

**UNIVERSITE DE DROIT ET SCIENCES POLITIQUES
AIX-MARSEILLE III**

MASTER II – Droit Maritime et des Transports (C.D.M.T.)



**LE TRANSPORT MARITIME DE PRODUITS
PETROLIERS**

**Mémoire présenté par
Megan LONGO**

**Sous la direction de
Maître Christian SCAPEL**

Année Universitaire 2010-2011

Remerciements

Je tiens à remercier Monsieur Alain Pellet, Monsieur Patrick Daillier et Monsieur Philippe Guttinger pour m'avoir fait connaître le droit maritime ainsi que Monsieur Christian SCAPEL et Monsieur Pierre Bonassies pour me l'avoir fait aimer.

De même, je souhaite remercier les collaborateurs et associés du Cabinet Holman Fenwick Willan France pour leurs conseils et leurs disponibilités. Je remercie, en particulier, Christopher Brehm, Mona Dejean et Guillaume Brajeux qui m'ont été d'un grand recours pour la rédaction de ce mémoire.

Enfin, je souhaite remercier Monsieur Olivier Carage et Monsieur Arnaud Rousseu de Barry Rogliano Salles, BRS, pour leurs précieux renseignements concernant le marché du transport maritime de produits pétroliers.

SOMMAIRE

INTRODUCTION	6
Première Partie : L'évolution et le fonctionnement du transport maritime de produits pétroliers	10
<u>Titre I: Généralités sur le transport maritime de produits pétroliers</u>	11
Chapitre 1: Les échanges pétroliers mondiaux: le reflet du transport maritime de pétrole	11
<u>Section 1 : L'Histoire du pétrole</u>	12
<u>Section2: Les acteurs collectifs du transport de produits pétroliers</u>	18
<u>Section 3 : Les acteurs particuliers du transport maritime de produits pétroliers</u>	20
Chapitre 2 : Le transport maritime de produits pétroliers: une rencontre entre différents acteurs et diverses options de transport	22
<u>Section 1: L'offre et la demande de produits pétroliers</u>	22
<u>Section 2 : Une flotte internationale très diversifiée</u>	23
<u>Titre II : Le commerce international de produits pétroliers</u>	30
Chapitre 1: Les marchés de produits pétroliers	31
<u>Section 1: Les marchés spot de brut</u>	32
<u>Section 2: Les marchés spot de produits raffinés</u>	33
<u>Section 3: Les marchés à terme de produits pétroliers</u>	35
Chapitre 2: Les contrats de transport de produits pétroliers	39
<u>Section 1 : Les différents types d'affrètement offerts sur le marché</u>	41
<u>Section 2 : Le rôle du connaissement dans le transport maritime</u>	44
<u>Section 3 : Les clauses vetting dans le transport maritime de produits pétroliers</u>	46

Deuxième Partie : Les réglementations applicables au transport maritime de produits pétroliers	51
---	----

<u>Titre I : Les réglementations techniques du transport de produits pétroliers par mer</u>	52
--	----

Chapitre 1: La réglementation administrative du transport de produits pétroliers	52
---	----

<u>Section 1: Le pavillon des pétroliers</u>	53
---	----

<u>Section 2: Principe du contrôle par l'Etat du port</u>	57
--	----

Chapitre 2 : La réglementation applicable en cas de litige cargaison dans le transport de produits pétroliers, et les surestaries	60
--	----

<u>Section 1 : La réglementation applicable en cas de litige cargaison dans le transport de produits pétroliers</u>	61
--	----

<u>Section 2: Les surestaries en matière de produits pétroliers</u>	63
--	----

<u>Titre II : Le rôle des réglementations dans la prévention des accidents et leurs effets et de la pollution</u>	66
--	----

Chapitre 1 : Le rôle des réglementations dans le renforcement de la sécurité des navires transportant des produits pétroliers	68
--	----

<u>Section préliminaire: les réglementations française et américaine (USA)</u>	69
---	----

<u>Section 1: l'importance de la sécurité maritime pour l'Europe: le cas de pétroliers</u>	70
---	----

<u>Section 2: la législation internationale relative à la sécurité des pétroliers</u>	74
--	----

Chapitre 2 : Le rôle de la réglementation dans la prévention des accidents	77
---	----

<u>Section 1 : la pollution des mers : la place des hydrocarbures</u>	78
--	----

<u>Section 2 : le rôle des réglementations dans la lutte contre la pollution causée par le transport maritime de pétrole</u>	80
---	----

Chapitre 3: Responsabilités pour pollution marines par hydrocarbures	84
<u>Section 1: La responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures</u>	85
<u>Section 2 : La création des fonds complémentaires d'indemnisation</u>	92
<u>Section 3: la responsabilité pénale</u>	96
 <i>ANNEXES</i>	 99

INTRODUCTION

Le pétrole occupe une place prépondérante dans notre société. A la fois source d'énergie, matière première, combustible, il est présent dans la plupart des objets qui nous entourent, soit qu'il ait contribué à leur fabrication, soit qu'il y soit directement incorporé¹. Le transport de l'énergie a été pendant longtemps l'objet de grands progrès techniques avec notamment l'apparition de navires spécialisés qui permettent un acheminement plus adéquat de la cargaison, en l'occurrence les pétroliers.

En effet, le pétrole est généralement extrait du sol bien loin de son lieu de consommation. Deux méthodes sont alors possibles pour l'acheminer : sur terre par oléoduc et sur mer par cargo.

