargaison ou des cales machine (déballastages) mais pas des soutes de propulsion (dégazages) !

B) LA CONVENTION « MARPOL » DE 1978

La convention MARPOL fut amendée en février 1978 lors de la conférence TSPP (Tanker safety and pollution Prevention) qui adopta deux protocoles à la convention MARPOL 1973²³, un mois à peine avant la marée noire la plus importante que les côtes françaises aient connue, celle provoquée par l'AMOCO CADIZ, tanker Libérien qui s'est échoué le 16 mars 1978 à Portsall en Bretagne et qui laissa échapper

²² Cours de M.BOTALLA GAMBETTA (Droit de la sécurité maritime) au Centre de Droit Maritime et des Transports, adjoint au préfet maritime de la Manche et de la mer du nord

233000 tonnes de pétrole de ses citernes qui eurent un impact dramatique sur la faune et la flore océanique, l'environnement dans son ensemble et sur l'économie de la région.²⁴

Comme l'a prétendu M.REMOND GOUILLOUD « il ne s'agit plus seulement de protéger le navire contre la mer, mais de protéger la mer du navire ».²⁵

Les mesures édictées en 1978 (puis en 1992) concernent :

- d'une part, le compartimentage et la stabilité ; il s'agit de mesures destinées à assurer la survie du navire à la suite d'un abordage ou d'un échouement.

La règle 25 de l'annexe 1 contient des exigences détaillées en ce domaine de manière à ce que les pétroliers puissent survivre à une avarie éventuelle de bordé ou de fond.²⁶

- d'autre part, la dimension des citernes ; ce sont des dispositions visant à limiter la taille des citernes des pétroliers. Il a été constaté que plus le volume d'une citerne est élevé, plus les conséquences d'un accident vont être importantes.

La règle 24 de l'annexe 1 comporte des restrictions concernant la taille des citernes qui peut varier en fonction de la disposition des citernes, l'installation de doubles-fonds, la présence de citernes à ballast séparé.

Enfin, la double coque ; cette nouvelle conception est une méthode de protection structurelle de la cargaison.

Les prescriptions introduites en mars 1992 dans la convention MARPOL n'ont trait qu'aux navires neufs (règle 13F) avec des échéanciers pour que les armateurs s'adaptent aux nouvelles normes, afin d'aboutir à un rajeunissement certain de la flotte pétrolière mondiale.

D'une manière générale, ces dispositions obligent les armateurs à avoir des pétroliers soit à double coque (double coque et double bordé) soit à système équivalent, le pétrolier à pont intermédiaire (double bordé avec pont intermédiaire dans les citernes). Cette double coque constitue en réalité une double enveloppe de deux mètres d'épaisseur qui protège le navire en cas d'échouement ou de collision.

²³ OMI Conférence de 1978 sur la sécurité des navires citernes

²⁴ «Les pétroliers de la honte» P.BENQUET et T.LAURENCEAU

« Le drame de l'AMOCO CADIZ » J.BULOT éditions JEAN BULOT 1990 ,prix des armateurs de Bretagne au salon du livre maritime de Concarneau 1991

²⁵ P.BOISSON

²⁶ <http://www.imo.org/>

Concrètement, les solutions alternatives prévues sont :

Le navire citerne à pont intermédiaire ou pont médian présenté dans le cadre du projet E3(pétrolier européen, économique, écologique)²⁷. Euroyard qui regroupe cinq chantiers navals européens a proposé ce pétrolier de sécurité dit « trois E ». Il est formé par des cuves superposées, la plus profonde restant vide et formant volume de protection. Si le pétrole arrive systématiquement à un niveau inférieur à la ligne de flottaison, l'eau de mer, en cas de perforation, parce qu'elle est plus lourde, refoule le pétrole vers les cuves supérieures laissées vides.

Dans le cadre d'un programme lancé en 1995, la règle 13G de l'annexe 1 impose aux navires existants de se soumettre aux prescriptions relatives aux doubles coques. Les pétroliers existants devront avoir une double coque dans un délai de trente ans après la date de leur livraison.

Depuis le 1/9/2002 est entrée en vigueur la nouvelle convention MARPOL qui vise à l'élimination progressive d'ici à 2015 de tous les pétroliers à simple coque.²⁸

SECTION 2: LES NORMES EDICTEES DANS LE CADRE DE L'UNION EUROPEENNE

La liste impressionnante des pétroliers éventrés, des chimiquiers coulés, des vraquiers sabordés et des cargos en déshérence causée le plus souvent par l'impéritie des hommes a conduit l'Union Européenne à réagir.

A la différence des autres institutions intergouvernementales, l'Union Européenne se présente comme un organisme supra-étatique, le seul au monde à disposer d'un pouvoir de décision, ses organes pouvant produire des actes obligatoires à destination des états membres que sont les règlements, directives et décisions.²⁹

²⁷ « E3:Le pétrolier propre européen » JMM 20 septembre 1991 2252

²⁸ Le monde du 19/11/2002 "Marées noires:une réglementation renforcée" par F.GROSRICHARD

²⁹ JL.SAURON "L'application du droit de l'union européenne en France » La documentation Française, Paris 1995 11-16

Ainsi au stade communautaire, des directives ont été adoptées par la Commission : elles constituent des actes juridiques qui lient les états membres destinataires quant aux résultats à atteindre tout en laissant aux autorités nationales la compétence et le choix quant à la forme et aux moyens à employer. Ces directives qui sont des instructions en bonne et due forme font pleinement partie de l'appareil normatif.

PARAGRAPHE 1: LES DIRECTIVES 94/57 ET 95/21

La Directive 94/57 du Conseil du 22 novembre 1994³⁰ établit des règles et « normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (sociétés de classification), ainsi que les activités pertinentes des administrations maritimes ».

Il incombe à l'état du pavillon et à l'état du port de contrôler si les navires satisfont aux normes uniformes internationales en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution maritime.

Déjà la Directive 93/75 du Conseil du 13 septembre 1993 définissait les conditions minimales exigées pour les navires entrant dans les ports maritimes de la communauté européenne ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes.³¹ Elle crée dans son article 12 un comité de réglementation qui aide les services de la Commission à préparer les obligations d'inspection, à suivre l'évolution des règles internationales.

La Directive 95/21 du Conseil du 19 juin 1995³² est relative au contrôle des navires par l'état du port qu'ils fréquentent, en faisant preuve d'une sévérité accrue pour les navires inférieurs aux normes, et en rendant obligatoires (et non plus facultatifs) des contrôles annuels plus étendus sur les navires dits « à risque »: Transporteurs de gaz, navires chimiques, vraquiers, les pétroliers étant soumis à ces contrôles obligatoires à partir de l'âge de quinze ans et non plus de vingt ou vingt-cinq. Elle tend à « l'application aux navires faisant escale dans les ports de la communauté

³⁰ JOCE n° L319 du 12 décembre 1994

³¹ JOCE n° L247 du 5 octobre 1993 p.19

ou dans les eaux relevant de la juridiction des états 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 ».

La directive reprend le principe, issu du droit international, de l'égalité de traitement des navires, de la prohibition des discriminations selon le pavillon.

Il s'agit de diminuer dans les eaux communautaires les transports maritimes effectués par des navires inférieurs aux normes internationales, d'assurer une meilleure effectivité des normes communautaires, d'établir des critères communs (à chaque état membre) de contrôles et d'uniformiser les procédures d'inspection et d'immobilisation des navires sous-normes (article1). Des priorités sont dégagées vis à vis de risques particuliers et des navires dits « à risque », précisés en annexe V.³³

Elle s'applique en fait à tout navire ainsi qu'à son équipage entrant ou faisant escale dans un port d'un état membre ou dans un terminal offshore relevant de la juridiction d'un état membre, quittant ces sites ou jetant l'ancre dans une zone relevant de la juridiction d'un état membre ou mouillant au large d'un tel port ou terminal, quel que soit le pavillon sous lequel ils naviguent.

Les états membres sont obligés de mettre en place et de contrôler des administrations maritimes nationales, dénommées « autorités compétentes », chargées d'inspecter les navires faisant escale dans leurs ports.

Chaque état membre est obligé de contrôler au moins 25% du nombre de navires battant pavillon étranger entrés dans ses ports. Les navires déjà inspectés au cours des six mois écoulés sont exemptés.

Il y a obligation de procéder à un contrôle renforcé des navires suivants :

- les pétroliers qui sont à cinq ans ou moins de leur date de retrait de la navigation
- les vraquiers de plus de douze ans
- les navires à passagers
- les navires-citernes pour gaz et produits chimiques de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.

³² JOCE n° L157 du 7 juillet 1995

³³ <http://www.europa.eu.int/celex/>

L'autorité compétente contrôle les certificats et documents pertinents, l'état général du navire, des machines, du logement de l'équipage, les conditions d'hygiène et de sécurité à bord.

S'il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement, ou son équipage, ne répond pas aux prescriptions expressément établies, une visite détaillée est effectuée, comprenant un contrôle approfondi. Les navires visés par l'annexe V font alors l'objet d'une inspection renforcée avec, à l'issue, un rapport d'inspection remis au capitaine.

En cas d'anomalies présentant un risque pour la santé, la sécurité ou l'environnement (article 9), le navire est immobilisé jusqu'à la suppression de ce danger.

L'administration du pavillon, le consul ou le plus proche représentant diplomatique doivent en être informés par écrit, ainsi que les inspecteurs désignés ou les organismes agréés chargés de la délivrance des certificats du navire.

L'annexe VI précise les critères pour l'immobilisation des navires :

Les anomalies précisées ci-dessus de l'article 9, lorsque le navire n'est pas apte à reprendre la mer. De plus, la nécessité pour l'inspecteur de retourner sur le navire pour s'assurer de la réalisation des travaux nécessaires est un facteur déterminant de l'immobilisation.

Les navires ne doivent pas être immobilisés ou retardés indûment sinon l'armateur ou l'exploitant est en droit d'exiger une indemnisation du préjudice subi.

Un droit de recours lui est également reconnu contre la décision administrative d'immobilisation.

En cas d'immobilisation, les frais engendrés sont couverts par le propriétaire ou l'exploitant du navire ou son représentant dans l'état du port (le consignataire).

Chaque autorité compétente doit être en mesure de publier trimestriellement des informations sur les navires immobilisés au cours des trois mois précédents et ceux déjà immobilisés au cours des vingt-quatre mois précédents, c'est à dire les récidivistes. Il en résulte un registre international des navires sous-normes.

Il est à noter que la directive 95/21CE a été modifiée notamment par la directive 2001/106/CE du Parlement européen et du conseil du 19/12/2001³⁴ dont l'objectif était

³⁴ JOCE L19 du 22/01/2002, p.9-16

de rendre obligatoire plutôt que discrétionnaire le régime d'inspection de certains navires potentiellement dangereux, de renforcer les mesures à l'encontre des navires manifestement inférieurs aux normes et d'assurer une meilleure mise en œuvre de la directive 95/21CE.

L'accent est mis sur la sécurité de la navigation, la stabilité du navire, la lutte contre l'incendie, les moyens de communication et de sauvetage, la prévention de la pollution, les conditions d'hygiène à bord.

PARAGRAPHE 2: LES PACKAGES « ERIKA I » ET « ERIKA II »³⁵

Après le naufrage de l' ERIKA, pétrolier Maltais, survenu le 12 décembre 1999 au large de la Bretagne, dont la marée noire avait entraîné une grande émotion de l'opinion publique, la Commission Européenne, sous l'impulsion de l'énergique commissaire aux transports Espagnole Loyola De Palacio, avait proposé une série de mesures pour renforcer la sécurité maritime.

Ces dispositions qui concernent la prévention, l'indemnisation des victimes des marées noires et les sanctions à infliger sont connues sous la dénomination « Paquet ERIKA I » et « Paquet ERIKA II ».

Il s'agit essentiellement de la directive du 10 décembre 2001 sur le renforcement des contrôles exercés par l'état du port et de celle du 27 juin 2002 sur la surveillance du trafic et les ports refuges.³⁶

D'une part, ces deux paquets tendent au renforcement des exigences de la directive 95/21/CE avec un accroissement de la rigueur et de la sévérité à l'encontre des navires inférieurs aux normes en rendant obligatoires les contrôles annuels sur les navires à risque.

Ils prévoient l'interdiction programmée des pétroliers à simple coque, étalée dans le temps à partir du 1^{er} janvier 2003 et ce, jusqu'au 1^{er} janvier 2015 (la France ayant

³⁵ de l'anglais "package deal", accord d'ensemble, groupe de textes

accepté cette dernière échéance au lieu de 2008) et le remplacement par des pétroliers à double coques pour le transport des hydrocarbures lourds (pétrolier qui est conforme aux prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception, équivalentes à la règle 13F de l'annexe I de MARPOL 73/78 ou qui satisfait aux dispositions de la règle 13G de l'annexe I de MARPOL 73/78).

Cette directive accélère la Convention MARPOL qui avait fixé des dates plus éloignées.

Le calendrier est complexe parce qu'il fait intervenir plusieurs paramètres : l'âge du navire, le chantier naval dans lequel il a été construit, le tonnage, la présence éventuelle de ballasts séparés.

Dans les mesures regroupées sous le nom de « Paquet Erika I », la Commission proposait de renforcer les contrôles par un meilleur ciblage des navires dits « à risque ». Il faut évaluer les risques en leur affectant un coefficient qui est la somme de divers paramètres : âge, historique des contrôles, structure du navire, marchandises habituellement transportées. Plus le coefficient est important, plus le navire fera l'objet d'une inspection systématique.

L'application stricte des mesures « Paquet Erika II » suppose l'exclusion (la mise à l'index pure et simple) hors des eaux européennes des bateaux hors-normes, ayant fait l'objet, au minimum, de deux immobilisations dans les derniers vingt quatre mois dans les ports d'une vingtaine d'états européens.

Les principales étapes sont les suivantes :

- 2007 : élimination du service actif des pétroliers à simple coque transportant plus de 20000 tonnes de pétrole brut sans ballast séparé. Ces bateaux ne pourront naviguer après 2005 que s'ils sont passés au contrôle.
- 2015 : élimination des pétroliers à simple coque munis de ballast séparé. Ces navires devront passer sous contrôle à partir de 2005.
- 2015 : élimination des pétroliers à simple coque transportant entre 5000 et 20000 tonnes de brut et des navires transportant entre 5000 et 30000 tonnes de produits pétroliers.

³⁶ Le Monde Diplomatique , « Naufrage du IEVOLI SUN double discours européen sur la complaisance maritime » du 6 novembre 2000

La principale innovation est que les pétroliers de plus de vingt ans doivent faire l'objet d'un contrôle approfondi, en cale sèche, tous les deux ans et demi.

D'autre part, ces deux paquets prévoient l'actualisation de la directive 94/57/CE relative aux sociétés de classification, dont l'agrément ne devrait plus relever des états faisant souvent preuve d'une indulgence prononcée, mais d'une autorité communautaire disposant de pouvoirs de sanctions sévères. Par exemple, cet agrément pourrait leur être retiré sur simple décision de la Commission européenne qui bénéficierait de pouvoirs étendus de contrôle. C'est ce que la Directive du 17 décembre 2001³⁷ s'est efforcée de rendre obligatoire en définissant les critères que les états devront respecter pour habilitier les sociétés de classification (les sociétés doivent avoir inscrit à leur registre au moins mille navires de plus de cent tonneaux de jauge, représentant cinq millions de tonneaux, ainsi qu'un effectif technique de cent inspecteurs au moins)³⁸

Ainsi, un renforcement du contrôle sur les sociétés de classification a été prévu. Ces dernières devront désormais avoir l'aval de la Commission pour exercer. Certaines sociétés réputées « de complaisance » ont en effet été mises dans le collimateur depuis les dernières catastrophes telle que la RINA (Registro Italiano Navale) qui a été placée en liquidation judiciaire.

En outre, la responsabilité de ces sociétés sera harmonisée au niveau européen : 2.5 millions d'euros pour des dommages matériels, 5 millions d'euros pour des dommages corporels, et en cas de faute ou de négligence grave cette responsabilité pourra être illimitée.³⁹

De part ces paquets, la Commission Européenne, par le biais du Conseil, envisage de mettre en œuvre une transparence du transport maritime en renforçant notamment la banque de données Equasis⁴⁰ (mise au point par la France et développée par la Commission depuis 1998) pour pister la totalité des navires marchands de la planète,

³⁷ JOCE L.19 du 22 janvier 2002 et DMF 2002, hors série n°6

³⁸ cours de droit maritime général de P.BONASSIES au CDMT faculté de droit d'Aix-en-Provence

³⁹ <http://www.europa.eu.int/celex/>

⁴⁰ equasis.com système informatisé de gestion de données sécurisé à l'usage des acteurs du monde maritime

en recueillant toutes les informations relatives à leur sécurité et à leur état général, ainsi que celles relatives à leurs exploitants.

Le Règlement n° 1406/2002 du 27 juin 2002 institue, au niveau communautaire, la création d'une structure européenne de sécurité maritime dont la mission est de coordonner les initiatives en matière de prévention des catastrophes par hydrocarbures et d'assurer une uniformisation de l'organisation et de l'efficacité des contrôles menés au niveau national : l'Agence Européenne de Sécurité Maritime, ayant son siège à Bruxelles et mise en place après le naufrage du PRESTIGE, tanker Libérien âgé de vingt six ans (comme l'ERIKA) qui sombra le 19 novembre 2002 au large de l'Espagne et ayant pollué la cote de Galice.

SECTION 3: LES NORMES EDICTEES DANS LE CADRE D'ORGANISMES PRIVES

Ces organismes privés sont les assurances maritimes et les sociétés de classification.

De part leur pragmatisme en la matière, les assureurs se sont intéressés de très près à l'édiction d'une réglementation très précise sur les exigences en matière de sécurité, de même que les affréteurs. Par exemple, le « vetting » est un contrôle de sécurité effectué par la société pétrolière elle-même, celle qui affrète le navire

Cette réglementation sera néanmoins laissée de côté car le fait de ne pas respecter les normes édictées par les assurances maritimes n'entraîne pas la qualification de navire inférieur aux normes.⁴¹

Bon nombre de navires, dont beaucoup de pétroliers et de vraquiers, ne sont pas en conformité avec les normes internationales de sécurité. Mais, il n'appartient pas à l'état du pavillon de décréter s'ils sont ou pas en état de naviguer. Cette responsabilité incombe aux sociétés de classification qui bénéficient par-là même d'une véritable délégation de pouvoir de l'autorité publique.