Le transport de pétrole par oléoducs consiste à pomper en permanence dans un tuyau. Avec des stations de pompage situées à une cinquantaine de kilomètres les unes des autres, le pétrole sous pression parcourt des distances de plusieurs centaines ou milliers de kilomètres à une vitesse élevée². Les oléoducs sont généralement utilisés pour les transports inter-régionaux comme le pétrole allant de la Russie vers l'Europe ou du Canada vers les Etats-Unis et inversement. Si l'oléoduc présente l'avantage de la sécurité de l'acheminement, notamment au regard du risque de pollution inhérent au transport de produits pétroliers, il ne peut qu'offrir un approvisionnement restreint.

Or le transport maritime de produits pétroliers par navires-citernes, pétroliers ou tankers, permet à tout moment de répondre à l'élasticité de la demande, de modifier la destination de la cargaison, d'adapter les acheminements de pétrole selon les besoins réels des populations.

Mais ce qui détermine surtout le choix du mode de transport de produits pétroliers est le coût. En effet, « le coût de l'énergie est susceptible de déterminer une évolution d'un système de transport en privilégiant un mode par le jeu de la concurrence ou par celui de contraintes fiscales ou juridiques »³. Mais les grandes artères terrestres ou sous-marines que

¹ Bauchard Denis. Le pétrole : présent et avenir. In : Tiers-Monde. 1976, tome 17 n°66. p. 401.

² Chiffres Totalfina, 1999

³ Wolkowitsch Maurice. Transport et énergie. In : Annales de Géographie. 1981, t. 90, n°501. p. 535

constituent les différents oléoducs représentent d'énormes investissements et souffrent d'une certaine rigidité.

Or aujourd'hui, le transport ne laisse plus de place à la rigidité. Avec l'essor du transport multimodal, les transports sont alors successifs pour répondre à toute demande et ne peuvent être rigides, ainsi l'offre correspond au mieux à la demande.

« *La même marchandise est prise en charge par plusieurs transporteurs dont les contrats sont juxtaposés, chacun ayant son propre régime* »⁴. Mais parfois, ils peuvent aussi être homogènes et ainsi ils sont soumis à un même régime juridique. *In fine*, le transport multimodal, faute de texte spécial réglant l'ensemble du déplacement et des difficultés juridiques qu'il pose, de nombreuses solutions sont concevables⁵. En tout état de cause, le sujet de ce mémoire étant le transport maritime de produits pétroliers, seule nous intéresse la partie maritime du transport multimodal, dans ce cas appelé transport transmaritime.

Le transport maritime de produits pétroliers est soumis comme tous les autres transports maritimes aux fluctuations cycliques des marchés. Si les réserves pétrolières sont toujours concentrées en Arabie Saoudite (21%), en Iran (10.9%), au Koweït (9%), la demande énergétique quant à elle, a basculé des pays OCDE vers les pays émergents et en développement. En 1999, les pays non-OCDE représentaient 36% de la consommation mondiale de pétrole, 44% en 2008, en 2015 ce chiffre atteindra plus de la moitié de la production mondiale de pétrole⁶. Ces modifications apportées à l'offre et à la demande vont nécessairement avoir un impact sur la géographie des transports maritimes de produits pétroliers, mais aussi sur la législation applicable au transport maritime en raison de l'augmentation des échanges pétroliers et donc du nombre de transports.

Le volume transporté par mer est considérable, des milliers de navires pétroliers sillonnent les mers et océans transportant cette source d'énergie. En effet, de tous les produits de base dans le monde, le pétrole est le plus transporté. Ceci est d'autant plus impressionnant que l'organisation du transport maritime du pétrole est très complexe. De nombreuses sociétés sont impliquées dans l'organisation d'un voyage.

⁴ Cass, ch. Réun. 22 Juillet 1873, DP 1874, 1, 207.

⁵ Delebecque Philippe. Le transport multimodal. In : Revue internationale de droit comparé. Vol. 50 N°2, Avril-Juin 1998. p. 527.

⁶ Isemar. Les échanges maritimes de pétrole, de gaz et de charbon. Novembre 2009. p. 1.

"Pendant des siècles les sociétés civilisées ont fondé leur réglementation du commerce maritime sur une conception conflictuelle d'affrontement de forces: lorsque les forces humaines étaient parvenues à maîtriser les forces naturelles, tout le monde en tirait un bénéfice: lorsqu'au contraire l'ingéniosité des hommes était mise en échec, tout le monde en subissait les conséquences et chacun supporterait une part des dommages."⁷

Compte tenu du nombre de pétroliers qui parcourent les mers et océans pour acheminer le pétrole sous quelque forme que ce soit, des dommages se produisent pendant l'acheminement des marchandises. Le risque d'accident est toujours accru. Les bateaux sont certes plus puissants, plus sécurisés, mais les accidents peuvent toujours survenir. Les pétroliers, comme l'Amoco Cadiz, l'Erika ou le Prestige, ont été rendus tristement célèbres non pour leur taille et l'exploit technique de leur construction, mais pour les marées noires associées à leurs avaries.

Toutefois, il est important de souligner que les armateurs n'entretenant pas leurs bateaux ne sont pas forcément les plus nombreux, et le taux de pollution maritime imputable aux marées noires reste inférieur à 5 % de la pollution des océans (due en majeure partie aux dégazages sauvages). Cependant, leur impact médiatique est en général colossal dans le pays concerné.

Cependant, comme le disait René Rodière "si les hommes sont devenus insensés au point de ruiner la planète, certains s'occupent de retarder les effets de leur folie". Suites à plusieurs catastrophes, une série de conventions ont été prises. Elles ont pour principal objectif la lutte contre la pollution, qu'il s'agisse de pollutions accidentelles ou opérationnelles⁸. Au fur et à mesure des années, les conventions, directives, règlements sont devenus de plus en plus précis.