⁴¹ propos tenus par P.BONASSIES professeur de droit maritime général DESS de droit maritime et des transports

PARAGRAPHE 1: HISTORIQUE ET FONCTIONS DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

Le rôle fondamental de ces sociétés consiste à vérifier l'état des navires classés chez elles et à déterminer s'ils sont toujours aptes à toute navigation, par un système de cotation auquel on donne le nom de cote. Ce système s'effectue grâce à un examen approfondi des navires qui se conclut par l'attribution d'une cote (ou maintien de la cote délivré après un certain nombre de visites réglementaires), constituée par tout un ensemble de symboles exprimant l'avis de la société de classification en la matière.

Les premières sociétés de classification naquirent dans la seconde moitié du XVIII^e siècle avec le LLOYD'S qui fut à l'origine un cabaret (le coffee house) tenu par E. LLOYD sur tower street à Londres, dans lequel se rencontraient les armateurs et propriétaires de navires, les chargeurs, les courtiers en assurances et les capitaines qui avaient leur réputation pour faire circuler des informations sur les expéditions maritimes. Progressivement, est né une sorte d'annuaire des capitaines, des assureurs, des exploitants, puis cette tradition orale a été codifiée : le Lloyd's vit le jour de cette façon informelle pour aboutir à une classification de tout bâtiment flottant au dessus de cinquante tonnes.

Après la création du Lloyd's Register of Shipping en 1760, une société de certification française fut mise en place : le Bureau Veritas (1828) crée à Anvers puis ayant transféré son siège social à Paris en 1829. Elles constituaient les deux précurseurs établissant des règles de construction des navires, puis d'autres apparurent en fonction des besoins de la sécurité de la navigation : l'American Bureau of Shipping (1862), le Registro Italiano Navale (1861), Det Norske Veritas(1864), le Germanischer Lloyd (1867), le Nippon Kaiji Kyokai (1897). Ces sociétés ont publié chacune un règlement codifiant les visites et contrôles pour maintenir la cote des navires.

Ces organismes jouèrent un rôle fondamental dans l'évaluation de la sécurité des flottes de commerce en donnant aux assureurs maritimes des renseignements précis et réguliers sur la qualité des bâtiments de mer et de leurs équipements.

Créées à l'origine par les assureurs maritimes pour évaluer la qualité des navires, « elles sont devenues progressivement des organismes de certification avec pour

mission d'attester la conformité des navires aux normes privées de classification ainsi qu'aux règles publiques relatives à la sécurité en mer ». ⁴²

Le système de classification a évolué de la cotation vers la certification par un système de visites et d'inspections régulières des navires.

Les deux missions des sociétés sont :

- La classification des unités : élaboration des règles relatives à la sécurité des navires, (élaboration de normes de construction) et vérification de leur application au moyen de visites et d'inspections pour s'assurer que le navire est resté en bon état d'entretien.

Les normes privées concernent la solidité structurelle de la coque et la fiabilité des équipements et de la machine.

- La certification : sur délégation de prérogatives de puissance publique, les sociétés délivrent des certificats de classification attestant la conformité du navire aux exigences et normes étatiques (ces certificats ne bénéficient cependant pas d'une valeur absolue mais font foi à l'égard des autres sociétés ou des états maritimes) ⁴³.

En quelque sorte, cette activité est une mission de service public par laquelle les organismes appliquent les conventions internationales sur la sécurité maritime.

PARAGRAPHE 2: ELABORATION DES NORMES DE CLASSIFICATION

Les plus importantes d'entre elles (une dizaine) se sont regroupées au sein de l'IACS (International Association of Classification Societies) en 1968, association qui les contrôle et qui a contribué à l'élaboration, à l'application de la réglementation internationale et des normes de classification.

Cette association a pris des mesures rigoureuses dans le dessein d'éliminer une partie important du tonnage considéré comme sous-normes : en 1994, 1598 navires ont quitté les registres des onze sociétés membres pour rejoindre ceux d'organismes plus

⁴² P. BOISSON "classification societies and safety at sea , back to basics to prepare for the future" Marine policy 1994 18(5)

⁴³ Cassation 2 février 1962 *navire calédonien*, DMF 1962, 335 et Cour d'Appel d'Aix en Provence 18 mars 1977 *navire beni-saf*, DMF 1979, 72

complaisants. En 1995, on a pu compter jusqu'à 2416 navires et ce chiffre est passé à 2550 en 1996⁴⁴.

Les règlements de chaque société de classification sont unifiés et uniformisés au sein de l'IACS qui élabore ainsi une réglementation à l'échelle internationale, pour éviter que la concurrence entre les sociétés (payées par les compagnies maritimes) ne s'exerce au détriment de la sécurité des unités.⁴⁵

Elles exercent une influence considérable sur le processus normatif. En réalité, elles en sont à l'origine car les normes de classification préexistaient aux normes publiques internationales.

Désormais, au sein du système de sécurité, et ce depuis le début du XX^e siècle, les sociétés partagent cette fonction avec les autres autorités normatives que sont les organisations internationales et les états.

Depuis le milieu du XIX^e siècle, on a assisté à une prolifération caractérisée des normes de classification. En effet, les premiers règlements de classification dataient de 1835(Lloyd's Register of Shipping)et 1851(Bureau Veritas) pour les navires construits en bois, de 1855(Lloyd's Register of Shipping)et 1858(Bureau Veritas)pour les navires construits en fer et de 1880 pour les navires en acier.⁴⁶

Désormais, les règlements de classification sont en permanence mis à jour et modifiés pour s'adapter aux changements survenus dans les concepts de construction, de fabrication et de réparation propres aux transports maritimes. Cette mutabilité des règles s'explique logiquement par les leçons tirées des grandes marées noires ou des catastrophes maritimes très médiatisées, des innovations des constructeurs navals ainsi que de l'évolution de la navigation maritime en général.

Ces règles sur lesquelles se fonde la classification ont trait à toutes sortes de navires : les navires de pêche, les cargos, ferry-boats, yachts, engins à grande vitesse, plates formes de forage, installations off shore.

Ils sont établis à partir des principes d'architecture navale et de génie maritime, fixent les échantillons principaux de la coque, le dimensionnement des appareils propulsifs et

⁴⁴ "Exodus from IACS " safety at sea. February 1996

"holding the initiative ".seatrade review. January 1997

⁴⁵ RD. THOMAS « IACS restoring faith » LLOYD'S LIST maritime asia, february.1993, 33-37

⁴⁶ P.BOISSON "Politique et droit de la sécurité maritime", Bureau veritas 1998

auxiliaires, les caractéristiques des métaux à utiliser, les conditions visant à assurer la sûreté de l'exploitation, les conditions d'attribution et de maintien de la cote, la solidité du navire ou des structures et régissent en général deux domaines majeurs:

-la résistance structurelle et l'étanchéité de la coque du navire

-la fiabilité et la sécurité des systèmes de propulsion et de l'appareil à gouverner ainsi que celles des machines auxiliaires qui équipent le navire.

Dans l'adoption de ses propres conventions, l'OMI a été fortement influencée par les différents règlements des sociétés de classification. Pour illustrer ces dires, les mesures relatives aux visites renforcées des pétroliers et des vraquiers proviennent en fait des règles édictées au sein des organismes de classification.

Sur le plan juridique, le Doyen G. RIPERT a prétendu que « les règlements de classification acceptés volontairement par tous les pays de la communauté maritime internationale... sont supérieurs aux lois positives ».⁴⁷

Cependant, il est à craindre qu'avec le développement de normes adoptées dans un cadre régional, comme celui de l'Union Européenne, ou dans un cadre national, comme celui des Etats-Unis, les normes de classification tendent à perdre de leur substance. Malgré cette évolution juridique, les règlements des sociétés occupent toujours une place prépondérante dans la réglementation de la sécurité maritime car la plupart de ces prescriptions sont très en avance, quant au progrès technique, sur les normes officielles techniques de la sécurité adoptées par les organisations internationales et les états.

⁴⁷ G.RIPERT "Droit Maritime" Rousseau ,Paris, 3 vol, 4^e 2dition 1950-1953 tome1282-284

CHAPITRE 2: LES NORMES SOCIALES RELATIVES AUX EFFECTIFS AINSI QU'A LA QUALIFICATION DES EQUIPAGES

La genèse des normes sociales eut lieu au lendemain de la première guerre mondiale avec la création de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) qui favorisa l'élaboration d'une réglementation spécifique au travail maritime et qui joua un rôle déterminant dans l'amélioration des conditions de vie des gens de mer.⁴⁸

La compétence spécifique de l'OIT en matière maritime comprend la sécurité et la santé des travailleurs, la durée de travail des gens de mer, les salaires, le logement des équipages, les effectifs, l'alimentation ainsi que le bien être à bord des navires et à terre.⁴⁹

Au sein de l'OIT, le Bureau International du Travail (BIT) prépare le travail normatif de l'organisation. Depuis 1919, ont été adoptées une quarantaine de conventions concernant les gens de mer, le travail des pêcheurs, et la protection des dockers qui forment le statut international des marins.⁵⁰

La réglementation édictée par l'OIT quant à la sécurité maritime concerne les conditions d'accès à la profession de marin, les compétences des équipages, les effectifs et les normes minima à bord des navires (convention n° 147), la formation des inspecteurs au contrôle des navires en vue de vérifier s'ils observent les normes pertinentes de l'organisation.

Mais, les conventions adoptées par les conférences de l'OIT se heurtent à la souveraineté des états qui ratifient peu de conventions. Au mieux, les ratifications concernant les gens de mer portent sur la moitié de la flotte mondiale.

⁴⁸ B.FARTHING "international shipping" LLOYD'S of London press, 2nd edition, London 1993 80-81

⁴⁹ M.T.K THOMMEN "la réglementation internationale des transports maritimes » CNUCED, New York 1960, 21-22 annexe II du rapport

⁵⁰ F.WOLF "l'OIT et la convention des Nations Unies sur le droit du travail" Rosenne collection, Nijhoff 1989

Les organisations internationales ont élaboré et mis en œuvre une réglementation obligeant les navires à être armés d'un équipage compétent et suffisant en nombre.

Il convient donc d'étudier la convention n°147 sur les normes minima à respecter à bord des navires marchands avant d'analyser les normes en vigueur ayant trait à la réglementation des effectifs puis celles concernant la formation et la qualification des gens de mer.

SECTION 1: LA CONVENTION N°147 DU 29 OCTOBRE 1976 SUR LES NORMES MINIMA

En 1976, la soixante deuxième conférence maritime s'est attachée à élaborer et adopter une convention reprenant de nombreuses prescriptions minimales antérieures en matière de marine marchande.

Ces prescriptions s'imposent à l'état du pavillon s'il ratifie la convention n° 147 : il doit alors édicter une législation nationale suffisante, assurer un contrôle efficace des conditions d'emploi à bord par des inspections, effectuer une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves impliquant des navires immatriculés sur son territoire (article 2, rôle classique de l'état du pavillon).⁵¹

La convention 147 impose à l'état du pavillon qui la ratifie, de se doter d'une législation équivalente dans son ensemble aux conventions fondamentales annexées qui constituent donc des normes minima de protection des marins de commerce. Cette convention englobe une vingtaine de sous conventions particulières.

Les principales conventions citées en annexe sont :

- la convention n°7 de 1920 sur l'âge minimum
- la convention n°22 de 1936 sur le contrat d'engagement des marins de commerce qui impose la formalité de l'écrit et des mentions précisant la rémunération
- la convention n°53 de 1936 sur la formation des gens de mer

⁵¹ PAEZ.A "La protection du marin organisée par la convention n°147 de l'OIT, université de Nantes, mémoire de DEA 1997

- les conventions n° 55, 56 et 58 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, et relatives à l'assurance maladie des marins
- la convention n°68 de 1946 sur l'alimentation et le service de table
- la convention n°73 de 1946 sur l'examen médical des gens de mer
- la convention n°91 de 1949 sur les congés payés
- la convention n°92 de 1949 sur le logement des équipages
- la convention n°130 de 1969 concernant les soins médicaux et indemnités de maladie des gens de mer(l'état partie à la convention 147 doit seulement disposer d'une législation nationale équivalente à l'une des conventions citées 55, 56 ou 130 sans nécessairement respecter les trois conventions)
- la convention n°138 de 1973 sur le thème de l'âge d'accès au travail maritime
- la convention n°146 de 1976 sur le thème des congés payés
- la convention n°180 de 1996 portant sur la durée de travail des gens de mer (adoption permise par un large consensus).

La convention 147 déborde l'approche traditionnelle de la loi du pavillon. Si un membre qui l'a ratifié et dans le port duquel un navire fait escale, quel que soit son pavillon, reçoit une plainte(on entend par plainte toute information soumise par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou de manière générale, toute personne ayant intérêt à la sécurité du navire)ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la convention, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays d'immatriculation du navire avec copie au directeur du BIT (article 5)

Cette convention a instauré un mécanisme de contrôle original. Son article 4 dispose en effet que l'état côtier (ou état du port) peut « prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé ». C'est un véritable pouvoir de coercition qui est reconnu à l'état côtier.

Celui ci en informe immédiatement le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'état du pavillon et lui demande sa présence.

Le navire ne doit être retenu ou retardé indûment. Grâce à ce système d'informations, l'article 4 réalise un équilibre entre les droits de l'état du pavillon et ceux de l'état du port.

Ainsi, dans la mesure où la ratification préalable des instruments de l'OMI est une condition de la ratification de la convention 147, il y a là une intéressante coordination des activités normatives de l'OMI, qui se préoccupe surtout des navires et de la navigation, et de l'OIT qui se préoccupe des marins et du travail à bord.⁵²

C'est l'établissement d'un statut international minimum du marin qui est recherché et l'harmonisation de la législation internationale.

Chaque navire qui entre dans le port d'un état qui a ratifié la convention 147 est présumé satisfaire aux prescriptions des conventions citées en annexe. Il accepte donc implicitement de se soumettre aux inspections des autorités portuaires. S'il ne le faisait pas ou s'il ne respectait pas les prescriptions, il pourrait être de ce seul fait considéré comme « inférieur aux normes ».

SECTION 2 : LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE SUR LES EFFECTIFS EMBARQUES

Les normes en la matière portent sur les effectifs en nombre et les facteurs de fatigue.

PARAGRAPHE 1 : L'AUTOMATISATION DES NAVIRES ET LA DIMINUTION DES EFFECTIFS

Depuis un demi-siècle, le transport maritime a dû faire face à une réduction significative des effectifs embarqués, conséquence de l'évolution des technologies et de l'automatisation du navire et de ses équipements.

⁵² PROUTIERE-MAULION.Gw, CHAUMETTE P.(1995) « Santé et sécurité à bord des navires, transposition de la directive 93/103 du 23 novembre 1993, espace et ressources maritimes, n°9 p.222-235

Il y avait jusqu'à mille hommes sur un bâtiment royal des années 1760. En 1960, l'équipage d'un navire citerne comptait une cinquantaine de personnes, il n'y en a pas douze sur un pétrolier géant contemporain

Cependant, cette réduction n'a pas rendu la tâche de direction des bâtiments moins complexe car les accidents dus à des erreurs de manœuvre sont toujours très fréquents. L'automatisation des navires pourrait se définir comme une rationalisation du travail à bord, cause principale de la réduction des effectifs. Elle désigne « un ensemble de techniques qui tendent à concentrer le déclenchement des opérations de mise en marche, d'arrêt ou de contrôle à bord des navires dans un minimum de postes de commande, en réduisant le nombre des intermédiaires et relais entre la décision et son exécution ». ⁵³

Cette automatisation des machines requiert des normes d'exploitation très sévères car en aucun cas les impératifs économiques et la réduction des frais d'exploitation engendrée par la baisse des effectifs ne doit l'emporter au détriment des exigences de sécurité.

Dans le cadre d'un accord entre l'OIT et l'OMI, une harmonisation des différentes législations sociales internes des états maritimes a été entreprise afin de déterminer la taille des effectifs présents à bord des navires.

La convention n°109 de l'OIT sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs dispose dans son article 21 que « tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de la vie humaine en mer...éviter tout surmenage de l'équipage et supprimer ou restreindre autant que possible les heures supplémentaires ».

La convention SOLAS de 1974 précise que « les gouvernements contractants doivent s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires ont à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité ».

La convention STCW (Standards of training certification and watch keeping for sea farers) de 1978 interdit le quart de nuit par un seul officier et l'exploitation en général

⁵³ Dictionnaire GRUSS de marine, ENOM 1978, 27

des navires selon le mode OMBO (one man bridge operated) vingt quatre heures sur vingt quatre⁵⁴.

En effet, le fait que la navigation soit largement automatisée ne change rien à l'épuisement des équipages, ni à sa motivation, toujours proportionnelle à la paie.

PARAGRAHE 2 : LES FACTEURS DE FATIGUE ET L'AUGMENTATION DU NOMBRE DES ACCIDENTS

La fatigue du personnel est bien souvent à l'origine des accidents maritimes. Maintes statistiques démontrent qu'elle en est même une des causes principales. Ce phénomène résulte principalement d'un repos insuffisant, de périodes prolongées d'activité, d'une charge de travail excessive, de la tension, du stress, des mauvaises relations avec les membres de l'équipage, de conditions psychologiques et culturelles difficiles.

Les organisations internationales ont dû se mettre à l'évidence qu'il importait d'étoffer la réglementation universelle en matière de durée du travail et de périodes de repos à bord des navires pour prévenir les effets néfastes de la fatigue sur la sécurité.⁵⁵

Les principales règles figurent dans la convention STCW, la convention n°109 de l'OIT et dans les directives européennes.

A) La convention STCW sur « les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des équipages »

Dans sa première version adoptée en 1978, cette convention a fixé une norme d'aptitude au quart. Le paragraphe 5 de la règle II/1 indique que « le système de quart doit être tel que l'efficacité des officiers et des matelots de quart ne doit pas être

⁵⁴ P.BOISSON "Droit et politiques de la sécurité maritime" Bureau veritas 1998

⁵⁵ D.STEVENSON "Tanker crew fatigue. Some new solutions to an old problem" Journal of maritime law and commerce. Vol 27 n° 3196

compromise par la fatigue » . Le quart doit être organisé de telle sorte que « lors du premier quart au commencement d'un voyage et lors des relevés ultérieurs, les équipes de quart soient suffisamment reposées et aptes à remplir leurs tâches ».

Ce principe d'ordre général a été repris dans la nouvelle convention STCW modifiée en 1995. Dans la règle VIII/1 de l'annexe il est précisé que « chaque administration doit établir et faire appliquer des périodes de repos en ce qui concerne le personnel chargé du quart et exiger que les systèmes de quart soient organisés de telle sorte que l'efficacité de tous les membres du personnel de quart ne soit pas compromise par la fatigue ». ⁵⁶

Dans la partie A, section VIII/1 du code STCW figurent des règles relatives à l'aptitude au service de veille. Une limite de dix heures de repos minimum est fixée par période de vingt quatre heures. Les heures de repos ne peuvent être divisées en plus de deux périodes, l'une devant avoir obligatoirement au moins six heures.

Ces exigences s'appliquent à tous les officiers de quart ou leurs subalternes de quart, y compris les vigies ou les timoniers.

Dans la partie B, section VIII/1 du code STCW sont édictées des directives sur la prévention de la fatigue et une énumération des facteurs de fatigue qui doivent être pris en considération par les personnes impliquées dans l'exploitation des navires y est faite.

Il est recommandé aux différentes administrations (états signataires) de prévoir des réglementations relatives aux heures de travail et de repos des gens de mer ainsi qu'à leur inspection.

B) La convention n°109 de l'OIT révisée en 1996 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires

Dans le prolongement de la convention 109 de 1958, non entrée en vigueur, l'OIT a adopté en 1996 un instrument édictant des dispositions ayant pour but d'éviter la fatigue résultant d'une charge excessive de travail. ⁵⁷

⁵⁶ <http://www.imo.org/>

⁵⁷ JMM du 18 octobre 1996, 2467 et du 1 novembre 1996, 2581

Cette nouvelle convention n°109 fixe des limites journalières et hebdomadaires de la durée du travail ou inversement une durée minimale de repos journalier ou hebdomadaire.

La norme de durée du travail est de huit heures avec un jour de repos par semaine.

Le nombre maximal d'heures de travail ne doit pas dépasser quatorze heures par période de vingt quatre heures et soixante douze heures par période de sept jours.

Le temps de repos ne doit pas être inférieur à dix heures par période de vingt quatre heures et à soixante dix sept heures par période de sept jours.

L'autorité compétente doit vérifier que la réglementation est respectée.

Cette convention a été incluse dans le protocole 1996 à la convention n°147 sur les normes minima à respecter à bord des navires marchands.

C) La réglementation européenne

La commission européenne a adopté en 1993 une directive sur la réglementation des heures de travail dans le secteur des transports routiers et aériens.

Dans le domaine maritime, elle a proposé à l'OMI et à l'OIT l'élaboration d'une directive couvrant les heures de travail applicables à bord de tous les navires entrant dans les ports européens.⁵⁸ Celle ci a finalement été adoptée le 13 décembre 1999.

Dans les jurisprudences anglaise et française, on relève de nombreuses décisions qui indiquent que l'insuffisance d'officiers ou d'équipage peut être révélatrice de l'innavigabilité du navire. Ainsi, un armateur est en principe tenu pour responsable des dommages corporels provoqués par la fatigue des marins composant l'équipage d'un de ses navires, dommages aux tiers mais aussi à l'équipage lui-même.⁵⁹

La responsabilité de l'armateur peut être engagée sur le fondement de ces dispositions. En effet, comme le démontrent un pléthore de jugements, des armateurs sont souvent condamnés pour n'avoir pas mis à bord du navire l'effectif prévu par la réglementation

⁵⁸ ISF "The ISF year 1995/1996" London, 9-10

⁵⁹ J.MITCHELL, D.REYNOLDS "Is fatigue a defense in accidents that stem from human tiredness" Lloyd's List, 31 January 1992

concernée (faute lourde caractérisée par une insuffisance dans la composition de l'équipage)⁶⁰.

SECTION 3 : LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE SUR LA FORMATION ET LA QUALIFICATION DES EQUIPAGES

Elle a trait principalement au défaut de langue commune entre les membres composant l'équipage et à la formation du personnel navigant.

PARAGRAPHE 1: LE DEFAUT DE LANGUE COMMUNE, PRINCIPALE CAUSE D'INCOMPETENCE ET DE SOUS QUALIFICATION DES EQUIPAGES

Depuis les années 1970, le transport maritime a vu se développer un phénomène très singulier, celui du recrutement d'équipages mixtes (multinationaux et pluriculturels)⁶¹ formés de marins de différents pays, recrutés dans des contrées interlopes, interchangeables, taillables et corvéables à merci.

Ce mélange des formations, des langues, des mœurs, des modes de pensée et des cultures à bord a changé les conditions de navigation.

La raison principale expliquant le phénomène est d'ordre économique, elle tient au coût de la main d'œuvre peu onéreuse dans les pays du tiers monde.

On assiste ainsi à un changement d'origine géographique des navigants au profit de l'Afrique et de l'Asie et au détriment des pays de l'OCDE.

Les marins les plus recherchés actuellement sont philippins (200000 hommes en activité), Ukrainiens (payés entre 300 et 500 dollars mensuels pour un marin qualifié), africains(on trouve des marocains pour 350 dollars par mois)ou, plus récemment,

⁶⁰ Tribunal de grande instance de Cherbourg *navire kini-karsten* du 3 septembre 1990, Tribunal de commerce de Bordeaux *navire heidberg* du 23 septembre 1993, DMF 1993, 731 note A.VIALARD

⁶¹ "The challenge facing shipping over multinational crewing" Lloyd's list, 2 march 1993

chinois ou birmans, peuples particulièrement exploités par des armateurs peu scrupuleux.

Pourtant, J.Smith, de l'union maritime CFDT⁶² et coordinateur de l'ITF (International Transport Federation) pour la France prétend que le salaire minimum recommandé par le BIT ne saurait être inférieur à 450 dollars bruts par mois.⁶³

S'il ne nous appartient pas de prendre position dans les rapports de force entre syndicats de marins et armateurs, il convient néanmoins d'insister sur un fait.

Le recrutement à prix « cassés » par recours systématique aux sociétés de shipmanagement a pour effet d'accélérer la rotation des équipages (caractérisés par une absence d'homogénéité) et a des conséquences sur la sécurité et l'environnement. Un équipage non motivé est un équipage dangereux, et de plus, le recrutement composite des équipages mène à des difficultés de communication ubuesques et à des erreurs humaines qui engendrent des accidents.

Les hommes qui obéissaient à Jean BART ou à Duguay-TROUIN parlaient tous français, tandis que les grands navires modernes rassemblent des équipages composites, glanés dans des pays du tiers monde où même l'usage de l'anglais, sabir usuel, n'est pas commun à tous. En effet, il n'est pas rare que sur un navire-citerne, on parle une demi-douzaine de langues, avec, pour tout viatique commun, une poignée de mots d'anglais bredouillés dans des accents divers.

Les problèmes linguistiques sont particulièrement significatifs lors des opérations de manœuvre et de pilotage. Non seulement le pilote et le commandant rencontrent des difficultés pour se comprendre, mais le risque existe également entre les officiers et l'équipage, ce qui réduit la marge d'erreur.

Par exemple, sur le SCANDINAVIAN STAR qui a pris feu au large des côtes scandinaves et estoniennes en avril 1990, les officiers norvégiens furent très mal compris d'un équipage exclusivement portugais. On déplora plus de 170 morts à la suite de cette catastrophe.

⁶² la CFDT est l'une des branches de l'ITF qui couvre aussi bien les marins que les personnels navigants de l'aviation, les cheminots et les routiers

⁶³ C.BUCHET "Les voyous de la mer" éditions Ramsay

PARAGRAPHE 2 : LES NORMES QUANT A LA FORMATION DU PERSONNEL NAVIGANT

Il s'agit de la convention STCW et des directives européennes

A) LA CONVENTION STCW SUR LES NORMES DE FORMATION DES GENS DE MER, DE DELIVRANCE DES BREVETS ET DE VEILLE révisée en 1995

Cette convention a pour objectif l'internationalisation de la norme de compétence en uniformisant à l'échelle universelle le contrôle de conformité.

Il appartient à l'état signataire de délivrer les brevets d'aptitude des gens de mer et de superviser les instituts de formation maritime et les normes qu'ils appliquent.

Cette convention est le fruit d'un travail réalisé ardemment par le comité mixte OIT/OMI qui établit à l'échelle planétaire des normes professionnelles minimales pour le personnel navigant.

Or, des disparités considérables surgissent entre les normes d'enseignement et de délivrance des diplômes en vigueur dans les pays industrialisés et les pays du tiers monde qui n'ont pas les ressources suffisants pour atteindre un niveau de compétence satisfaisant.

Les dispositions ont trait aux fonctions et responsabilités de l'état du pavillon et au contrôle mis en œuvre par l'OMI et l'état du port :

- Les obligations de l'état du pavillon contractant⁶⁴ :

La règle I/7 dispose que l'état du pavillon doit communiquer à l'OMI les renseignements sur la manière dont il compte donner effet sur le plan juridique aux prescriptions de la dite convention. Ces informations concernent une description

⁶⁴ P.BOISSON "Droit et politique de la sécurité maritime" Bureau Veritas 1998

générale des cours, les formations mises en place, les examens et les évaluations prévues pour les brevets délivrés ainsi qu'une liste des établissements de formation.

L'état signataire est prié de fournir des renseignements sur les mesures prises pour prévenir la fatigue et garantir que les communications à bord ne soient pas rendues difficiles par des problèmes de langue, et, des détails sur les moyens administratifs mis en place.⁶⁵

Aux termes de la règle I/8, l'état du pavillon doit s'assurer que toutes les activités de formation professionnelle, d'évaluation des compétences, de délivrance des brevets font l'objet d'un contrôle continu dans le cadre d'un système de normes de qualité, afin de garantir la réalisation d'objectifs définis y compris ceux concernant les qualifications et l'expérience des instructeurs et des évaluations.

Enfin, la règle I/5 dispose que l'état du pavillon doit mener une enquête lorsqu'a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte ou d'omission susceptible de menacer directement la sécurité maritime commis par des gens de mer brevetés par lui.

L'état doit par-là même prendre les sanctions disciplinaires et pénales à l'égard des contrevenants qui peuvent être des compagnies, des capitaines ou des navigants.

- Le contrôle⁶⁶ :

La convention instaure un mécanisme de vérification de garantie de la conformité à mettre en œuvre par l'OMI.

L'article 10 de la règle I/4 permet l'intervention de l'état du port en cas de carences considérées comme présentant un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.

En l'occurrence, l'immobilisation du navire est possible si les brevets ne sont pas appropriés, ou si les effectifs minimums ne sont pas respectés, ou si le quart passerelle ou machine n'est pas conforme, ou si l'équipe de quart n'est pas reposée.

⁶⁵ ROUSSEL M. "La France maritime ou Narcisse et Cassandre" éditions le Sémaphore 2000

⁶⁶ P. BOISSON

B) LA REGLEMENTATION EDICTEE PAR LES INSTANCES COMMUNAUTAIRES

L'union européenne a édicté tout un ensemble de mesures qui touchent le domaine de la multinationalité des équipages, de leur qualification professionnelle et de leur compétence linguistique, dont les plus importantes sont :

-La directive 89/48 du 21 décembre 1988⁶⁷ relative aux fonctions de haut niveau exercées à bord des navires telles que celle du capitaine ou des officiers.

Elle couvre les diplômes d'enseignement supérieur qui sanctionnent des formations professionnelles d'une durée minimale de trois ans.

-La directive 92/51 du 18 juin 1992⁶⁸ concerne les fonctions de marins et timoniers, et les diplômes afférents à ces fonctions ainsi qu'aux gens de mer non diplômés détenteurs d'une expérience professionnelle.

Ces deux directives ont pour objet d'établir un système de reconnaissance des diplômes et des certificats au niveau communautaire.

-La directive 94/58 du 22 novembre 1994⁶⁹ du conseil sur le niveau minimal de formation des gens de mer, modifiée par la directive 98/35/CE.

Dans l'annexe figurent les normes minimales de formation des différentes professions maritimes selon le type de navires.

Cette directive impose une compétence linguistique certaine : sur les pétroliers, transporteurs de gaz et de produits chimiques, navires à passagers, le capitaine, les officiers et les membres de l'équipage doivent pouvoir communiquer entre eux dans une langue commune.

Les états membres doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour s'assurer que le niveau de qualification des équipages composés de non ressortissants de la communauté qui travaillent à bord des navires communautaires opérant en Europe réponde aux exigences internationales en matière de formation professionnelle.

⁶⁷ JOCE 24 janvier 1989 L.19

⁶⁸ JOCE 24 juillet 1992 L.209

⁶⁹ JOCE 12 décembre 1994 L.319

Les navires battant pavillon non communautaire armés avec des équipages de pays tiers qui n'ont pas conclu un accord avec l'union européenne seront soumis en priorité à des contrôles par l'état du port.

-La directive 2001/25/CE⁷⁰ du parlement européen et du conseil du 4 avril 2001 sur le niveau minimum de formation et d'entraînement des gens de mer.

⁷⁰ JOCE 18 mai 2001 L.136

TITRE 2 :

LA MISE EN ŒUVRE DE LA NOTION DE **NAVIRE INFÉRIEUR AUX NORMES:** **LE CONTROLE**

Le contrôle des normes techniques ainsi que celui des règles relatives aux effectifs et à la qualification des équipages reviennent en principe à l'état du pavillon mais celui-ci peut être secondé dans l'accomplissement de sa mission par l'état du port ou l'état côtier.

CHAPITRE 1 : LE CONTROLE PAR L'ETAT DU PAVILLON ET PAR LES SOCIETES DE CLASSIFICATION : UN CONTROLE PREALABLE

L'état du pavillon, à savoir le pays dont le navire a la nationalité et bat pavillon, et les sociétés de classification sont les principaux responsables de la mise en œuvre effective des normes de sécurité convenues afin de faire naviguer des navires offrant les garanties de sécurité requises .

SECTION 1 : LE CONTROLE DE L'ETAT DU PAVILLON

Les navires doivent respecter les normes édictées par l'état dont ils battent pavillon et relèvent ainsi des différents régimes fixés par leur lieu d'immatriculation. Ces états contrôlent le respect de ces règles suivant leurs propres procédures. Certains états font preuve d'une diligence exemplaire dans l'adoption et le respect des normes établies par l'OMI à l'échelon interne, d'autres peuvent ne pas accepter les règles internationalement admises et contribuer par là même à l'exploitation de navires dangereux. Il est vrai que certains états du pavillon paraissent peu soucieux du respect de ces règles.

PARAGRAPHE 1 : LE FONDEMENT DU MONOPOLE DE L'ETAT DU PAVILLON POUR L'IMMATRICULATION DES NAVIRES

La conférence des Nations Unies de Genève sur la haute mer de 1958 s'est efforcée de trouver un compromis entre l'intervention protectionniste des états riverains et le principe de la liberté des mers, qui comprend la liberté du commerce maritime.⁷¹

L'article 6 alinéa 1 de la convention de 1958 dispose « les navires navigent sous le pavillon d'un seul état et se trouvent soumis à sa juridiction exclusive en haute mer ».

Aux termes de cette disposition, il apparaît clairement dégagé un principe général de compétence exclusive de la loi du pavillon sur les navires arborant son pavillon. Cette loi du pavillon constitue au fond l'expression de la souveraineté de l'état sur ses navires.

De plus, comme le précise cet article 6 al.1, un navire a une nationalité et une seule.⁷²

L'alinéa 2 ajoute « un navire navigant sous les pavillons de deux ou plusieurs états ne peut se prévaloir d'aucune de ces deux nationalités et peut être assimilé à un navire sans nationalité ». Or, un navire sans nationalité est considéré comme un navire pirate, l'ennemi commun.⁷³

Les états définissent librement les conditions dans lesquelles ils octroient leur pavillon et admettent l'immatriculation des navires. Ces conditions d'attribution d'un pavillon, d'une nationalité à un navire sont donc essentielles.

Le principe de la compétence exclusive des autorités étatiques en matière d'octroi du pavillon national a été consacré par l'article 5 de la convention de 1958 : « chaque état fixe les conditions auxquelles il accorde la nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre pavillon ; il doit exister un lien substantiel entre l'état et le navire ». Cette disposition finale est fondamentale et a été

⁷¹ article 87 de la convention de Montego Bay sur le droit de la mer du 10 décembre 1982

⁷² P.CHAUMETTE "Les cahiers scientifiques du transport" n°35/1999 p.56

⁷³ Droit maritime Rodière/ Du Pontavice précis Dalloz onzième édition p.44

insérée afin de restreindre les excès que pouvait engendrer cette liberté d'action et notamment le développement à terme des pavillons de complaisance.

A la lecture très attentionnée de cette convention sur le droit de la mer, on se rend compte que le lien substantiel exigé n'est pas une condition d'octroi de la nationalité mais une simple conséquence de cette attribution⁷⁴. L'état qui attribue son pavillon à un navire a l'obligation de créer entre lui et ce navire un lien effectif en contrôlant construction, structure et exploitation du navire. L'état ne doit pas perdre contact avec lui : le contrôle des normes de sécurité doit suivre le pavillon.⁷⁵

Cette convention ainsi que celle de 1982 sur le droit de la mer laissaient aux états le soin de définir la notion de lien substantiel.

La conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) s'est efforcée de dégager avec précision la teneur du lien entre le navire et l'état du pavillon dans la convention sur les conditions d'immatriculation des navires du 7 décembre 1986.