Pour comprendre au mieux le transport maritime de produits pétroliers, il est nécessaire de s'intéresser à l'évolution et au fonctionnement du transport maritime de produits pétroliers. Puis au marché des produits pétroliers et aux contrats de transports de produits

⁷ Thèse sur La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures, Patrick Simon, 1976, p. 2.

⁸ Préface de René Rodière, thèse sur La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures, Patrick Simon, 1976, p.1.

pétroliers qui rendent ce marché très attractif par la souplesse qu'ils proposent. (Première Partie)

Comme tout marché, il ne peut seulement être régi par le jeu de l'offre et de la demande, les acteurs de ce marché, personnes physiques ou navires, sont soumis à une réglementation féroce qui permet de l'encadrer strictement mais aussi de le rendre plus approprié aux risques écologiques inhérents au transport maritime de produits pétroliers (Deuxième Partie).

Première Partie : L'évolution et le fonctionnement du transport maritime de produits pétroliers

Alors que jusque dans les années 1970, l'activité du transport de produits pétroliers appartenait aux grandes compagnies pétrolières à capitaux privés, une renégociation des échanges pétroliers à l'initiative des pays producteurs a changé la physionomie du marché. Les chocs pétroliers ont ainsi eu deux principales conséquences.

La première conséquence est que les acteurs du transport maritime de produits pétroliers se sont vite rendu compte qu'ils allaient être confrontés à des choix importants. En raison des chocs pétroliers successifs, une évidence est apparue, celle que l'activité de transport pétrolier subit de plein fouet les variations économiques mondiales et régionales (chute du dollar, hausse du prix du baril de pétrole ...) mais également les variations du marché de l'affrètement proprement dit qui évolue au rythme de la demande de pétrole mondiale et des politiques des grands groupes pétroliers.

La seconde conséquence est une modification profonde des acteurs de ce marché et une nouvelle répartition des rôles. Cette industrie est ainsi passé en quelques années d'un transport maritime de produits pétroliers uniquement géré par des acteurs particuliers privés à un marché géré aussi bien par des acteurs particuliers que par des acteurs collectifs.

Dans un Titre I intitulé "Généralités sur le transport maritime de produits pétroliers", nous étudierons les raisons qui ont amené l'industrie du pétrole à connaître de nombreux changements ayant des répercussions sur le transport maritime de produits pétroliers et comment les acteurs de ce transport font face à des demandes variant sans cesse (Titre I).

Les événements économiques et politiques ont une influence très forte sur l'industrie pétrolière. Pour cette raison il est intéressant d'étudier les marchés de produits pétroliers et les contrats de transport maritime de produits pétroliers pour constater qu'ils offrent une incroyable flexibilité permettant de satisfaire des intérêts divergents entre différents acteurs et diverses options de transport (Titre II).

Titre I: Généralités sur le transport maritime de produits pétroliers

L'industrie du transport maritime de produits pétroliers est composée d'acteurs qui ensemble réalisent le transport de plusieurs milliards de tonnes de cargaisons pétrolières diverses.

Les différents chocs pétroliers ont grandement modifié le paysage du transport maritime de pétrole. Le groupe d'acteurs s'est scindé en deux : d'un côté les acteurs particuliers et de l'autre les acteurs collectifs qui relèvent plus du domaine politique car leurs décisions revêtent une importance significative sur le transport maritime de produits pétroliers (Chapitre 1).

Le transport maritime international présente une difficulté majeure qui tient à la multiplicité de ses intervenants, qu'ils soient publics (Etats) ou privés. L'apparition de nouveaux acteurs a entraîné une demande de transport de pétrole encore plus délicate à satisfaire car plus diverse. Par conséquent l'offre de transport a dû, elle aussi, être modifiée pour devenir plus flexible. En d'autres termes la capacité de transport a dû être renouvelée pour pouvoir mettre à disposition des acteurs du marché des navires pouvant répondre à toutes demandes. (Chapitre 2)

Chapitre 1: les échanges pétroliers mondiaux: le reflet du transport maritime de pétrole

Le pétrole a toujours suscité de vives passions entre les peuples. D'abord entre les Occidentaux et ceux du Moyen-Orient, puis entre les nationaux d'un même pays. Le poids de l'énergie dans l'économie des pays industrialisés, et leur sensibilité aux variations de prix, est devenu flagrant lors des chocs pétroliers comme nous allons le voir (Section 1).

Toutes ces variations ont contribué et contribuent sans cesse à une modification des acteurs du marché de produits pétroliers.

Si auparavant les compagnies pétrolières avaient leurs propres pétroliers et géraient l'essentiel du transport maritime de la source d'extraction du pétrole aux raffineries, les différentes crises pétrolières ont modifié ce schéma pourtant bien maîtrisé. Ces acteurs doivent prendre des décisions qui peuvent être très lourdes de conséquences, surtout sur le plan financier.

Au niveau international on peut définir deux types d'acteurs de la scène pétrolière mondiale, ceux sont les acteurs collectifs (Section 2).

Mais le lien entre les acteurs de l'économie mondiale du pétrole et l'industrie du transport maritime est également réalisé par d'autres acteurs : les armateurs, les constructeurs, les banquiers, les intermédiaires. (Section 3)

Section 1 : L'Histoire du pétrole

1§ Historique des différentes crises successives du pétrole

Le paysage contemporain des exportations de pétrole a largement changé et a vocation à perpétuellement se modifier selon les crises. Entre les deux guerres mondiales, il existe déjà des cartels de produits primaires. Il y avait aussi des conférences internationales et des instances de la SDN qui se préoccupaient du pétrole et des associations de producteurs⁹.

Jusqu'à la fin des années 50, les échanges de pétrole se faisaient surtout entre le Venezuela et les Etats-Unis d'une part, le Moyen-Orient et l'Europe occidentale d'autre part.

Dès le début des années 60, il y a eu une volonté de développer des raffineries à proximité des centres de consommation pour se protéger du risque associé à la nationalisation des raffineries du Moyen-Orient. Le but du raffinage du pétrole est de séparer les différents éléments ou composants du pétrole afin d'obtenir des produits utilisables et qui correspondent

⁹ Les associations des pays exportateurs de produits de base, Annuaire français de droit international, volume 22, 1976, pp 529-530.

aux attentes des consommateurs. Ainsi, chaque pays pouvait répondre à ses propres besoins sans dépendre des Etats producteurs-exportateurs de pétrole qui détenaient également des centrales de raffinage.

Cette tendance à construire plusieurs raffineries près des centres de consommation s'est accrue après le premier choc pétrolier. En effet, plusieurs pays producteurs ont développé leur capacité de raffinage pour tenter d'améliorer leur valeur ajoutée. Cette situation apportait une nouvelle dimension aux échanges de produits raffinés. Mais cette situation a de nouveau basculé en raison de la hausse de la demande dans les pays exportateurs.

2§ La guerre du Kippour

A la mort de Nasser en 1970, Sadate prend la présidence de l'Egypte. Conscient que l'Egypte ne pouvait utiliser 20% de son PIB pour des dépenses militaires, Sadate veut arrêter le temps des conflits. Comme cela lui paraît impossible, il décide alors de déclencher une guerre contre Israël. Il est sûr de la perdre, mais peu importe l'issue, cette guerre provoquera une crise politique internationale majeure qui permettra de modifier les attitudes des Occidentaux et d'ouvrir la voie à des négociations.

Pour son offensive, Sadate choisit la date du Yom Kippour, la fête juive du Grand Pardon. En pleine guerre froide, l'Egypte est soutenue par l'URSS, la Syrie et l'Arabie Saoudite, tandis qu'Israël est soutenu par les Etats-Unis et le Portugal par le pont aérien des Açores. Cette grave crise militaire dépasse très vite l'échelon local lorsqu'Israël encercle la IIIème armée égyptienne sur la rive occidentale, prêt à l'anéantir. Le conflit prend alors une dimension internationale. Henry Kissinger s'envole alors pour Moscou et met au point avec les autorités russes, un plan de cessez-le-feu immédiat. L'Egypte et les Etats-Unis recommencent à dialoguer mais sur de nouvelles bases. Tel était l'objectif de Sadate.

Pendant ce temps à Vienne, l'OPEP annonce le 14 Octobre 1973, l'échec des négociations sur le prix du brut. Les délégués arabes de cette organisation prennent alors trois décisions:

- i. Augmenter le prix du baril de 70%
- ii. Diminuer leur production de 5% jusqu'au retrait complet d'Israel des territoires occupés

- iii. Embargo total des livraisons aux pays adversaires et approvisionnement normal des pays amis.

Le 19 Octobre 1973, face au refus des Etats-Unis d'arrêter d'apporter son aide à Israël, l'embargo est décrété mais il ne peut être total. Alors que les pays producteurs arabes baissent leur production de près de 25%, l'Iran en profite pour augmenter la sienne de plus de 600 000 barils par jour. L'Irak se remet aussi lentement à augmenter sa production. Les Occidentaux s'organisent: le Portugal est approvisionné par sa colonie, l'Angola, la Hollande par le Nigéria, les Etats Unis par le Venezuela et le Mexique.

Le Cheikh Yamani est inquiet et est contre une augmentation irresponsable des prix qui pourrait déclencher une grave crise économique néfaste pour tout le Moyen-Orient. En Iran, le Shah propose de fixer le prix à 11,65\$ le baril. C'est ce prix qui sera finalement adopté par tous les producteurs. Si on le compare au prix d'avant 1970, où le baril coûtait à peine 1,8\$, "on comprend les économistes lorsqu'ils parlent de choc pétrolier en évoquant cette période dramatique"¹⁰.

Dès la fin des hostilités au Moyen-Orient, suivie de la hausse du prix du baril et de l'arrêt de l'embargo, les pays occidentaux s'interrogent sur les nombreuses conséquences économiques et politiques du drame dont ils ont été spectateurs. Le gouvernement américain convoque pour février 1974 une conférence sur l'énergie à Washington qui a pour but d'aboutir à une coordination des actions en cas de nouvelles crises, d'organiser des mécanismes d'urgence pour répartir les hydrocarbures en cas de pénurie et finalement de contrôler les prix. L'accord se fait et aboutit en novembre 1974 à la création de l'Agence internationale de l'Energie (AIE). Cette agence étaient vue d'un très mauvais œil par les pays exportateurs, à tel point que le Cheikh Yamani déclara: *"S'ils veulent la guerre, ils l'auront. Mais ils ne pourront que perdre à cette confrontation"*.

La France n'y prendra son siège qu'en 1991. Dès l'origine, le front uni des consommateurs est mal accepté et l'OPEP refuse le dialogue avec l'AIE. La pratique le prouvera. L'Agence encore aujourd'hui est un forum d'études, d'analyses et de collecte d'informations concernant l'énergie. C'est un organisme de concertations sans pouvoir de décision. Par ses études de scénarios à moyen et long terme, elle peut mettre en garde

¹⁰ Maurice Ezran, Histoire du pétrole, L'Harmattan, Inter-National, p.189.

producteurs et consommateurs contre les conséquences futures de pratiques actuelles et de suggérer les moyens d'éviter les situations de crise.

Les Etats-Unis considérant qu'ils font face à "un problème national majeur et à long terme" investissent massivement au Mexique. La production de pétrole du Mexique passe alors de 0.5million de barils en 1972 à 2 millions en 1982.