Cette convention définit donc le contenu de ce lien, qui doit être notamment authentique et administratif⁷⁶, autrement dit, l'administration maritime compétente doit jouer un rôle élémentaire dans le contrôle des normes.

Cependant, cette convention n'est pas entrée en vigueur.

PARAGRAPHE 2 : LES OBLIGATIONS DE L'ETAT DU PAVILLON DANS LA MISE EN ŒUVRE DU CONTROLE DES NORMES DE SECURITE A BORD DES NAVIRES

L'article 5 de la convention de 1958 imposait aux états du pavillon l'obligation de s'assurer que les règles de sécurité à bord des navires relevant de leur autorité soient appliquées avec efficacité : « l'état doit exercer effectivement sa juridiction et

⁷⁴ cours de droit maritime general du professeur P.BONASSIES au centre de droit maritime et des transports de la faculté de droit d'Aix-en-Provence

⁷⁵ E.DU PONTAVICE, P.CORDIER "Navires et autres batiments de mer " Jurisclasseur commercial, fascicule 1045, 3, 1984 n° 75

⁷⁶ MONTAZ.D (1986) "La convention des nations unies sur les conditions d'immatriculation des navires" Annuaire français de droit international p.716 et s

son contrôle dans les domaines technique, administratif et social sur les navires battant son pavillon ».

La convention de 1982 sur le droit de la mer précise l'obligation de contrôle effectif et stipule, par le biais de son article 94.2, que « tout état tient un registre maritime où figurent les noms et caractéristiques des navires battant son pavillon » et « exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire ».

Les obligations qui incombent à l'état du pavillon sont de trois sortes :

A) L'OBLIGATION DE DELIVRANCE DES CERTIFICATS ET DOCUMENTS NECESSAIRES

L'autorité administrative compétente dans chaque état doit tenir un registre contenant tous les renseignements concernant les navires inscrits et leurs propriétaires. En droit privé, ce registre servira le plus souvent de référence pour définir le régime juridique de l'armement et de l'exploitation du navire, au côté des règles habituelles du droit international privé : statut réel du navire, régime du contrat d'affrètement, statut de l'équipage.⁷⁷

Les navires nationaux doivent détenir à bord les documents attestant le droit de battre pavillon de même que tous les documents exigés par les conventions internationales, relatifs à l'identification et à la responsabilité des propriétaires ou des armateurs de ces navires.

« L'état doit veiller à ce que ses navires soient munis de certificats requis et délivrés en application des réglementations et qu'ils soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire » (article 217 alinéa 3 de la convention de 1982).

Tout bâtiment de mer doit être muni d'un certificat d'immatriculation ,d' un certificat international de jauge, d'un document sur le niveau de sécurité des effectifs, des certificats de qualification du capitaine et des officiers(convention STCW-F de 1978),

du certificat d'appareils de levage, du certificat international de franc-bord ou du certificat d'exemption de franc-bord, des certificats médicaux (convention de l'OIT n° 73 concernant l'examen médical des gens de mer).

Des certificats spécifiques aux réglementations de l'OMI sont délivrés à certains navires tels que chimiquiers, pétroliers, méthaniers, et bâtiments à propulsion nucléaire (certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, certificat international d'aptitude au transport de produits dangereux en vrac, certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac).

Ces certificats sont délivrés par l'administration maritime suite à la visite initiale du navire après construction ainsi qu'après les autres visites ultérieures (SOLAS, LL). Ils font foi vis à vis des autres états de la communauté maritime internationale de la conformité des bâtiments aux exigences de la réglementation.

B) L'OBLIGATION DE VISITES ET D'INSPECTIONS

Des visites ayant trait à l'intégrité structurelle et physique du navire doivent être effectuées par des fonctionnaires compétents de l'administration maritime étatique.⁷⁸

La visite initiale intervient avant la mise en service du navire afin de vérifier s'il est apte à la navigation. Les fonctionnaires désignés procèdent à un examen du navire et de son matériel d'équipement.

La visite périodique consiste à inspecter les différentes parties du navire à intervalles réguliers pour constater si l'état demeure satisfaisant.

La visite annuelle constitue un contrôle de l'état général du navire et de son armement, réalisée chaque année pour déceler si d'éventuelles déficiences sont apparues.

La visite supplémentaire a lieu chaque fois que le navire subit des réparations ou des rénovations de taille et donnant lieu à vérification de la part des inspecteurs.

⁷⁷ VIALARD.A (1997) Droit maritime, Paris, PUF, collection droit fondamental p.260 et s

⁷⁸ ROUSSEL M. « La France maritime ou Narcisse et Cassandre » éditions Le Sémaphore, Paris, 2000

Ces derniers se doivent également de procéder à des inspections dans le cadre du respect de la réglementation sociale. L'état d'immatriculation a en effet pour obligation d'exercer sa juridiction effective en ce qui concerne les conditions sociales et les conditions de travail prévalant sur les navires battant son pavillon, de contrôler le respect des normes quant à la compétence de l'équipage, à la durée du travail, à l'effectif de l'équipage.

C) L'OBLIGATION D'ENQUETE APRES ACCIDENT MARITIME OU INCIDENT DE LA NAVIGATION

Il doit être procédé à une enquête minutieuse après tout événement de mer ou naufrage ayant entraîné des pertes de vie humaines, dommages corporels et matériels ainsi qu'une pollution du milieu marin.

Le terme « enquête » désigne « les activités menées en vue de prévenir les accidents, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité ».

La finalité de toute enquête après accident est l'établissement précis du déroulement des faits, l'identification des circonstances et des causes du sinistre afin de permettre à l'autorité étatique compétente de prévenir la réalisation d'un événement analogue et de déterminer les fautes en présence pour sanctionner les responsables par des sanctions pénales (si la commission d'une infraction a été établie) ou par des mesures disciplinaires. L'enquête est diligentée par des personnes dûment qualifiées ou expertes en la matière. Les conclusions et résultats des investigations seront retranscrits dans un rapport final d'expertise.

PARAGRAPHE 3: LE REGIME DE RESPONSABILITE APPLICABLE A L'ETAT D'IMMATRICULATION DANS LA LUTTE CONTRE LA NAVIGATION SOUS NORMES

En droit français, les fautes des agents des services de contrôle de la sécurité de la navigation peuvent entraîner la responsabilité de l'administration à l'égard de toute personne ayant subi un dommage du fait d'un navire atteint d'un vice ou d'une simple défectuosité. Le Conseil d'Etat a décidé en 1998 que la responsabilité de l'état pourrait être engagée par « toute faute de nature à engager la responsabilité de l'état » et non plus par la seule faute lourde.⁷⁹

En droit international, le comité des transports maritimes (CTM) de l'OCDE considère que les navires sous-normes présentent un risque supérieur à la normale d'être impliqués dans de graves accidents, très coûteux pour la collectivité, notamment en termes de pertes de vies humaines et de dommages pour l'environnement .

Le CTM a dégagé sa propre définition de « navire sous-normes » : un navire qui, de part son état matériel, son mode d'exploitation ou le comportement de son équipage, ne satisfait pas aux normes de base de navigabilité, de sorte qu'il constitue une menace pour la vie humaine et l'environnement.⁸⁰

La preuve qu'un navire serait impropre à la navigation serait constituée au terme d'une inspection correctement menée par l'état du pavillon établissant la non conformité d'un navire aux réglementations internationales.

Les états du pavillon sont donc responsables au premier chef de l'identification des navires sous-normes et du traitement à leur appliquer.

Ils doivent prendre des mesures efficaces pour s'assurer que ces navires ne pourront pas naviguer tant qu'ils ne respecteront pas les conventions maritimes internationales.

Ils ne doivent pas accepter d'immatriculer de nouveaux navires sans s'être assurés qu'ils satisfont à toutes les obligations internationales applicables.

Or, de toute évidence, les conventions sont souvent appliquées de manière inefficace ou incohérente.

⁷⁹ Conseil d'Etat du 12 juin 1998 *navire delmas vieljeux* , DMF 1998, 788 , observations Chaumette

⁸⁰ rapport de l'OCDE sur les navires sous-normes de décembre 2002

Des dispositions conventionnelles prévoient des sanctions à l'égard des états du pavillon en cas d'inexécution des obligations qui leur incombent, mais ces sanctions restent purement théoriques.

En effet, l'immunité souveraine accordée à chaque état du pavillon par le droit international empêche la mise en jeu de la responsabilité d'un état devant une juridiction supranationale ou d'un autre état.

SECTION 2: LE CONTROLE DE LA SECURITE EFFECTUE PAR LES SOCIETES DE CLASSIFICATION

Les sociétés de classification bénéficient d'une déléation de prérogatives de puissance publique et remplissent des missions de classification et d'expertise.

PARAGRAPHE 1 : LA DELEGATION DU CONTROLE AUX SOCIETES DE CLASSIFICATION

Aucun navire de commerce de part le monde ne peut naviguer s'il ne possède des certificats internationaux définis par les conventions internationales et délivrés par l'état dont il arbore le pavillon.

Les états étant souverains, délivrent ces certificats ou bien directement par l'intermédiaire d'un service public chargé de le faire ainsi que d'inspecter leur flotte (Affaires Maritimes en France, United States Coast Guards aux Etas Unis)ou bien chargent des organismes privés de la faire en leur nom, essentiellement les sociétés de classification qui jouissent d'une compétence reconnue dans le processus de certification et d'un réseau d'experts développé à l'échelle planétaire.

On assiste depuis un siècle à un phénomène de privatisation des services de contrôle . Du fait de l'importance considérable du travail découlant de la mise en oeuvre des contrôles de sécurité, la plupart du temps, les états du pavillon délèguent leurs

compétences à ces sociétés de classification agréées, très qualifiées dans le domaine du transport maritime car auteurs des premières règles de sécurité.

L'ensemble des instruments normatifs de l'OMI ont prévu ce recours au transfert de pouvoirs : « l'administration peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle ».

Or, la délégation de compétences (l'habilitation) a pour effet de transférer une partie des pouvoirs de contrôle de l'état, mais non sa responsabilité : l'administration se porte toujours garante des interventions car elle bénéficie de l'immunité de juridiction.⁸¹

Par le biais de cette délégation, la société s'engage à effectuer des visites et inspections sur les navires et à délivrer des certificats de conformité correspondants.

Au sein de l'IACS, les sociétés membres ont eu propension à rechercher une position commune, une uniformisation de leurs contrôles et de leurs types de certificats afin de garantir l'efficacité du système de la délégation des pouvoirs à ces sociétés agissant au nom des administrations.

Les certificats internationalement reconnus sont :

- Le certificat de sécurité pour navire de charge
- Le certificat de sécurité de construction cargo – 5 ans
- Le certificat de sécurité du matériel d'armement cargo – 2 ans
- Le certificat de sécurité radio – 1 an
- Le certificat de sécurité radiotélégraphie – 1 an
- Le certificat de franc-bord – 5 ans
- Le certificat international de prévention de la pollution par hydrocarbure – 5 ans
- Le certificat d'aptitude pour les transports de produits chimiques en vrac – 5 ans
- Le certificat de responsabilité civile

⁸¹ P. BOISSON "droit et politique de la sécurité maritime" Bureau Veritas 1998

PARAGRAPHE 2 : LA MISSION DE CLASSIFICATION DES NAVIRES DE COMMERCE

En plus de ces certificats, un navire doit être classé auprès d'une société de classification qui surveille sa construction et le suit durant toute sa vie.

Les sociétés de classification délivrent une cote qui peut être retirée après avarie.

Un certificat de classe coque et machine est délivré au navire, valable 5 ans, visé tous les ans et systématiquement en cas d'avarie par un expert de la société.⁸²

Les navires classés sont soumis à des visites pour l'attribution, le maintien et le renouvellement de la classe.

La société de classification intervient à différents stades avant la construction du navire en examinant les plans principaux soumis par le chantier, s'assure ensuite de la bonne fabrication des matériaux décrits dans le cahier des charges, suit la construction et assiste aux essais du navire. L'ensemble de toutes ces opérations est consigné dans un rapport et permet d'apprécier le degré de conformité du navire au règlement pour finalement établir les certificats de classification.

Le navire sera ensuite soumis à plusieurs types de visites de classification au cours de son exploitation. Ces visites sont effectuées dans les conditions et aux intervalles fixés par chaque règlement de classification.

La plus importante, la visite spéciale se fait tous les cinq ans en cale sèche et consiste à examiner les différentes parties du navire (de la coque et des machines), notamment mesurer l'épaisseur des tôles, définir leur degré de corrosion et donc évaluer l'état de la structure du navire. La visite est variable selon le type et l'âge du bâtiment.

Le but de cette visite est le renouvellement du certificat de classification (de la classe) valable pour trois ou cinq ans.

La visite intermédiaire s'effectue à flot par des plongeurs qui vérifient l'état des arbres portes-hélices, ou en cale sèche et concerne la structure et tous les équipements.

Quant à la visite annuelle, il s'agit d'un examen visuel du navire à flot, de son équipement, et bien souvent en opérations commerciales pour vérifier son entretien et son état général.

Enfin, des visites périodiques portent sur la carène, l'arbre porte-hélice, moteurs, chaudières tandis que les visites occasionnelles font suite à des transformations, réparations ou à un incident comme par exemple un échouement.

PARAGRAPHE 3 : LA MISSION D'EXPERTISE DEVOLUE AUX SOCIETES DE CLASSIFICATION

Pour assurer tous ces contrôles, la société de classification dispose d'un personnel qualifié qui vérifie également les moyens employés par l'armateur pour effectuer les réparations ou l'entretien.

Certains inspecteurs et experts sont des anciens navigants de la Marine Marchande ou Marine Nationale qui connaissent parfaitement leur métier et appliquent les mêmes règles pour tous avec le souci d'objectivité, d'honnêteté et d'impartialité.

A la suite de toutes ces visites, contrôles et expertises divers, une société de classification sérieuse et faisant partie de l'IACS peut refuser de renouveler le certificat de navigabilité d'un navire qu'elle estime en mauvais état. Elle soumet alors à l'armateur la liste des réparations à faire, soit il envoie son bateau à la ferraille, soit il change de société de classification pour une plus conciliante.

La société italienne RINA a fait faillite après avoir délivré un certificat très complaisant à l'ERIKA le 24 novembre 1999 (et au IEVOLI SUN en 2000) quelques jours avant qu'il ne coule. La RINA avait l'année précédente, demandé que soient effectués quelques travaux sur le bateau, ce que l'armateur a fait, sur un chantier naval Monténégrin, où le travail a été pour le moins bâclé ; erreurs dans la précision des montages, mauvaises qualités des soudures et utilisation de tôles d'épaisseurs différentes peu fiables.⁸³

Cependant, les experts ne peuvent pas tout contrôler, étant dépourvus de moyens et surtout de temps pour inspecter l'intégralité du bâtiment.

⁸² www.marine-marchande.com

⁸³ C.BUCHET "Les voyous de la mer" Edition RAMSAY, Paris 2003

Ils doivent donc cibler leurs inspections et faire des choix sur les différentes parties à expertiser (tôles extérieures et soudures) puis des sélections sur des zones à surveiller en priorité. Une attention toute particulière doit être accordée à la corrosion. Les revêtements et les systèmes anti-corrosion des citernes doivent être examinés avec le plus grand soin, de même que les mesures d'épaisseur des tôles. Ces mesures deviennent d'autant plus nombreuses que le navire est âgé.

D'autant plus que la course au gigantisme a permis l'introduction d'unités dont les dimensions sont toujours plus faramineuses, telles que les very large crude carrier ou même les ultra large crude carrier, bâtiments pouvant transporter 500000 tonnes de pétrole.

Partant du postulat qu'un navire n'est pas contrôlable dans son intégralité, l'expert donne une appréciation subjective sur l'état du navire et retranscrit toutes ses observations dans les registres de classification. Le rapport d'expertise pourra être l'objet de contestations en cas de différend ou de litige avec un armateur ou un tiers.

De toute évidence, impliqués comme ils le sont dans la sécurité du transport maritime, les organismes de classification deviennent de plus en plus exposés à la mise en jeu constante de leur responsabilité tant sur le plan contractuel que délictuel.

Les sommes à indemniser en cas de faute de négligence de l'expert qui n'aurait pas détecté une défektivité à l'origine d'une marée noire ou même d'un naufrage, sont considérables et peuvent se chiffrer rapidement en millions d'euros.

PARAGRAPHE 4 : LA RESPONSABILITE DES SOCIETES DE CLASSIFICATION

Sur le plan de la responsabilité contractuelle, les sociétés peuvent être assignées devant un Tribunal compétent dans le ressort duquel un expert, un représentant d'un armateur ou d'un chantier naval a sa résidence habituelle, son siège principal ou un agent succursaliste.

Les contrats liant une société de classification à un armateur comportent des clauses de non responsabilité qui s'appliquent en cas de faute commise par elle (par un expert ou un préposé) sauf en cas de faute lourde.⁸⁴

Sur le plan de la responsabilité extra contractuelle, des tiers tels que les P&I CLUBS, affréteurs et assureurs maritimes ont tendance à se constituer demandeurs en réparation des préjudices qu'ils ont subis, les sociétés de classification étant responsables de leur faute quelle qu'en soit la gravité.⁸⁵ La jurisprudence des pays de common law est néanmoins plus réservée quant à la condamnation civile des sociétés de classification que la jurisprudence française.⁸⁶

Les sociétés de classification font l'objet de critiques virulentes depuis une vingtaine d'années et notamment lors de graves catastrophes écologiques, l'opinion publique ainsi que les professionnels du transport maritime se retournent souvent contre elles en invoquant leur négligence voir même leur faute quand le bâtiment pollueur avait fait l'objet d'une visite de certification ou s'était vu délivrer un certificat de classification en bonne et due forme quelques temps avant de sombrer.

L'existence de « navires poubelles » classés sur des registres de classification jouissant d'une grande notoriété a corroboré ces critiques.