La France, une fois l'embargo déclenché, se dissocie des Etats-Unis et adopte des positions favorables aux Arabes. Cependant, conscient "*qu'il n'est pas raisonnable pour un pays comme le nôtre de rester suspendu aux décisions des pays arabes*"¹¹ la France décide donc de poursuivre la politique de diversification des ressources sous l'impulsion du Président Pompidou.

L'autre conséquence de ce choc pétrolier est la nationalisation des productions pétrolières. La plupart des pays exportateurs de pétrole nationalisent alors leur production.

3§ La Révolution Iranienne

Dès 1975, il devient évident que l'Iran, comme la plupart des pays du golfe Persique, ne peut absorber utilement toute la rente pétrolière. En Iran, en plus des dépenses extravagantes en réarmement militaire, des projets pharaoniques, s'ajoute la maladie du Shah. Atteint d'une leucémie, les Etats-Unis se voient perdre leur principal soutien dans le golfe Persique. Le chef de l'opposition iranienne, l'Ayatollah Rohallah Khomeiny, en exil en Irak, en profite pour lancer de violentes attaques contre le régime du Shah.

Le mois d'Octobre 1978 marque un tournant dans ce combat. Khomeiny s'installe alors en France. Pendant ce temps, l'industrie pétrolière est en plein chaos, les grèves se multiplient. Sur le marché international, le prix du baril augmente de 10% et l'Arabie Saoudite réagit en augmentant sa production pour éviter la panique des acheteurs. En 1979, les Etats-Unis annoncent que le Shah va quitter l'Iran pour se soigner pendant une période indéterminée. Le Shah quitte l'Iran le 16 Janvier 1979 pour ne plus y revenir. Le 23 Janvier Khomeiny débarque à Téhéran accueilli par des millions de partisans.

¹¹ Déclaration de Jean Blancard, délégué général à l'Energie au ministère de l'Industrie.

L'Iran a cessé d'exporter son pétrole au début 1979. L'Arabie Saoudite a alors augmenté sa production ainsi que le Venezuela et d'autres pays. La demande mondiale fin 1978 se chiffre à 50 millions de barils par an, la pénurie sur le marché n'est que de 4%. Mais d'autres facteurs expliquent la crise: les pays consommateurs agissent sans aucune concertation, certains achètent le pétrole à n'importe quel prix, les pays exportateurs font de même avec le prix de vente. La pénurie survient à un moment de demande croissante. D'autant plus que les acheteurs aggravent la pénurie en constituant des réserves supplémentaires. Le seul à garder le sens de la mesure est le Cheikh Yamani qui annonce à l'OPEP que son pays maintient le prix officiel. Pendant l'été 1979, les prix du marché "spot" au comptant, qui étaient montés jusqu'à 40\$ le baril, recommencent à baisser légèrement. L'OPEP qui se réunit en fin d'année constate la situation avec le prix du brut oscillant entre 28\$ et 38\$ le baril, alors qu'il était seulement de 12\$ le baril en 1978.

Mais la crise ne s'arrête pas et les événements vont s'enchaîner. Le 4 Novembre 1979, 63 ressortissants américains sont pris en otage dans l'ambassade américaine à Téhéran. Ils seront retenus pendant un an. D'autres incidents vont suivre, le 20 Novembre 1979, plusieurs centaines d'intégristes envahissent la Grande Mosquée de La Mecque et l'occupent en signe de protestation contre la politique de la famille royale saoudienne. Enfin, l'URSS profitant du désarroi général, envahit l'Afghanistan afin d'avoir la main mise sur le pétrole. Cette tentative soviétique est vue comme une attaque par les Etats-Unis. Ces derniers vont alors bloquer tous les avoirs iraniens dans les banques américaines, ce qui va leur causer un préjudice important au vu des sommes considérables qui y avaient été déposées.

En Décembre 1979, l'OPEP se réunit à Caracas avec pour objectif officiel d'unifier les prix du baril de pétrole brut qui oscille entre 18\$ et 50\$. Yamani propose alors un prix unique de 24\$ mais le délégué iranien n'est pas d'accord. Ce sont finalement les acheteurs qui résilient leurs contrats. L'OPEP réagit en préparant les cérémonies de son 20^{ème} anniversaire. Mais dans le même temps, l'Irak entre en guerre avec l'Iran. La guerre Iran-Irak aura de larges répercussions sur le marché pétrolier. Ces deux pays arrêtent complètement leurs livraisons de pétrole brut, ce qui fait à peu près 4 millions de baril par jour en moins.

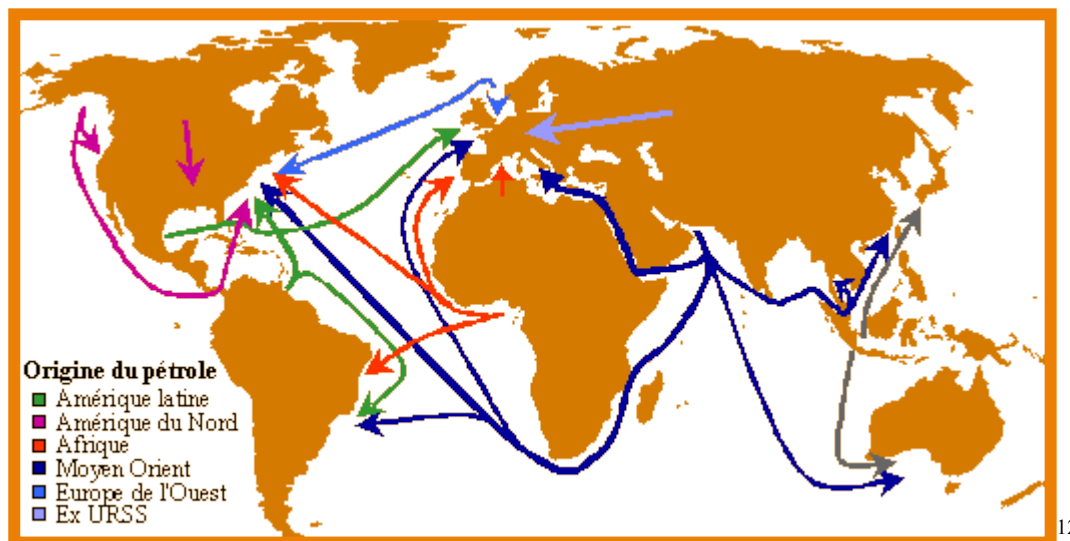
Mais il n'y aura pas de troisième choc pétrolier car aujourd'hui le prix du baril ne cesse d'augmenter. Cette hausse pousse les gens à l'économie.