Certains ont prétendu que les organismes ne pouvaient, de par leur statut, donner des conclusions faisant preuve d'intégrité, d'impartialité et d'indépendance sur l'état général du navire en raison du simple fait que les armateurs sont leurs principaux clients et constituent leur source de revenus. Ainsi ces sociétés ne peuvent dans certains cas résister aux pressions commerciales menées par les armateurs.

D'autres ont même été jusqu'à soulever un problème plus important, celui du développement des sociétés dites de complaisance dont les déficiences ont été mises en évidence par les accidents récents ; ces dernières délivrent des certificats à des armateurs peu scrupuleux et deviennent pour ainsi dire « de mèche » avec eux dans le non respect de la sécurité maritime à l'échelle planétaire.

Certes, un des grands principes du droit maritime universellement reconnu réside dans l'obligation pour l'armateur de mettre son navire en état de navigabilité. Il est seul

⁸⁴ Cassation 1^{ère} civ. 15 mai 1923, D.1925

⁸⁵ R.RODIERE « Le Navire » n°52

⁸⁶ House of Lords *NICHOLAS H.* du 6 juillet 1995, DMF 199, 750

responsable de l'entretien de son navire sur lequel il exerce un contrôle permanent. La société des classifications n'a pour seul devoir que d'attester la conformité du bâtiment par rapport aux exigences découlant des conventions internationales ou à son règlement.

Cependant, on constate dans la réalité que certains états remplissent de manière inégale leurs obligations internationales et ne se donnent pas les moyens de vérifier l'application des législations qu'ils adoptent. Ils n'exercent pas de juridiction effective sur leur navire ni ne sanctionnent des négligences dont se rendent coupables les armateurs.

L'incapacité de nombreux états du pavillon en collaboration avec les organismes de classification à faire respecter correctement les règles en matière de sécurité approuvées au niveau international, a obligé les états du port à jouer le rôle de « gendarmes » pour les faire appliquer.

CHAPITRE 2: LE CONTRÔLE PAR L'ETAT DU PORT: UN CONTRÔLE EFFECTIF

Ce type de contrôle des navires s'est développé en réponse au comportement critiquable de certains exploitants de navire ou d'états du pavillon peu soucieux des règles de sécurité établies par l'OMI.

Il est fondé sur le principe d'une vérification des règles internationales au moyen d'inspections des navires faisant escale dans les ports.

Le contrôle des navires par l'état du port est un programme dans le cadre duquel on inspecte les navires étrangers qui entrent dans les eaux d'un état souverain afin de vérifier qu'ils sont conformes aux exigences des grandes conventions maritimes internationales, à savoir :

- La convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.
- La convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires.
- La convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.
- La convention internationale sur les lignes de charge.
- La convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG),
- La convention de l'OIT concernant les normes minima à observer sur les navires marchands.

Les programmes de contrôle ont un caractère régional : plusieurs pays baignés par les mêmes eaux se sont regroupés pour signer un mémorandum d'entente⁸⁷ visant à ce que les navires naviguant dans ces eaux ne soient pas inférieurs aux normes.

⁸⁷ Accord entre administrations maritimes, M. BOTALLA GAMBETTA, cours de droit de la sécurité maritime à la Faculté de Droit d'Aix-en-Provence, centre de droit maritime et des transports

Les états du port peuvent en effet jouer un rôle efficace d'identification des navires sous-normes en veillant à ce que les règles acceptées au niveau universel soient appliquées de manière rigoureuse et uniforme sur leur territoire.

SECTION 1 : LE FONDEMENT DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT ET SON REGIME JURIDIQUE

Le contrôle par l'état du port trouve sa source dans le principe du droit maritime international en application duquel, dans les eaux territoriales et intérieures d'un état, les navires étrangers sont soumis à la juridiction de cet état côtier.⁸⁸

L'état côtier a un droit de contrôle des navires afin de lutter contre la navigation hors normes et protéger la population, l'environnement océanique et terrestre en prenant des mesures rigoureuses, cela dans le dessein de mener une police de la navigation maritime efficace.

Le contrôle par l'état du port est régi par la convention sur le droit de la mer et notamment par ses articles 218, 219 et 226, les articles 5 et 6 de la convention MARPOL, la Résolution A.787 de l'OMI du 23 novembre 1995, l'article 10 – R I / 4 de la convention STCW.

Dans la mise en œuvre de son droit de contrôle, l'état riverain est doté de prérogatives en matière d'inspections des navires, de vérification des certificats et d'immobilisation des navires.

L'article 219 de la convention de 1982 dispose « les états, lorsqu'ils ont déterminé, sur demande ou de leur propre initiative, qu'un navire se trouvant dans un de leurs ports ou une de leurs installations terminales au large a enfreint les règles et normes internationales applicables concernant la navigation des navires et risque de ce fait de causer des dommages au milieu marin, prennent, autant que faire se peut des mesures administratives pour empêcher ce navire d'appareiller. Ils ne l'autorisent qu'à se

⁸⁸ G.RIPERT "Droit maritime" Tome I Rousseau Paris, 1929

rendre au chantier de réparation approprié le plus proche, et une fois éliminées les causes de l'infraction, ils lui permettent de poursuivre sa route sans délais. »

Aux termes de l'article 226, « l'inspection matérielle d'un navire étranger doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou autres documents dont le navire est tenu d'être muni ».

S'il y a des raisons sérieuses de penser que l'état du navire n'est pas en conformité avec les mentions portées sur les documents, le bâtiment peut être empêché ou interdit d'appareiller, voire immobilisé, mais dans ce dernier cas « pas plus longtemps qu'il n'est indispensable ». En effet l'article 5.2 de la convention MARPOL stipule que « toute inspection a pour seul objet de vérifier la présence à bord d'un certificat en cours de validité, sauf s'il y a des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le certificat ».

L'exercice des prérogatives de coercition à l'égard des navires étrangers faisant escale dans les ports reste cependant strictement réglementé et limité pour ne pas porter trop atteinte au commerce international, à la liberté de navigation ainsi qu'au principe de l'exclusivité de l'état du pavillon.

Les limites ont été précisées dans la résolution A.787 du 23 novembre 1995, notamment « les raisons précises » d'effectuer une inspection plus détaillée du navire s'il est établi formellement une présomption de qualification de navire sous-normes.

Les inspections ne peuvent être réalisées que par des fonctionnaires dûment autorisés par l'état du port, en général des inspecteurs de l'administration maritime locale secondés par des experts de l'organisme de classification.

La finalité de ces inspections est de mieux détecter les éventuelles déficiences et défauts, et tenter d'éradiquer ce fléau qui gangrène les océans du globe, celui des navires inférieurs hors normes.

Les interventions des inspecteurs peuvent porter sur l'état du navire, de la coque (zone de corrosion) et de ses équipements, sur son entretien en général, de même que sur les normes d'exploitation des navires, à savoir la communication entre les membres de l'équipage, le plan de lutte contre l'incendie, le plan de lutte contre la pollution par

hydrocarbures (résolution A . 787, MARPOL 73/78), l'exploitation des machines et de la passerelle, la qualification des effectifs.

Dans ce cas, la convention STCW du 7 juillet 1978, article 10 R. I / 4, envisage la rétention ou l'immobilisation d'un navire si le brevet de capitaine présenté n'est pas approprié, si les effectifs minimums ne sont pas respectés, si le brevet de l'officier chargé du quart à la passerelle ou de l'officier à la machine n'est pas conforme, et enfin, si l'équipe de quart n'est pas correctement reposée.

SECTION 2 : LA MISE EN ŒUVRE REGIONALE DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT : LE MEMORANDUM DE PARIS

Afin de lutter contre la prolifération des navires hors normes, d'une manière pragmatique, les Etats européens se sont concertés à la fin des années 1970 pour donner naissance, à l'initiative de la France, à un accord international établissant un contrôle coordonné des navires étrangers entrant dans les ports européens.

Cet accord a pris le nom de Mémoire d'Entente sur le contrôle des navires par l'état du port, ou mémoire de Paris ou MOU (memorandum of understanding on port state control) et a été signé le 26 janvier 1982 sous la pression des catastrophes écologiques, tels que l'AMOCO CADIZ ou le TANIO.

Vingt pays sont actuellement parties à ce mémoire, les treize de l'Union Européenne qui disposent d'un littoral, la Croatie, la Norvège, la Pologne, la Russie, l'Islande, le Canada et la Slovénie entrée en 2003.

Le mémoire de Paris organise « une collaboration régionale en vue de renforcer la sécurité maritime, de protéger l'environnement et d'améliorer les conditions de vie à bord des navires ».

En effet, l'inspection des navires par les autorités de l'état du port ne pouvait être développée par un état seul, au risque de déroutement des navires. Seule une

coopération internationale pouvait organiser ces contrôles, ce qui fut fait dans un cadre régional.

Cet accord de coopération administrative ne constitue pas un traité international ; sans effet normatif, il relève d'une démarche volontariste. Il coordonne le contrôle du respect d'autres instruments internationaux, les conventions de l'OMI, la convention 147 de l'OIT.

Cet accord est ouvert de sorte que le Canada a rejoint les premiers signataires en mai 1994 en tant que membre à part entière (le premier pays non européen à accéder à un tel statut), et est devenu signataire de deux mémorandums d'entente : le mémorandum d'entente de Paris et le mémorandum d'entente de Tokyo signé par dix huit pays d'Asie/Pacifique dont le Canada.⁸⁹

Il a servi de modèle à d'autres accords régionaux, notamment l'accord de Viña del mar de 1992 qui concerne les pays d'Amérique latine, côtiers de l'Océan Pacifique mais aussi un accord Caraïbes, de même qu'un mémorandum de la Méditerranée.

Le mémorandum harmonise les pratiques d'inspection des administrations nationales, accélère la ratification des instruments pertinents concernant la sécurité des navires et la protection de l'environnement marin ; il prescrit un contrôle d'au moins 25% des navires étrangers entrés dans les ports.

A l'origine, les contrôles étaient limités au respect des normes techniques de sécurité ; depuis 1992, ils portent également sur la vérification de la formation et la qualification des équipages, c'est à dire le respect de la convention sur les brevets maritimes STCW de 1978, révisée en 1995. Le principe de l'égalité de traitement et de l'absence de discrimination selon le pavillon du navire s'impose.

Le mémorandum a prévu de cibler les interventions sur certains types de navires : ceux qui présentent un risque particulier (pétroliers, chimiquiers, transporteurs de gaz) et ceux sur lesquels ont été constatés dans les mois antérieurs, des manquements.

Pour y parvenir le mémorandum a créé un comité et un secrétariat ; le centre administratif des affaires maritimes de Saint-Servan, près de Saint-Malo, assure la centralisation des données et informations concernant les navires et inspections. Il

⁸⁹ TRANSPORTS CANADA (www.tc.gc.ca) «Qu'est-ce que le contrôle des navires par l'état du port ?».

s'agit d'harmoniser les contrôles et donc d'éviter qu'un navire en règle soit l'objet d'inspections successives dans les ports d'états différents.

Par le biais du système de traitement automatisé SIRENAC (système d'information du mémorandum, une base de données sur les navires et leurs inspections), les administrations ont accès à toute heure aux rapports d'inspection, dans le respect des procédures d'identification. Entre 1982 et 1992, plus de cent vingt cinq mille navires ont été inspectés par les administrations nationales ⁹⁰, entre 1992 et 2002, un peu plus de cent dix mille cinq cent ⁹¹. Chaque déficience est relevée et entrée en mémoire, aggravant le coefficient. La base SIRENAC a ainsi un effet cumulatif : plus la note est mauvaise plus le bateau sera soumis à une inspection minutieuse, plus il risquera d'être sanctionné.⁹² Les assureurs et les logisticiens souhaitent avoir accès au fichier SIRENAC, afin de mieux connaître l'état des navires, préciser les risques assurés et refuser de couvrir certains risques..

Par delà le taux de 25% de navires contrôlés et diverses disparités de pratiques, huit navires étrangers sur dix abordant les ports des états concernés font l'objet d'au moins un contrôle.

En juillet 1994, le comité a décidé de publier la première liste des navires retenus ou retardés, avec l'identification des propriétaires et des déficiences constatées ; ces « listes noires » du déshonneur sont reprises par la presse professionnelle.⁹³

En 2000, plus de dix huit mille inspections de navires étrangers ont été effectuées par les pays du mémorandum et mille sept cent soixante quatre ont été retenus ou retardés suite à des déficiences qui compromettaient leur état de navigabilité ou qui représentaient une menace pour l'environnement marin.

En 2000, la France a pour sa part inspecté sept cent sept navires étrangers ayant fait escale dans ses ports, dont cent dix huit ont été retenus, ce qui ne représentait que 13% des navires entrant dans ses ports (la France n'avait pas les moyens en personnel spécialisé d'effectuer les 25% de contrôles requis).

⁹⁰ LUCCHINI.L, VOELCKEL.M (1996) Droit de la mer, Paris Pédone, Tome II, volume 2.

⁹¹ Paris MOU "20 years on course for safer shipping", Annual report 2002, annexe 1.

⁹² Le Monde, le 3 novembre 2000.

⁹³ Le Marin, le 10 janvier 1997, page 8 et 9.

Désormais, la France contrôle depuis juin 2003 plus de 25% des navires entrant dans ses ports. Le taux du contrôle obligatoire de l'état des navires étrangers en escale dans les ports français était tombé à 9,6% en 2001. Dominique BUSSEREAU, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, a souhaité réagir dès sa prise de fonction et a fait porter un effort particulier sur l'inspection des navires au cours du second semestre 2002 : pour l'ensemble de l'année 2002, ce taux est remonté à 16,4%. Le taux en nette progression de 2003 résulte d'une forte mobilisation des inspecteurs de sécurité des navires que BUSSEREAU a soulignée. Les inspecteurs titulaires ont reçu, depuis un an et demi, l'aide d'environ une centaine d'experts vacataires, anciens navigants de la marine marchande. Leur contribution, à hauteur de 20% des inspections, a permis de maintenir la qualité des contrôles.⁹⁴

Lorsque des déficiences sont constatées, le consul de l'état du pavillon est informé, ainsi que le secrétariat de l'organisation internationale concernée, l'OMI ou l'OIT, éventuellement les deux. Des travaux doivent remédier aux déficiences ; le navire peut être autorisé à poursuivre sa navigation, quand le défaut ne compromet pas sérieusement la sécurité, la santé ou l'environnement ; les autorités compétentes du port d'escale suivant seront informées, ainsi que l'état du pavillon. En cas de danger sérieux, le navire sera retenu jusqu'à disparition du risque.⁹⁵

L'accent est essentiellement mis sur le contrôle du navire dans une approche excessivement technique (brevets maritimes, qualifications de l'équipage en matière de veille notamment).

Cependant, il est aussi nécessaire de veiller au respect des conditions de travail, d'alimentation des marins et même aux garanties de paiement des salaires. La convention 147 de l'OIT est visée par le mémorandum de Paris ; il ne semble pas que les inspecteurs s'en saisissent, que des observations soient faites sur son fondement.

Les listes noires l'ignorent, alors même que le discours international sur la sécurité maritime met l'accent sur le facteur humain, les compétences et qualifications professionnelles des équipages, à la suite du naufrage du HERALD OF FREE

⁹⁴ Communiqué du Cabinet du secrétaire d'Etat aux Transports et à la Mer, Paris le 4 juillet 2003, "La France remplit désormais ses engagements européens."

⁹⁵ <http://www.parismou.org/>

ENTREPRISE⁹⁶. Le code ISM (International Safety Management) de l'OMI, adopté le 4 novembre 1993, s'efforce d'améliorer le management de la sécurité, d'établir une norme internationale de gestion pour la sécurité de l'exploitation, sans que la pratique du mémorandum mette en œuvre un début de contrôle en ce sens.

L'Union Européenne par l'intermédiaire de la commission a constaté que ce mécanisme n'était pas suffisant pour dissuader les navires inférieurs aux normes de fréquenter les ports européens, cela s'expliquant par le fait que les navires à risques ne faisaient pas l'objet d'une inspection plus minutieuse.

De plus, le mémorandum n'avait pas de force juridique obligatoire et ne prévoit pas de mesure coercitive à l'encontre des autorités maritimes ne respectant pas leurs engagements internationaux.

Une directive sur le contrôle par l'état du port, adoptée le 19 juin 1995 par le conseil sous présidence française, a renforcé le dispositif du mémorandum de Paris en le rendant obligatoire pour les états membres, en renforçant certains contrôles, en faisant obligation aux états membres de publier les résultats des contrôles, et enfin en prévoyant l'interdiction d'accès aux ports européens à certains navires identifiés.

L'article 5.2 prévoit une sélection des navires à inspecter en priorité : ceux battant pavillon d'un état ciblé, ceux faisant escale pour la première fois dans un port européen, ceux faisant l'objet d'une visite renforcée, ceux dont la classe a été suspendue (le ciblage s'effectue en fonction du pavillon, de la société de classification, de l'âge du navire et de son passé technique et opérationnel).⁹⁷

Cette directive a force obligatoire, elle rend les mécanismes du mémorandum contraignants au sein de l'Union Européenne, les états membres pouvant en effet être sanctionnés par la commission en cas de non respect des dispositions.

Cependant, en renforçant les prérogatives de l'état du port au delà des limites fixées par les conventions de l'OMI et de l'OIT, elle engendre une augmentation du risque de mesures unilatérales et va à l'encontre d'une harmonisation universelle des pratiques de contrôle par l'état du port recherchée actuellement par l'OMI. En effet, le contrôle par l'état du port peut accroître le risque de mesures unilatérales, dans la mesure où

⁹⁶ CHAUVEL A.M (1996) « Sécurité en mer », le code ISM, Bordeaux, Ed. Préventique.

⁹⁷ <http://www.europa.eu.int/celex/>

certaines autorités sont tentées de privilégier l'application de leurs normes nationales plutôt que celles édictées par les conventions internationales.⁹⁸

L'absence d'uniformité est préjudiciable aux navires soumis à une multitude de juridictions et de systèmes de contrôles différents.

De plus, la publication d'une liste noire des navires ayant été retenue au moins deux fois au cours des deux dernières années a été mise en œuvre. Cette liste précise le nom du bâtiment, le pavillon d'immatriculation, la société de classification, le nombre de détentions subies, le port, la date de contrôle.