L'AIE rassure les consommateurs: il ne faut pas acheter le pétrole à n'importe quel prix car c'est absurde d'acheter très cher quelque chose que l'on va stocker.

4§ Aujourd'hui

La plupart des convois pétroliers suivent un ensemble de routes maritimes. Presque la moitié du pétrole transporté a comme point d'origine le Moyen Orient et comme destination le Japon, les Etats-Unis ou l'Europe. Toutefois, c'est la forte demande en provenance des pays en développement et tout particulièrement de la Chine qui a été le facteur essentiel de soutien du marché du transport du pétrole sur l'année 2006.

Les pétroliers à destination du Japon empruntent le Détroit de Malacca tandis que ceux en direction de l'Europe et des Etats-Unis passent par le Canal de Suez ou le Cap de Bonne Espérance en fonction de la taille et de la destination du pétrolier.



¹² <http://www.unctad.org/infocomm/francais/petrole/filiere.htm>

Section2: Les acteurs collectifs du transport de produits pétroliers.

1§ L'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole.

Plus connue sous le nom de l'OPEP, l'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole a été créée en 1960 à Bagdad en Irak à l'initiative de plusieurs pays producteurs. Sa création a été décidée en application d'une décision des compagnies pétrolières de diminuer le prix du brut à l'exportation et donc du revenu des pays détenant ces ressources. Ses membres sont : l'Algérie, l'Angola, l'Indonésie, l'Iran, l'Iraq, le Koweït, la Libye, le Nigéria, le Qatar, l'Arabie Saoudite, les Emirats Arabes Unis, l'Equateur et le Venezuela. Le but de cette organisation est de coordonner les politiques pétrolières de ses membres afin de sauvegarder leurs intérêts tout en évitant des fluctuations trop importantes et dommageables pour la communauté internationale. Dès lors, cette organisation est un acteur majeur, essentiel du marché du transport maritime de produits pétroliers car les tarifs qu'elle fixe déterminent le fret et donc font varier l'offre et la demande.

Face à cette association des pays exportateurs, les pays importateurs ont eux aussi voulu se réunir. C'est en réaction au pouvoir des pays membres de l'OPEP qu'a été créée, en 1974, l'Agence internationale de l'énergie (AIE). Elle regroupe les pays importateurs de pétrole brut¹³ et vise deux objectifs : la sécurité des approvisionnements et l'indépendance énergétique. De ce fait, les pays membres de l'AIE sont tenus de posséder en permanence l'équivalent d'au moins 90 jours d'importations nettes de pétrole brut. En cas de diminution de 7% de l'approvisionnement en pétrole, les Etats membres devront réduire leurs demandes et mettre à disposition les uns des autres leurs ressources de pétrole, tant en termes d'approvisionnement que de stock.

En réalité, seule la crise du canal de Suez entre 1956 et 1957 aurait pu être de nature à déclencher ce plan du fait d'une réduction de 11,4% de l'approvisionnement mondial. La

¹³ Les Etats membres, au nombre de vingt-sept, sont : l'Australie (1979), l'Autriche (1974), la Belgique (1974), le Canada (1974), la République Tchèque (2001), le Danemark (1974), la Finlande (1992), la France (1992), l'Allemagne (1974), la Grèce (1977), la Hongrie (1997), l'Irlande (1974), l'Italie (1978), le Japon (1974), la Rép. de Corée (2001), le Luxembourg (1974), les Pays-Bas (1974), la Nouvelle Zélande(1977), la Norvège (1974), la Slovaquie (2007), le Portugal (1981), l'Espagne (1974), la Suède (1974), la Suisse (1974), la Turquie (1981), le Royaume-Uni (1974) et les Etats-Unis (1974).

Révolution iranienne (1978-1979) entraîna une baisse seulement de 5,7%, la Guerre Iran-Irak (1980-1981) une baisse de 5%, l'explosion de la plate-forme Piper Alpha (1988-1989) une baisse de 0,6%, l'invasion du Koweït et la Guerre du Golfe (1990-1991) une baisse de 6,8%.¹⁴

2§ L'AIE

L'Agence internationale de l'énergie (AIE) est un organe autonome qui œuvre pour la production d'une énergie propre, sûre et accessible pour ses 28 pays membres¹⁵ et pour les pays non-membres¹⁶.

Fondée pour faire face au choc pétrolier de 1973/1974, l'AIE avait pour mission première d'aider les pays membres à coordonner une réponse collective aux perturbations graves des approvisionnements en pétrole, par la mise en circulation de stocks de pétrole sur le marché.

L'article 6 de la décision du conseil de l'OCDE portant création d'une agence internationale de l'énergie de l'organisation stipule que "le Comité de Direction définit et applique un Programme international de l'Energie prévoyant une coopération dans le domaine de l'énergie, et dont les objectifs sont les suivants:

- (i) assurer un niveau commun d'autonomie des approvisionnements pétroliers en cas d'urgence ;
- (ii) instituer des mesures communes de restriction de la demande de pétrole en cas d'urgence ;
- (iii) instituer et mettre en œuvre des mesures de répartition du pétrole disponible en période d'urgence ;
- (iv) élaborer un système d'informations relatives au marché pétrolier international et un mécanisme de consultation avec les compagnies pétrolières internationales ;

¹⁴ Les stocks stratégiques pétroliers, extrait de la lettre trimestrielle Energies et Matières Première n°15, 1er trimestre 2001, Ministère de l'Industrie de la France.

¹⁵ Allemagne (1974), Irlande (1974) Australie (1979), Italie (1974) Autriche (1974) Japon (1974), Belgique (1974) Luxembourg (1974) Canada (1974) Norvège (*participe au travail de l'Agence sous une convention spéciale depuis 1974*) Corée (2002) Nouvelle Zélande (1977) Danemark (1974) Pays-Bas (1974) Espagne (1974) Pologne (2008) Etats-Unis (1974) Portugal (1981) Finlande (1992), Rép. tchèque (2001) France (1992) Rép. Slovaque (2007) Grèce (1977) Royaume-Uni (1974) Hongrie (1997) Suède (1974) Suisse (1974) Turquie (1974).

¹⁶ <http://www.iea.org/about/indexfr.asp>

(v) élaborer et appliquer un programme de coopération à long terme en vue de réduire la dépendance à l'égard des importations de pétrole, ayant notamment pour la conservation de l'énergie, la mise en œuvre de sources d'énergie de substitution, la recherche et le développement dans le domaine de l'énergie ainsi que l'approvisionnement en uranium naturel et enrichi ;

(vi) promouvoir des relations de coopération avec les pays producteurs de pétrole et avec les autres pays consommateurs de pétrole, notamment ceux qui appartiennent au monde en développement."

Bien que cette mission constitue toujours un des aspects clés de son action, l'AIE a évolué et s'est développée. Elle se situe au cœur du débat mondial sur l'énergie et propose des études d'experts, des statistiques, des analyses et des recommandations indépendantes.

Aujourd'hui, l'action de l'AIE se concentre sur 4 domaines :

- la sécurité énergétique : promouvoir la diversité, l'efficacité et la flexibilité dans tous les secteurs énergétiques ;
- le développement économique : assurer un approvisionnement stable en énergie pour les pays membres et promouvoir des zones de libre échange afin de favoriser la croissance économique et d'éliminer la pauvreté énergétique
- la sensibilisation à l'environnement : faire connaître, au niveau international, les options existantes pour juguler le changement climatique
- l'implication au niveau mondial : agir en concertation avec les pays non-membres, en particulier les principaux producteurs et consommateurs d'énergie, dans le but de trouver des solutions aux problèmes énergétiques et environnementaux communs.

Section 3 : Les acteurs particuliers du transport maritime de produits pétroliers

Les principaux acteurs dans l'organisation du marché sont :

- i. les constructeurs qui offrent les navires neufs. La construction navale est une industrie lourde qui exige un investissement élevé et une connaissance scientifique et technologique pointue. De ce fait, les constructeurs se situent généralement dans

des pays industrialisés comme le Japon, l'Europe, la Corée du sud et Taiwan. Mais avec une main d'œuvre devenue très peu élevée comparée à celle des pays précédemment cités, les pays en voie de développement se voient octroyer, de manière croissante, des marchés de construction navale de plus en plus souvent.

- ii. les armateurs assurent, au sein de l'industrie du transport maritime, le service de transport, c'est-à-dire l'acheminement de la cargaison d'un point à l'autre dans des conditions opératoires souvent définies avec le demandeur (sécurité, vitesse, durée du trajet) et pour le prix également négocié avec ce dernier. Soit ils utilisent directement les navires, soit ils les mettent à la disposition des autres propriétaires de cargaison, c'est-à-dire les affréteurs. Le succès des décisions que prennent les armateurs dépendra d'un certain nombre de décisions portant sur :
 - l'achat ou la vente de navires
 - la réalisation de contrats d'affrètement à long terme ou l'utilisation des navires sur les marchés spot.
- iii. les intermédiaires, sollicités par les armateurs et affréteurs pour réaliser le contrat d'affrètement. (Exemple : courtier, commissionnaire de transport)

Le cadre politique, juridique et fiscal joue un rôle important dans le fonctionnement du marché. Le coût d'exploitation d'un navire, notamment les frais relatifs à l'équipage, aux normes de maintenance ainsi qu'à la fiscalité, dépendent du pavillon d'enregistrement et donc des juridictions nationales. Cependant, puisque le transport maritime a une dimension internationale, la standardisation des lois nationales a été nécessaire. Cela s'est traduit par la ratification de plusieurs conventions internationales dans des domaines tels que la prévention de la pollution, la sécurité des navires, les conditions de travail ...

Le produit de l'industrie du transport maritime est le service de transport effectué grâce aux unités de production que sont les navires. De ce fait, les navires sont parmi les acteurs principaux de ce marché.

Chapitre 2 : Le transport maritime de produits pétroliers: une rencontre entre différents acteurs et diverses options de transport

Le transport maritime se divise en deux secteurs en constante expansion, liée à celle du commerce mondial. Le premier de ces secteurs est le transport maritime de lignes régulières, le deuxième est le transport maritime de vrac.

Les marchandises transportées en vrac peuvent être classées en quatre groupes principaux : les vrac secs (charbon, minerai de fer, denrées alimentaires comme le sucre, céréales), le pétrole (pétrole brut, condensas, produits raffinés), les gaz liquéfiés (GNL et GPL) et les produits chimiques liquides.