Depuis 1995, le SIRENAC élabore la liste trimestrielle des navires récidivistes diffusée par le secrétariat du MOU aux grands organes de la presse maritime européenne, afin de décourager les opérateurs d'exploiter des navires sous normes dans les eaux européennes.

SECTION 3 : LA MISE EN ŒUVRE UNILATERALE DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT : L'OIL POLLUTION ACT (1990)

En raison de sa configuration géographique particulière, de sa place stratégique dans le commerce maritime international, de sa position économique prépondérante dans le marché mondial et de l'importance considérable de ses côtes, les USA ont préféré agir seuls dans le contrôle par l'état du port, de manière individuelle (malgré une coopération avec les autorités du mémorandum de Paris depuis 1986).

Une loi fédérale de 1838 avait pour la première fois mis en place un système de contrôle des navires à vapeur. Le programme de contrôles portuaires et d'inspections s'est ensuite développé pendant plus d'un siècle, mis en œuvre par l'US Coast Guard.

La législation américaine toujours plus touffue en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution s'est efforcée d'éliminer les navires sous normes des eaux américaines, ou du moins, les navires en mauvais état de navigabilité.

⁹⁸ <http://www.parismou.org/>

L'US Coast Guard a pour cette fin été doté de prérogatives importantes en matière d'identification, de ciblage et d'élimination des navires sous normes.

Sa mission est de restreindre ses inspections et visites sur les bâtiments réputés être les plus dangereux pour l'environnement et la sécurité. Il a le pouvoir de sanction en cas de non conformité, et d'interdiction d'accès aux ports américains.

Pour l'US Coast Guard, « un navire est considéré comme inférieur aux normes, si la coque, l'équipage, la machine ou les équipements sont substantiellement au-dessous des normes fixées par la réglementation américaine ou les conventions internationales ».⁹⁹

Les USA ont adopté l'OIL pollution Act le 18 août 1990, une législation spécifique contre la pollution des mers par les hydrocarbures. Cette réglementation est entrée en vigueur en décembre 1994 et faisait suite à la plus grande marée noire que les USA aient connu, celle du Supertanker Libérien EXXON VALDEZ qui s'est échoué le 24 mars 1989, dans le Prince William Sound au large de l'Alaska, par suite d'une erreur de navigation. Cette catastrophe a engendré le déversement de plus de quarante mille tonnes de pétrole brut dans une réserve écologique d'une dimension inqualifiable.

En réaction immédiate à ce désastre écologique, le congrès américain poussé par une opinion publique et des médias très puissants, s'est efforcé d'adopter promptement et à l'unanimité une réglementation rigoureuse en matière de prévention de la pollution et du renforcement de la sécurité maritime.

De toutes les dispositions figurant dans l'OIL POLLUTION ACT, la plus importante est sans conteste l'obligation pour les nouveaux navires citernes ou les pétroliers d'être équipés d'une double coque. Les pétroliers construits antérieurement à la date de promulgation de l'Act doivent être équipés de doubles coques à des dates déterminées par un calendrier qui tient compte de l'âge du navire, de son tonnage, de son type de construction (simple paroi ou double fond).

Les navires à simple coque de trente cinq ans et plus (jusqu'à quinze mille tonnes), de 30 ans et plus (de quinze mille à trente mille tonnes) et de 23 ans et plus (au delà de

⁹⁹ P. BOISSON « Droit et politique de la sécurité maritime ». Bureau VERITAS, 1998

trente mille tonnes) sont interdits depuis le 1^{er} janvier 2000. Les navires à simple coque de cinq mille tonnes ou plus devront être retirés avant 2010¹⁰⁰.

En 2015 au plus tard, tous les pétroliers à simple coque seront interdits d'accès dans les eaux américaines et retirés de la circulation.

Dans le domaine du droit social maritime, l'US Coast Guard contrôle les réglementations acceptées au niveau international, celles relatives à l'équipage, la formation et la qualification du personnel ainsi que la veille à bord et les règles relatives à la durée maximale du travail à bord de tous les navires. Si les normes ne sont pas correctement appliquées par les états du pavillon, alors l'état du port (USA) pourrait refuser l'entrée des navires dans les eaux territoriales américaines.

En matière de responsabilité, les rédacteurs de l'OPA tentèrent de réduire à néant l'un des piliers traditionnels du droit maritime, à savoir la limitation de responsabilité dont bénéficie l'armateur ou le propriétaire d'un navire, limitation existant dans nulle autre branche du droit (propre au transport maritime)¹⁰¹. Les USA souhaitaient par là mettre en place un dispositif prévoyant une réparation illimitée ou intégrale des dommages de pollution assortie d'une assurance obligatoire.

Cette loi a également créé un fonds spécial, alimenté par une taxe, capable de fournir immédiatement un milliard de dollars en cas de marée noire.

La responsabilité du pollueur est très étendue, qu'il s'agisse des propriétaires ou opérateurs de navire ou des gérants des installations portuaires. Ils sont déclarés seuls responsables des frais de réparation engagés et des dégâts économiques et écologiques provoqués par la catastrophe.

Des limites à la responsabilité financière sont prévues, au niveau de l'état fédéré, mais elles ne s'appliquent pas dès lors que l'accident peut être imputé à une faute, une négligence ou au non-respect de la réglementation.

La législation contraint par ailleurs les propriétaires de navires de plus de trois cent tonnes et de tout navire transportant du pétrole dans la zone économique exclusive à destination d'un port américain à prouver leur solvabilité.

¹⁰⁰ Le Monde, le 4 mars 2000, Sylvie Kauffmann.

¹⁰¹ M. REMOND – GUILLOUD « Marées Noires : les Etats Unis à l'assaut » (L'Oil Pollution Act de 1990), DMF 1991 339-353

Si le navire donne satisfaction, les autorités fédérales par le biais des Coast Guards lui délivrent un certificat de responsabilité financière, sans lequel il ne peut pas entrer dans les eaux territoriales américaines.

L'OPA constitue l'une des principales manifestations de l'unilatéralisme en droit international. Les répercussions de cette réglementation ont été impressionnantes tant sur le plan de la prédominance de l'OMI en matière de sécurité maritime, qui a perdu de sa crédibilité, que sur le plan du débat simple coque/double coque (ou solution alternative) qui continue de faire couler beaucoup d'encre.

SECTION 4 : LA VIOLENTE POLEMIQUE « SIMPLE COQUE » / « DOUBLE COQUE »

La naissance de cette vive controverse s'est inscrite dans la recherche permanente de la limitation des risques en matière de transport d'hydrocarbures en essayant d'améliorer la qualité des navires.

Un débat s'est ouvert sur la nouvelle conception des tankers entre les navires à simple coque classiques et les navires à double coques séparées par un espace, la seconde coque étant destinée à prévenir les fuites d'hydrocarbures si la première en venait à être percée.

PARAGRAPHE 1 : LES PARTISANS DE LA DOUBLE COQUE

Cette solution constitue en fait le prolongement de l'idée contenue dans la règle 13 E de la convention MARPOL, à savoir placer une épaisseur substantielle de ballast entre le bordé des murailles et des fonds du navire, exposé aux abordages et échouements, et la cargaison d'hydrocarbures. La règle 13 E protège environ le tiers de la cargaison, la double coque protège le tout¹⁰².

¹⁰² Bureau VERITAS «Pétroliers à double coque. Effets sur la pollution des mers par les hydrocarbures. » Paris, décembre 1991.

A la différence de la réglementation américaine interne, la convention MARPOL admet des solutions alternatives aux doubles coques. Ces méthodes distinctes de protection structurelle de la cargaison possèdent chacune leurs avantages et inconvénients.

Les techniciens en construction navale américains ont été les premiers à louer les vertus de cette double coque, suite à l'adoption de l'OIL POLLUTION ACT en 1990, fixant l'élimination totale des « simples-coques » à 2015.

Ces mesures semblent constituer une avancée remarquable dans la prise de conscience des risques, car il apparaît certain que cette double paroi épaisse de deux mètres protège la cargaison du navire en cas de collision ou d'échouement, et constitue par là même une protection complète contre les risques de déversement du pétrole dans les eaux, en cas de dommages mineurs occasionnés au bordé extérieur.

A titre de variantes, d'autres conceptions de tankers peuvent être acceptées par l'OMI et jugées équivalentes, tels que les navires citernes à pont intermédiaire (mid-deck) ou le pétrolier type conçu par les européens, le E3(pétrolier européen, économique, écologique) beaucoup plus sûr mais également plus coûteux que le double coque.

Le pétrolier à pont médian E 3 est équipé de deux citernes indépendantes, supérieure et inférieure, et séparées par une cloison ; le principe est que la pression hydrostatique de l'eau de mer est plus importante que celle exercée par le pétrole dans les cuves, en cas de déchirement du fond. Le pont médian se situe à mi-hauteur, à six mètres du fond. Si un accident survient, l'eau de mer envahit la citerne du fond et fait pression sur le pétrole qui est repoussé dans les ballasts latéraux.

Pour le pétrolier à pont intermédiaire « mid-deck » de conception japonaise, le principe est sensiblement le même, le pont étant situé à douze mètres du bordé de fond.

Par rapport à la double coque, les deux avantages majeurs de ces types de pétroliers sont la possibilité de charger les doubles fonds et la protection latérale beaucoup plus importante, mais ces avantages n'ont pas convaincu les autorités américaines qui refusent de considérer ces solutions comme équivalentes aux doubles coques.¹⁰³

En définitive, alignés sur les Etats-Unis, les hommes politiques européens ont cru pouvoir trancher le débat « simple-coque »/« double-coque », en instituant dans les

¹⁰³ Entretien avec PAUL FABRE, ingénieur en construction navale

packages « ERIKA I et II » la suppression progressive des simples coques des eaux de l'Union Européenne et le remplacement par des doubles coques uniquement pour le transport d'hydrocarbures lourds.

La décision du conseil des ministres du 27 mars 2003 a prévu que tous les pétroliers à simple coque du type de l'ERIKA et du PRESTIGE âgés de plus de vingt trois ans seront immédiatement bannis des ports de l'Union alors que l'élimination des navires plus récents aura lieu plus tôt, à savoir entre 2005 et 2010, en vertu d'un calendrier plus rigoureux que celui prévu par les règles de l'OMI.

Pendant la période d'élimination progressive, les pétroliers qui n'ont pas encore atteint l'âge limite seront soumis à des contrôles de sécurité plus stricts.

Selon ce nouveau règlement du Parlement Européen du 22 juillet 2003, (règlement n° 1726/2003), l'Europe va ainsi appliquer des règles tout aussi strictes que celles en vigueur aux USA en ce qui concerne l'élimination progressive des pétroliers à simple coque.

Au cours des trois dernières années déjà, la part des pétroliers à double coque dans la flotte mondiale (exprimée en tonnage), est passée de 30 à 50% et les chantiers navals ont en commande une capacité supplémentaire de soixante millions de tonnes¹⁰⁴.

Le seul point noir est que les pays de l'Union Européenne ne pourront pas interdire le passage à ces vieux bateaux dans la mesure où ils ne s'arrêtent pas en Europe.

Par exemple, un navire du type PRESTIGE qui chargerait du fuel n°2 à Riga en Lettonie pour le livrer à Singapour, pourra passer dans la mer du nord, dans la Manche, devant la Bretagne et le Cap Finistère en Galice selon le principe de la liberté des mers.

PARAGRAPHE 2 : LES ADVERSAIRES DE LA DOUBLE COQUE

Il faut cependant affirmer clairement, même si ce sont là des vérités gênantes que nombre de bateaux à simples-coques sont en meilleur état que des « doubles-coques » récents ; tout dépend de l'entretien : le chimiquier IEVOLI SUN qui a sombré

¹⁰⁴ EURINFO "Commerce maritime ; Eviter les eaux troubles"

au large de Cherbourg le 30 octobre 2000, était un double coque, âgé de dix ans, battant pavillon italien, composé d'un équipage italien. Une voie d'eau à l'avant du navire a rempli l'espace entre les deux coques. Le bateau s'est enfoncé doucement mais inexorablement car il était déjà sérieusement endommagé, faute de maintenance.

D'une part, la conception de double coque présente des inconvénients majeurs sur le plan technique : elle peut receler des dangers supplémentaires car les gaz enfouis dans l'intervalle (espaces vides des doubles fonds dangereux) créent un risque d'explosion. Cette double paroi ne rend pas non plus les citernes increvables, elle est inefficace en cas de chocs importants quant à la stabilité du navire.

Ces navires risquent à terme de poser de sérieux problèmes en matière de corrosion et de faiblesse des structures plus importants que les navires à simple coque.

De plus, le problème du contrôle de la corrosion est manifeste lors des visites qui s'intègrent dans l'exploitation commerciale du navire. Celui-ci n'est pas mis à sec, les inspecteurs ne peuvent pas descendre dans les ballasts, dans l'espace vide de deux mètres de largeur où s'effectue le phénomène de corrosion, cela rend difficile l'entretien et l'inspection de la structure, de l'épaisseur des tôles.

En pratique, il faudrait, pour vérifier sérieusement l'état d'un navire, le vider (et le dégazer) totalement et sonder point par point, la double structure métallique.

Pour vérifier une coque, on emplit les soutes d'eau, après dégazage, et les inspecteurs s'installent à l'intérieur du bateau, dans une petite embarcation, en sondant les parois au fur et à mesure que l'on vidange.

Mais cette technique ne dit rien sur l'usure du métal d'un « double-coque », puisque l'on ne peut inspecter que la paroi interne, côté cargaison, alors que les risques sont justement dans la double paroi elle-même, dans cet intervalle où s'accumulent les gaz corrosifs et l'eau de mer.

L'atmosphère humide et salée dégrade rapidement en profondeur n'importe quel bateau mal conçu, mal peint, insuffisamment entretenu.

Si l'on y ajoute les facteurs liés aux cargaisons qui ne sont pas chimiquement neutres, on réalise que la «double coque», présentée comme la panacée, est un piège à

corrosion dont le risque majeur est de camoufler dans cette double structure, une usure du métal à laquelle un coup de peinture ne suffira pas à remédier.

En outre, les doubles coques, en emprisonnant des gaz dans leurs parois, sont infiniment plus exposés que les simples-coques au risque d'explosion.¹⁰⁵

D'autre part, des contre arguments ont été avancés sur le plan économique :

Pour un VLCC double coque, ce concept engendre un surcoût de construction compris entre 14% et 21%.

Pour l'entretien d'un super tanker à double fond vieillissant, un coût supplémentaire de 25% serait à prévoir.

De plus, pour chaque accident subi par le navire, le coût global des réparations serait de 25% plus élevé que pour une simple paroi.¹⁰⁶

Enfin, interdire au delà d'une date définie les simples-coques, c'est pousser les armateurs à cesser d'entretenir leurs navires au fur et à mesure que s'approchera l'échéance. Cela revient à laisser naviguer davantage de navires à risques qu'actuellement.

Parmi les professionnels farouchement opposés au concept de double paroi, Bob Somerville, patron de l'American Bureau of Shipping, première société de classification mondiale, a déclaré, lors d'une conférence en Grèce en octobre 2003, que ce n'était qu'une simple question de temps pour qu'une pollution importante soit provoquée par un pétrolier double coque. Les problèmes de maintenance sont tels que, selon lui, il y aura des accidents.

Il est difficile de mettre en doute son opinion, étant parfaitement placé pour connaître les problèmes potentiels que peuvent rencontrer les navires de commerce¹⁰⁷, ses propos étant de surcroît corroborés par PL. Dreyfus, président des armateurs de France selon qui « on ne sait jamais ce qui se passe entre les deux coques ».

L'OMI, s'est érigée en grande contestatrice des nouvelles règles de conception des pétroliers par l'intermédiaire de son secrétaire général, Efthimios Mitropoulos, qui n'a

¹⁰⁵ propos tenus par P.FAVRE

¹⁰⁶ <http://www.imo.org/>

¹⁰⁷ Double coque "Keep the seas blue" joleguen.free.fr

pas hésité à déclarer son hostilité quant à l'efficacité de la double coque imposée par les USA et l'Union Européenne, et aux mesures adoptées en mars 2003 par les quinze à la suite du naufrage du PRESTIGE.

Cet ancien officier de la marine marchande (contre amiral des gardes-côtes grecs) a remplacé, début 2004, le vétéran canadien William O'Neill à la tête de l'organisation onusienne, et a rejeté, dès son entrée en fonctions, la décision de Bruxelles d'interdire le transport de pétrole lourd par des pétroliers à simple coque tout comme l'accélération de l'élimination des navires pétroliers âgés.

Ce spécialiste des problèmes de sécurité en mer dévoile ses interrogations à propos de la résistance de la double coque préconisée par la commission européenne « sa mission n'est pas d'améliorer la sécurité des pétroliers, mais de protéger l'environnement en cas de collision de faible intensité. Si la première coque est détruite, la seconde paroi permet d'éviter le naufrage mais ce n'est pas une protection en cas d'accident grave ».

Selon lui, il faut encourager les réglementations à l'échelle planétaire : « le transport maritime, par nature, est global et non pas régional. L'OMI est le seul organisme mondialement reconnu chargé de réglementer cette activité. Les mesures unilatérales de Bruxelles contre des navires qui ne battent pas pavillon européen constituent une menace pour l'ensemble du commerce maritime ».¹⁰⁸

Certes, la mise en route des réformes décidées par l'OMI prend plus de temps qu'au niveau local en raison de la recherche systématique d'un consensus.

Cependant, il convient en parallèle de mener tout un dispositif de mesures contre les pavillons de complaisance dans lesquels les navires inférieurs prolifèrent étrangement, même s'il ne faut pas faire trop rapidement l'amalgame entre pavillons ouverts et « bateaux poubelles ».

¹⁰⁸ Le Monde du 9 juillet 2003, "L'OMI conteste les règles européennes sur les pétroliers", Marc Roche.

CHAPITRE 3 : LE PHENOMENE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE : LIEU DE PREDILECTION DES NAVIRES INFERIEURS AUX NORMES

Un navire naviguant sous pavillon de complaisance est un navire qui porte le pavillon d'un pays différent du pays de son propriétaire.

Ce phénomène repose sur le fait, pour un navire, d'arborer, un pavillon autre que celui de sa véritable nationalité, d'être immatriculé dans un état avec lequel le navire n'a aucun lien substantiel.

L'expression « pavillon de complaisance » est traduite littéralement de l'anglais «flags of convenience». On ne nous en voudra évidemment pas d'utiliser plus volontiers le sigle anglo-saxon, moins lourd que le génitif français.

En effet, l'expression française est synonyme de servilité, de laxisme, tandis que le vocable anglais se rapproche plus de l'indulgence, de la commodité, de la facilité, comportant un sens beaucoup moins défavorable.

Les pavillons de complaisance présentent de sérieux avantages pour un armateur non résident car ils pratiquent un triple dumping : réglementaire, fiscal et social.¹⁰⁹

- Dumping réglementaire : ils permettent d'échapper en grande partie aux réglementations nationales et internationales, pourtant draconiennes, et aux réquisitions éventuelles par les pouvoirs publics nationaux en cas de crise.

L'enregistrement sur des imprimés tout préparés et sans contrôle s'effectue en une journée dans un consulat ou une ambassade, et l'état qui prête ainsi son pavillon est rémunéré au forfait en fonction du tonnage du navire.

La réglementation de l'état accordant son pavillon est donc faible, voire inexistante.

- Dumping fiscal : les droits d'enregistrement sont de 30% à 50% inférieurs à ceux habituellement pratiqués en Europe (avantages fiscaux et financiers intéressants).

¹⁰⁹ <http://www.equipement.gouv.fr/>

- Dumping social :enfin, puisque les états concernés ne reconnaissent ni conventions collectives ni protection sociale et que les équipages, parfois de bonne qualité, sont sous-payés (coût d'exploitation réduit).¹¹⁰

Les avantages financiers et fiscaux sont sans aucun doute l'élément principal du développement de la flotte de complaisance. Les armateurs faisant naviguer leurs navires sous ces pavillons peuvent ainsi les exploiter presque sans contrainte et beaucoup d'entre eux négligent souvent la sécurité au profit de la rentabilité.

Or, de fâcheuses conséquences peuvent être tirées du développement fulgurant des flottes de complaisance qui gangrènent la flotte mondiale : les registres de complaisance, Panama, Libéria, Bahamas (les trois premières flottes mondiales), Belize, Chypre, Malte, Saint-Vincent et Grenadines, São Tomé, les îles Marshall, les Bermudes, Antigua, Vanuatu, les îles Cayman, le Honduras, Sri Lanka, Gibraltar, une quinzaine de micro états représentant 0,4% de la population mondiale, se sont mis à marchander leur souveraineté sur le marché maritime international en enregistrant les flottes sous leur propre pavillon sans pour autant disposer des moyens de gestion et de contrôle adéquats.¹¹¹ De ce fait, ces registres se retrouvent systématiquement dans la liste des navires à risques et dans le collimateur de l'opinion publique à l'échelle planétaire dès qu'une catastrophe impliquant un « bateau poubelle » survient.

SECTION 1 : LA GENESE ET L'HISTORIQUE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE

Pour expliquer l'historique des FOC (Flags Of Convenience), il faut remonter à l'immédiat après guerre. Des armateurs américains, criblés de dettes, obtiennent de leur gouvernement l'autorisation de naviguer sous ce que l'on appelle alors des flags of Necessity (pavillons de nécessité). Les pavillons de complaisance, au sens strict, remontent aux années 1920, lorsque le Panama a trouvé ce subterfuge pour contourner la législation de l'Amérique de la prohibition.

¹¹⁰ <http://www.marine-marchande.fr/>

¹¹¹ <http://www.oecd.org/>

Seules contraintes des autorités :le pays de convenance doit avoir un régime « acceptable pour le gouvernement américain » et ne pas faire de concurrence à l'économie américaine. Les armateurs d'outre-Atlantique choisissent en priorité des nations dépendantes des Etats-Unis, qui n'ont rien à leur refuser. En effet, des armateurs de nationalité américaine sont tenus de posséder 60% de la valeur de l'armement établi sous FOC et s'engagent à ramener leurs navires, en cas de guerre ou de tension internationale, sous pavillon américain. Ces critères expliquent le choix premier du Panama, du Libéria, et, accessoirement, du Honduras et du Costa Rica.

Dès 1975, la surcapacité du transport maritime a entraîné un effondrement des taux de fret, aggravé par une diminution des échanges. La concurrence est devenue féroce tant avec les pays de l'Est qui subventionnaient leurs armements, se réservaient des trafics, que vis à vis des nouveaux pays industrialisés ou des FOC. En 1976 ; à la suite d'une longue grève des marins, les armateurs de la RFA (République Fédérale d'Allemagne) font passer 40% de leur flotte sous pavillon chypriote, rejoignant ainsi la situation des USA et de la Grèce, des intérêts «états-uniens »et helléniques considérables s'abritant dans ces paradis fiscaux.¹¹²

Progressivement, tous les pays européens ont eu recours à la libre immatriculation des navires, de sorte que leur flotte dite contrôlée, sous pavillon étranger, représente actuellement entre le tiers et la moitié de la flotte sous pavillon national.

Par exemple, le Libéria, pays ravagé par la guerre civile depuis plusieurs années, dispose d'une administration installée à Reston Virginia (USA)¹¹³ n'ayant ratifié quasiment aucune convention internationale de l'OMI et de l'OIT.

Ainsi, l'explosion du marché des pavillons de complaisance est récente, et ce phénomène est devenu dominant. En 1955, les dix principaux FOC représentaient 9% de la flotte mondiale. Ils sont passés à 23% en 1970, à 37% en 1985, 56,5% en 1998. En 1998, le Panama contrôlait 10% de la flotte mondiale, le Libéria 13%, et Chypre, les Bahamas et Malte, 5% chacun. A l'heure actuelle, en 2004, ils comprennent plus de 64% en tonnage.

¹¹² P.CHAUMETTE "Les cahiers scientifiques du transport" n°35/1999

¹¹³ Republic of Liberia, Bureau of Maritime Affairs, Liberian Services Inc, Reston international center; 11800 Runrise Valley Drive, Reston Virginia 22091, USA.

Sur les quatre vingt mille navires de fort tonnage parcourant les océans, plus de la moitié arborent un pavillon de complaisance et près de 75% des marins dépendent d'un FOC.

Les compagnies pétrolières y ont de plus en plus recours à la suite des fortes indemnités et réparations concédées après les catastrophes de l'AMOCO CADIZ, de l'EXXON-VALDEZ (10 milliards de francs).

61% des sept mille cent navires pétroliers sont placés sous ces pavillons : Libéria 17,6%, Panama 15%, Grèce 8,6%, Bahamas 8%, Malte 6,5%, Chypre 2,5%.

Or, on le sait, l'essentiel des « bateaux poubelles » compromis dans les accidents majeurs sont sous FOC. On estime de quatre à cinq mille le nombre de bateaux dangereux. L'âge moyen des bateaux immatriculés à Antigua atteint dix-sept ans, ceux de Saint-Vincent-et-les-Grenadines de vingt et un ans, ceux des îles Turk et Caicos de vingt deux ans.

Par exemple, l'EDOIL, un chimiquier construit en 1975, déclassé en raison de son mauvais état et reconverti dans le transport de liquides agroalimentaires, enregistré aux Iles Tongas (Océan Pacifique), est bloqué depuis le 3/02/2003 par les autorités en rade de Sète, après le dépôt d'une plainte auprès du Tribunal de Grande Instance de Montpellier (en date du 24 mars 2004) par la fédération internationale des Droits de l'Homme et par son équipage (deux grecs et cinq pakistanais). Cette plainte a été déposée contre son armateur, un grec, J. Pandernalis, pour « mise en danger délibérée de la vie d'autrui »¹¹⁴ et contre la société Vernicos, basée dans le port du Pirée.

Un tout nouvel exemple montre que même le plus grand pays enclavé du monde, la Mongolie, s'est découvert une vocation maritime et a été le dernier entrant sur le florissant marché des pavillons de complaisance. Deux cents soixante bateaux naviguent aujourd'hui sous les couleurs de la Mongolie dont le registre, exploité commercialement depuis février 2003, propose des tarifs très compétitifs et n'impose aucune restriction à la possession de quelque bateau que ce soit. Le 21 novembre 2003, le FEST, navire battant pavillon mongol transportant des grumes a fait naufrage en

¹¹⁴ Libération, lundi 9 juin 2003 «L'Edoil, bateau-poubelle bloqué à Sète », par Catherine BERNARD

mer du Japon après avoir subi une avarie de moteur. Ce navire âgé de quarante ans a coulé mais les treize marins russes ont été sauvés...¹¹⁵

Pendant que les FOC se multipliaient, les armateurs qui exploitaient toujours leurs navires sous pavillon national, avaient de plus en plus de mal à faire face à la concurrence et semblaient condamnés à la faillite. Face à cette situation critique, au cours des années quatre vingt, les états maritimes les plus touchés par la fuite des navires ont proposé la création de pavillons économiques, ou de pavillon Bis, ou pavillons d'Outre-Mer afin de diminuer les coûts d'exploitation tout en conservant une flotte sous pavillon national. Le coût de l'équipage étant le principal critère de concurrence, il s'agissait d'armer des navires, par exemple pour la France sous pavillon national, soumis donc aux lois françaises mais avec un équipage étranger et un état-major français. Ces pavillons permettent donc d'engager des marins au contrat et de composer les équipages avec une nombreuse main-d'œuvre étrangère.¹¹⁶

Ces pavillons-bis sont en fait des pavillons nationaux aux règles assouplies : le pavillon TAAF (Terres Antarctiques Australes Françaises) plus connu sous le nom de pavillon des Kerguelen pour la France, le DIS (Danish International Ship Register) pour les danois, le NIS (Norvégien International Ship register) en Norvège, le GIS (Geographic information systems) en Allemagne, les Antilles Néerlandaises pour les Pays Bas ou l'armement alternatif de l'île de Man, ce petit paradis de l'opacité fiscale pour les britanniques.

Créé en octobre 1986, le pavillon des Kerguelen permet d'employer jusqu'à 65% de marins étrangers et de réduire les charges sociales de 50% et la France, qui disposait de quarante sept mille officiers et marins en 1975, n'en avait plus que neuf mille neuf cent en 2000.¹¹⁷

Il est vrai que cette solution préserve l'existence d'un lien réel entre le navire et l'état du pavillon. L'immatriculation d'un navire sur un registre bis suppose en effet, le

¹¹⁵ « The New York Times » du 12 juillet 2004

¹¹⁶ J. BULOT « Colères Noires : Amoco, Tanio, Erika : trois naufrages de complaisance ».

¹¹⁷ "Ces espaces hors la loi du transport maritime" le 24 février 2000, le Monde Diplomatique, Laurent CARROUE

respect des dispositions du droit interne en matière de circulation et de sécurité maritime.

SECTION 2 : L'INELUCTABLE CORRELATION ENTRE COMPLAISANCE MARITIME ET LA PROLIFERATION DES NAVIRES INFERIEURS AUX NORMES

De nombreuses conventions internationales de l'OMI et de l'OIT n'ont pas été signées et ratifiées par les pays de libre immatriculation : ceci est un pathétique constat de la réalité. Ce fait observable n'est pas sans effet sur la sécurité des transports maritimes.

Les FOC constituent des rattachements fictifs des navires à des ordres juridiques souples, peu contraignants sur le plan fiscal, quant aux contrôles administratifs, quant à la liberté de constitution des sociétés, quant au droit social.

Les FOC autorisent des ressortissants étrangers à détenir ou à contrôler ses navires ; l'immatriculation est une opération aisée, peu coûteuse, comme le transfert d'immatriculation ; l'imposition fiscale des revenus de l'exploitation du navire est faible ou dérisoire ; les navires immatriculés ne jouent aucun rôle dans l'économie nationale, à l'exception de la taxe annuelle d'immatriculation ; le pays d'immatriculation est quasiment dénué d'administration pour veiller au respect de la législation internationale et nationale concernant aussi bien l'état technique du navire que les effectifs suffisants à bord , les compétences professionnelles, et le repos des équipages¹¹⁸ .

L'armement des navires par des équipages étrangers est autorisé, le droit social maritime laisse l'armateur maître de sa gestion du personnel, des rémunérations versées ; ce qui induit bien souvent un grand nombre d'accidents (les effectifs sont

¹¹⁸ <http://www.oecd.org/>

certifiés par les états du pavillon qui délivrent eux-mêmes les « safe manning certificates »).¹¹⁹

Par exemple, le coût salarial d'un navire de ligne régulière sous pavillon français a été évalué en 1999 à onze millions de francs par an contre 8,5 sous pavillon des Kerguelen et 3,6 à 4 millions de francs sous un FOC, soit près de 63% d'économie.

Ces gains réalisés en amont sur l'équipage se répercutent forcément en aval sur le niveau de sécurité de la flotte mondiale, qui est pourtant une priorité internationale non seulement pour le bien être des équipages et la régularité des courants d'échanges, mais aussi en raison des risques potentiels que les cargaisons des navires présentent souvent pour la santé humaine et l'environnement marin.¹²⁰

Il est certain que même le navire le mieux entretenu et armé par un équipage très qualifié peut faire naufrage et provoquer la perte de vies humaines ou d'autres dommages.

Toutefois, les risques de pertes de navires augmentent considérablement lorsque les propriétaires et les exploitants de navires immatriculés dans des registres ouverts ne respectent pas la réglementation internationale.

Ces exploitants de navires sous-normes n'hésitent pas à faire courir des risques à leurs équipages, aux économies côtières et aux écosystèmes pour réaliser des bénéfices plus élevés.

La navigation sous-normes pose un problème persistant car les administrations de certains états du pavillon ne sont pas désireuses, ou pas capables, de s'acquitter de leurs responsabilités en matière d'application des règles et normes internationales.

Par ailleurs, les organes chargés de veiller et de contrôler la mise en conformité (autorités de l'état du port, sociétés de classification agissant au nom des états du pavillon, affréteurs, assureurs maritimes) ne font pas tous preuve de la même diligence pour contrôler et agir lorsqu'ils détectent des cas de non-respect de la réglementation internationale.

¹¹⁹ Rapport OCDE 2002

¹²⁰ Heintz v. «Erika et Prestige, alors quoi de neuf depuis? Journal des accidents et catastrophes» cerdacc,2003

Dans cette situation, les exploitants de navires sans scrupules peuvent facilement réaliser des économies en agissant illégalement, et bénéficier d'avantages concurrentiels déloyaux.

Plusieurs raisons expliquent cette forte corrélation entre les accidents maritimes et certains registres d'immatriculation :¹²¹

- Les propriétaires ou exploitants de navires ont la possibilité de changer d'identité ou de la cacher en utilisant des sociétés fictives, et ainsi, éviter d'être connus comme laxistes.
- Les exploitants sont difficilement identifiables du fait d'une quasi absence de surveillance par l'administration maritime « de complaisance ». Ils sont par là même plus enclins à prendre des risques que les exploitants de navires immatriculés sous pavillons traditionnels.
- Le contrôle des navires par l'état du port est moins efficace car l'administration maritime ne peut que signaler les navires enfreignant les normes à l'état du pavillon, lequel n'a aucun véritable contrôle sur l'armateur.
- Le contrôle du respect des normes est incompatible avec un FOC qui a un but purement lucratif.

Selon l'OCDE, « l'immatriculation des navires reste avant tout une affaire de concurrence et l'on constate souvent que des considérations commerciales l'emportent sur les questions de sécurité ».

En effet, l'argument développé par les armateurs pour justifier la délocalisation de leurs navires est qu'ils sont confrontés à une concurrence internationale très vive.

Ils doivent donc aligner leurs coûts sur ceux de leurs concurrents¹²².

Pour illustrer ces motifs, les catastrophes maritimes de grande ampleur telles que le TORREY CANYON en 1967, l'OCEAN EAGLE en 1968, l'ARGO MERCHANT en 1976, l'AMOCO CADIZ en 1978, l'EXXON VALDEZ en 1989, Le SCANDINAVIAN STAR en 1990, Le BRAER en 1993, le SEA EMPRESS en 1996, l'ERIKA en 1999, le PRESTIGE en 2002 ont mis en évidence l'irresponsabilité absolue d'une chaîne de transport maritime opérant dans le non droit et n'obéissant

¹²¹ Rapport OCDE, 2002

¹²² "Pavillons de complaisance", <http://joleguen.free.fr>

qu'à la logique du profit maximum dans le minimum de temps. Ceci, dans le plus total mépris de toute considération autre que financière : mépris de la législation sociale, par l'utilisation de FOC exploitant sans vergogne une main d'œuvre sous payée et sous-qualifiée ; mépris des impératifs écologiques par la prise de risques énormes pour les écosystèmes marins et littoraux qu'entraîne le recours à des navires hors normes et aux sociétés de classification de complaisance ; mépris de la vie tout court, par la souffrance et la cruauté infligées aux mammifères et oiseaux marins.¹²³.

SECTION 3: LES SOLUTIONS PROPOSEES POUR LUTTER CONTRE LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE ET ERADIQUER LE TONNAGE SOUS NORMES

L'affaiblissement des liens traditionnels du navire avec l'état du pavillon, la complaisance de nombreux états d'immatriculation ont été compensés par le développement d'un droit international classique, dont le respect nécessite d'abord la ratification des conventions internationales et par l'adoption de mesures mises en œuvre à l'échelon régional. La souveraineté nationale des états complaisants rend ces conventions internationales maritimes parfois illusoire.

La communauté internationale n'a pas la capacité d'imposer une sorte de principe de non-prolifération de la complaisance, c'est à dire n'admettre le droit d'immatriculation des navires que vis-à-vis des états dotés effectivement des moyens de les contrôler, en relation avec un lien substantiel effectif d'exploitation.

La complaisance n'est pas un phénomène sans conséquence ; elle rend impossible une concurrence loyale dans le secteur des transports maritimes. L'immatriculation sous complaisance d'un navire amorti permet de proposer des coûts de fret sans comparaison : les concurrents doivent s'aligner ou disparaître.

Seuls les transports sophistiqués acceptent la rémunération de la sécurité et des compétences. Dans ce secteur, seulement des navires modernes peuvent être rentables.

¹²³ Le Monde Diplomatique "Double discours européen sur la complaisance maritime", le 6 novembre 2000,

Dès lors, il convient d'imposer le respect des règles internationales, par dessus l'autorité flasque des états du pavillon.

Le renforcement du pouvoir des états côtiers, s'il n'est pas internationalement organisé, a eu cependant des effets favorables à l'encontre des navires sous normes :

Ainsi, dès 1993, à la suite du naufrage du BRAER, le Parlement Européen exigea de la commission de Bruxelles l'interdiction aux pétroliers de plus de quinze ans de mouiller dans les eaux de l'Union, l'adoption d'un échancier interdisant l'accostage aux pétroliers non dotés d'une double coque. Mais sous la pression du lobby pétrolier, le conseil des ministres de l'Union s'en remit aux décisions de l'OMI.¹²⁴

Seuls le Japon et les USA ont fait cavalier seul en prenant des mesures extrêmement contraignantes à l'encontre des navires séjournant dans leurs eaux territoriales.

L'émotion entraînée par les marées noires de l'ERIKA et du PRESTIGE ont enfin conduit les pouvoirs communautaires à prendre des mesures en rupture avec le laissez-faire ambiant. La Commission Européenne, sous l'impulsion de Loyola De Palacio a pris le relais des politiques élaborées aux USA et au Japon.

Il existait certaines caractéristiques communes à tous ces accidents :

D'une part, les chargeurs appartiennent à de grandes sociétés pétrochimiques, d'autre part, les sociétés de classification n'ont pas spécifié de limites particulières à leur navigation. Encore une fois, l'irresponsabilité d'une chaîne du transport maritime pouvait être constatée.

La commission a avancé l'instauration du principe de la responsabilité financière pour négligence grave non seulement de l'armateur mais aussi de l'affréteur chargeur pour permettre de limiter la prise de risque (responsabilité conjointe et solidaire).

Dans les cas des catastrophes provoquées par le IEVOLI SUN et l'ERIKA, les chargeurs, TOTAL FINA et SHELL pourraient avoir à payer les dommages gigantesques qu'ils ont provoqués.

Philippe BOISSON (politique et droit de la sécurité maritime, bureau VERITAS, 1998) dénonce ainsi les prises de risques inconsidérées des professionnels que le contrôle sécurité défaillant des navires et l'éclatement des responsabilités favorisent.

B. CASSEN

¹²⁴ BELLAYER-ROILLE « Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union Européenne » Paris, éditions Apogée, 2000

La prise de risque justifiée par l'état réel du bateau peut donc être interprétée comme un non respect délibéré du principe de précaution, constitutif d'une faute inexcusable. Ce constat concerne autant la société de classification qui accorde un certificat de navigabilité bien souvent « de complaisance » que l'exploitant qui utilise le dit navire. Il faut donc absolument créer un intérêt économique à investir dans la sécurité maritime.¹²⁵

Les compagnies pétrolières ont des moyens financiers suffisants pour recourir à des pavillons nationaux, utiliser des bateaux récents et sûrs, ou même pour reconstituer à moyen terme, leurs propres flottes.

Le principe du pollueur-payeur devrait devenir systématique afin de décourager financièrement ces scandaleuses prises de risques environnementaux. Certes, le coût des assurances risque d'augmenter en Europe mais introduirait une nouvelle dynamique « qui risque le plus, court le risque de payer plus ». Les bateaux à risque coûteraient plus chers aux chargeurs qui réviseraient alors leurs prises de risques.¹²⁶

De plus, le secteur des sociétés privées de classification doit d'urgence être assaini après la faillite technique du Registro Italiano Navale dont un expert examina l'ERIKA en Sicile le 24 novembre 1999 et l'autorisa complaisamment à naviguer.

L'agrément ne devrait plus relever des états, souvent peu regardants, mais d'une autorité disposant de pouvoirs de sanctions sévères.

Dans la hiérarchie des responsabilités, l'état du pavillon vient après l'armateur : c'est l'un des paradoxes du droit national, tel qu'il s'exprime dans la convention de Montego Bay, qui explique que les FOC ne se soucient guère de sécurité, puisqu'ils ne peuvent être mis en cause, l'armateur étant totalement responsable de son navire et des dégâts qu'il occasionne.

On ne peut empêcher un état d'enregistrer des navires sous son pavillon. Il faut donc obliger les FOC à respecter les normes édictées par l'OMI car la Jurisprudence du Tribunal international du droit de la mer corrobore ce fait que la responsabilité des FOC ne peut être engagée.

¹²⁵ <http://www.joleguen.free.fr/>

¹²⁶ Journal des accidents et des catastrophes, V.Erne-Heintz, cerdacc@uha.fr.

L'Union Européenne doit aussi envisager une vigoureuse lutte contre les FOC, en premier lieu ceux d'Europe (Grèce, Chypre et Malte) en interdisant tout simplement l'accostage de leurs navires et en exerçant plus vigoureusement les prérogatives de l'état du port qui permettent de garder à quai un bateau défectueux.

Avec l'intégration de Malte et Chypre dans l'Union, la question de la complaisance est revenue au centre des débats, les législations sociales, fiscales et patrimoniales de ces pays, ainsi que leurs exigences en matière de sécurité et de contrôle des navires étaient connues pour leur libéralisme, voire leur laxisme.

Depuis, le ménage dans les registres semble avoir été fait. Malte, par exemple, a retiré son pavillon à plus d'un demi millier de navires ne correspondant pas aux normes.

Bientôt, les deux nouveaux états membres (depuis le 1^{er} mai 2004) ne seront plus recensés parmi les vingt huit FOC déclarés.

La moins mauvaise façon de lutter contre ce fléau est de mettre en place une nouvelle génération de pavillons où des bornes seront mises au libéralisme débridé qui sévit dans ce milieu. Il vaut mieux rapatrier les FOC en Europe, les contrôles seront mieux faits, les conditions sociales moins déplorables.

Ceci étant, il ne sert à rien de s'en prendre au Panama, au Libéria ou aux Bahamas. Derrière ces vitrines, ce sont nos entreprises occidentales qui poussent leurs pions, cachées derrière ces paravents. Il serait quand même osé, voire incongru, de vouloir nous faire croire que ce sont les descendants d'esclaves des Bahamas qui ont perverti le système international.

Exemple concret parmi d'autres : le douteux pavillon de Saint-Vincent-et-des-Grenadines est géré à Monaco et en Suisse.

Pour finir, afin de lutter efficacement contre les navires inférieurs aux normes, Bruxelles a envisagé de diminuer l'opacité du transport maritime en renforçant la Banque de données Equasis pour « pister » la totalité des navires marchands du monde, en recueillant toutes les informations relatives à leur sécurité et à leur qualité de performance, ainsi que de celles de leurs exploitants.

Le site Internet Equasis a été lancé avec succès le 23 mai 2000 dans les locaux de l'OMI. Ce système d'information a été conçu comme un outil permettant une meilleure sélection et donc une réduction de l'utilisation des navires sous normes.¹²⁷

Enfin, le véritable progrès pour éliminer les FOC consisterait en cas de catastrophe maritime impliquant un pavillon de libre immatriculation à pouvoir mettre en jeu légalement la responsabilité de l'état qui accepte d'immatriculer des navires inférieurs aux normes et d'exercer sur eux aucun contrôle.

Mais, pour y parvenir, il faudrait encore prouver l'existence d'un lien direct de causalité entre une catastrophe et l'absence de contrôle effectif par l'état du pavillon.

¹²⁷ <http://www.equasis.org/>

BIBLIOGRAPHIE

I. LES OUVRAGES

BELLAYER-ROILLE « Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne », Paris, éditions Apogée, 2000

BOISSON P. « Politique et droit de la sécurité maritime », Bureau Veritas, Paris 1998

BUCHET C. « Les voyous de la mer, naufrages pollution et sécurité : le bilan de la mer » éditions Ramsay 2003

BULOT J. « Colères noires, Amoco Tanio Erika : trois naufrages de complaisance », L'esprit large éditions Alizés et Blanc silex éditions 2002

LUCCHINI L. et **VOELCKEL M.** « Droit de la mer », Paris, Pédone, 1996, Tome 2

REMOND-GOUILLOUD M. « Droit maritime », éditions Pédone, 2^{ème} éd, 1997

RODIERE R. et **DU PONTAVICE E.** « Droit maritime » Précis Dalloz, 11^{ème} édition, 1991

ROUSSEL M. « La France maritime ou Narcisse et Cassandre », éditions Le sémaphore 2000

VIALARD A. « Droit maritime », éditions Presse universitaire de France, coll. Droit Fondamental, Paris, 1^{ère} édition, 1997

II. LES ARTICLES ET REVUES

BEILVERT B. « La sécurité de l'exploitation du navire », Annuaire de droit maritime et océanique, université de Nantes, T .XV, pp.331-357

BERNARD C. « L'Edoil, bateau-poubelle bloqué à Sète », Libération du 9 juin 2003

CARROUE L. « Ces espaces hors la loi du transport maritime », Le monde diplomatique du 24 février 2000

CASSEN B. « Double discours européen sur la complaisance maritime » le monde diplomatique du 6 novembre 2000

CHAUMETTE P. « Le contrôle des navires par les états riverains », les cahiers scientifiques du transport N°35/1999

HEINTZ V. « Erika, Prestige : alors quoi de neuf depuis ? », journal des accidents et des catastrophes, cerdacc, 2003

LOISEAU J. (Cdt) « Réglementation et sécurité maritime à bord des navires, le point de vue du capitaine », hydro sup'marine-seminaire du 27 avril 2000 au Havre

MONTAZ D. « La convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires », Annuaire français de droit international, 1986

PAEZ A. « La protection du marin organisée par la convention n°147 de l'OIT », université de Nantes, mémoire DEA, sciences juridiques de la mer, 1997

III. LES SITES INTERNET

Site des Nations Unies : <http://www.un.org/>

Organisation Maritime Internationale : <http://www.imo.org/>

Organisation et coopération du développement économique : <http://www.oecd.org/>

Assemblée nationale : <http://www.assemblee-nationale.fr/>

Mémorandum de Paris : <http://www.parismou.org/>

Base de données Equasis : <http://www.equasis.org/>

Marine marchande : <http://www.marine-marchande.com/>

Ministère de l'équipement : <http://www.equipement.gouv.fr/>

Législation communautaire : <http://www.europa.eu.int/celex/>

Activités de l'Union européenne : <http://www.europa.org/>

Le CEDRE : <http://www://le-cedre.fr/>

Conférence européenne des ministres des transports : <http://www.oecd.org/cem>

TABLE DES MATIERES

SOMMAIRE	p. 1
INTRODUCTION	p. 2
TITRE 1 : LA NOTION DE NAVIRE INFERIEUR AUX NORMES INTERNATIONALES EN VIGUEUR : « LE SUBSTANDARD »	p. 9
CHAPITRE 1 : LES NORMES JURIDIQUES ET TECHNIQUES INTERNATIONALES DE SECURITE	p. 10
SECTION 1 : LES NORMES EDICTEES DANS LE CADRE DE L'OMI	p. 10
<i>PARAGRAPHE 1 : LES CONVENTIONS « SOLAS » ET « LOAD</i> <i>LINES » (LE REGIME GENERAL)</i>	p. 11
A) La convention « SAFETY OF LIFE AT SEA (1929, 1948, 1960, <i>1974)</i>	p. 12
B) La convention « LOAD LINES » de 1966 (entrée en vigueur <i>depuis 1968)</i>	p. 14
<i>PARAGRAPHE 2 : LES REGIMES SPECIAUX TENANT COMPTE</i> <i>DES RISQUES PROPRES A CERTAINES CARGAISONS</i>	p. 15
A) La convention « MARPOL » de 1973	p. 15
B) La convention « MARPOL » de 1978	p. 16
SECTION 2 : LES NORMES EDICTEES DANS LE CADRE DE L'UNION EUROPEENNE	p. 18
<i>PARAGRAPHE 1 : LES DIRECTIVES 94/57 TE 95/21</i>	p. 19
<i>PARAGRAPHE 2 : LES PACKAGES « ERIKA I » ET « ERIKA II »</i>	p. 22
SECTION 3 : LES NORMES EDICTEES DANS LE CADRE D'ORGANISMES PRIVES	p. 25

<i>PARAGRAPHE 1 : HISTORIQUE ET FONCTIONS DES SOCIETES DE CLASSIFICATION</i>	p. 26
<i>PARAGRAPHE 2 : ELABORATION DES NORMES DE CLASSIFICATION</i>	p. 27
CHAPITRE 2 : LES NORMES SOCIALES RELATIVES AUX EFFECTIFS AINSI QU’A LA QUALIFICATION DES EQUIPAGES	p. 30
SECTION 1 : LA CONVENTION N° 147 DU 29/10/1976 SUR LES NORMES MINIMA	p. 31
SECTION 2 : LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE SUR LES EFFECTIFS EMBARQUES	p. 33
<i>PARAGRAPHE 1 : L’AUTOMATISATION DES NAVIRES ET LA DIMINUTION DES EFFECTIFS</i>	p. 33
<i>PARAGRAPHE 2 : LES FACTEURS DE FATIGUE ET L’AUGMENTATION DU NOMBRE DES ACCIDENTS</i>	p. 35
A) La convention STCW sur « les normes de formation de délivrance des brevets et de veille des équipages »	p. 35
B) La convention n° 109 de l’OIT révisée en 1996 sur la durée de de travail des gens de mer et les effectifs des navires	p. 36
C) La réglementation européenne	p. 37
SECTION 3 : LA REGLEMENTATION INTERNATIONALE SUR LA FORMATION ET LA QUALIFICATION DES EQUIPAGES	p. 38
<i>PARAGRAPHE 1 : LE DEFAUT DE LANGUE COMMUNE, PRINCIPALE CAUSE D’INCOMPETENCE ET DE SOUS QUALIFICATION DES EQUIPAGES</i>	p/ 38
<i>PARAGRAPHE 2 : LES NORMES QUANT A LA FORMATION DU PERSONNEL NAVIGANT</i>	p. 40
A) La convention STCW sur les normes de formation des gens de mer	p. 40
B) La réglementation édictée par les instances communautaires	p. 42

TITRE 2 :	
LA MISE EN ŒUVRE DE LA NOTION DE NAVIRE INFÉRIEUR AUX NORMES : LE CONTRÔLE	p. 44
CHAPITRE 1 : LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PAVILLON ET PAR LES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION : UN CONTRÔLE PRÉALABLE	p. 45
SECTION 1 : LE CONTRÔLE DE L'ÉTAT DU PAVILLON	p. 45
<i>PARAGRAPHE 1 : LE FONDEMENT DU MONOPOLE DE L'ÉTAT DU PAVILLON POUR L'IMMATRICULATION DES NAVIRES</i>	p. 46
<i>PARAGRAPHE 2 : LES OBLIGATIONS DE L'ÉTAT DU PAVILLON DANS LA MISE EN ŒUVRE DU CONTRÔLE DES NORMES DE SÉCURITÉ À BORD DES NAVIRES</i>	p. 47
A) L'obligation de délivrance des certificats et documents nécessaires	p. 48
B) L'obligation de visites et d'inspections	p. 49
C) L'obligation d'enquête après accident maritime ou incident de la Navigation	p. 50
<i>PARAGRAPHE 3 : LE RÉGIME DE RESPONSABILITÉ APPLICABLE À L'ÉTAT D'IMMATRICULATION DANS LA LUTTE CONTRE LA NAVIGATION SOUS NORMES</i>	p. 51
SECTION 2 : LE CONTRÔLE DE LA SÉCURITÉ EFFECTUÉE PAR LES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION	p. 52
<i>PARAGRAPHE 1 : LA DÉLÉGATION DU CONTRÔLE AUX SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION</i>	p. 52
<i>PARAGRAPHE 2 : LA MISSION DE CLASSIFICATION DES NAVIRES DE COMMERCE</i>	p. 54
<i>PARAGRAPHE 3 : LA MISSION D'EXPERTISE DÉVOLUE AUX SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION</i>	p. 55
<i>PARAGRAPHE 4 : LA RESPONSABILITÉ DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION</i>	p. 56
CHAPITRE 2 : LE CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT : UN CONTRÔLE EFFECTIF	p. 59
SECTION 1 : LE FONDEMENT DU CONTRÔLE DES NAVIRES PAR L'ÉTAT DU PORT ET SON RÉGIME JURIDIQUE	p. 60

SECTION 2 : LA MISE EN ŒUVRE REGIONALE DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT : LE MEMORANDUM DE PARIS (1982)	p. 62
SECTION 3 : LA MISE EN ŒUVRE UNILATERALE DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT : L'OIL POLLUTION ACT (1990)	p. 67
SECTION 4 : LA VIOLENTE POLEMIQUE « SIMPLE COQUE / DOUBLE COQUE »	p. 70
<i>PARAGRAPHE 1 : LES PARTISANS DE LA DOUBLE COQUE</i>	p. 70
<i>PARAGRAPHE 2 : LES ADVERSAIRES DE LA DOUBLE COQUE</i>	p. 72
CHAPITRE 3 : LE PHENOMENE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE : LIEU DE PREDILECTION DES NAVIRES INFERIEURS AUX NORMES	p. 76
SECTION 1 : LA GENESE ET L'HISTORIQUE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE	p. 77
SECTION 2 : L'INELUCTABLE CORRELATION ENTRE COMPLAISANCE MARITIME ET LA PROLIFERATION DES NAVIRES INFERIEURS AUX NORMES	p. 81
SECTION 3 : LES SOLUTIONS PROPOSEES POUR LUTTER CONTRE LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE ET ERADIQUER LE TONNAGE SOUS NORME	p. 84
BIBLIOGRAPHIE	p. 89
TABLE DES MATIERES	p. 91
ANNEXES	p. 95

A N N E X E S