Le marché du transport de produits pétroliers est un marché où l'offre et la demande varient fortement selon les régions, les époques, les cours de l'économie. L'offre de transport de produits pétroliers doit alors s'adapter à une demande variant sans cesse (Section 1).

Afin de faire face à ces variations, les acteurs du secteur doivent proposer une offre de transport variée qui passe nécessairement par une flotte diversifiée permettant de répondre à la demande. Le marché du transport maritime pétrolier est le lieu de rencontre de tous les acteurs du secteur qui sont en situation de proposer une offre de transport variée, avec différents types de navires, permettent d'avoir une offre adaptée à leurs besoins (Section 2).

Section 1: L'offre et la demande de produits pétroliers

L'offre de transport est constituée de la flotte des armateurs qui doivent financer et armer leurs navires. Elle peut être multiple et polymorphe. La demande de transport vient des opérateurs pétroliers: le fret n'est qu'un des éléments du prix de revient de l'ensemble de la chaîne, mais ils souhaitent qu'il soit le plus bas possible¹⁷. Le taux de fret est établi à partir de la confrontation d'une offre qui est prédéterminée et d'une demande variable. Une fois les taux calculés, ils indiquent les valeurs moyennes attribuées aux tailles de navires considérées.

¹⁷ Le transport de produits pétroliers par mer, Colloque Marseille 9 Décembre 1999, Presses Universitaires Aix-Marseille, 2001, p.83.

L'affrètement maritime pétrolier exige de choisir, pour les acteurs présents sur le marché, le meilleur modèle d'affrètement, le moins cher et le plus efficace possible. En effet, l'armateur va chercher à minimiser ses coûts pour maximiser ses recettes. Pour cela, l'armateur va réduire ses coûts d'équipage, d'entretien, d'assurance ...

L'industrie du transport maritime a une dimension internationale et se trouve en aval de l'activité économique mondiale. La réaction des armateurs face à des événements mondiaux, conflits politiques, accidents nucléaires ou simplement tensions sur les prix des pétroliers, qui affectent l'économie mondiale, est de tenter d'analyser leurs impacts sur le marché du transport maritime. Toutefois, on distingue plusieurs subdivisions dans le marché du transport maritime. Les navires, eux-mêmes, varient largement selon leur taille et leurs caractéristiques techniques ; ils assurent le service de transport d'une multitude de biens, sur de courtes ou de longues distances.

Section 2 : Une flotte internationale très diversifiée

La flotte internationale de navires transportant des produits pétroliers se caractérise par sa grande diversité. L'âge moyen de la flotte pétrolière se stabilise avec 7,5 ans au 1er janvier 2011, contre 7,6 ans au 1er juillet 2010. La moyenne de la flotte mondiale s'établit à 16 ans pour les navires pétroliers selon l'estimation au 1er janvier 2010 de l'Institute of shipping economics and logistics (ISL).

La flotte pétrolière compte 48 navires avec une jauge brute cumulée de 3,1 millions d'unités et une capacité d'emport de 5,3 millions de tonnes dont 9 VLCC.

1§ Les différents pétroliers

Pour le transport de vrac, les navires sont généralement construits pour des marchandises déterminées et généralement inutilisables pour d'autres marchandises. Ce qui encourage la création de flottes de navires spécialisés comme les pétroliers.

La flotte peut être divisée en plusieurs catégories :

- les navires qui peuvent transporter du pétrole brut
- les navires qui peuvent transporter du pétrole brut et des produits pétroliers
- les navires qui peuvent transporter des produits chimiques et des produits pétroliers
- les navires destinés exclusivement aux produits pétroliers

On distingue les transporteurs de produits qui sont généralement de petite taille et transportent un ou plusieurs produits raffinés (OO, OBO) des pétroliers qui sont des transporteurs de pétrole brut qu'on classe généralement en fonction de leur taille (ULCC, VLCC).

Les ULCC: ULCC est l'acronyme de *Ultra Large Crude Carrier*, soit littéralement « pétrolier transporteur de brut ultra grand » ; il désigne les pétroliers géants dont le port en lourd est supérieur à 320 000 tonnes. Plusieurs de ces géants ont été mis en service dans les années 70, mais très peu sont encore en activité, car suite à la crise pétrolière des années 1970 la plupart ont été démolis. Le plus grand reste le *Knock Nevis*, la plus grande structure mobile jamais créée par l'Homme. Ce navire, rebaptisé *Mont*, a été vendu pour démolition ; il se trouve à Alang, en Inde¹⁸.

Les VLCC: VLCC est l'acronyme de *Very Large Crude Carrier*, soit « très grand pétrolier transporteur de brut ». Il s'agit d'une classe de pétroliers géants dont le port en lourd est compris entre 150 000 tonnes (fin de la taille *Suezmax*) et 320 000 tonnes (début de la taille ULCC). Ces navires ne peuvent passer ni par le canal de Suez (sauf allègement), ni par celui de Panama et doivent passer par les grands caps¹⁹.

Les VLCC ne transportent que du pétrole brut et sont utilisés sur des trajets au départ du Golfe Persique vers l'Ouest (Caraïbes/USA ou Europe) et vers l'Asie du Sud-est (Japon, Corée, Singapour). Le trafic Golfe arabo-persique /Extrême-Orient représente aujourd'hui plus de 75% du volume de brut transporté par les VLCC.

Les VLCC les moins gros sont utilisés vers l'Est (contraintes de tirant d'eau au détroit de Malacca et dans de nombreux ports de la zone).

¹⁸ Rakotomalala Ny Fanja, Analyse de l'évolution du transport maritime de produits pétroliers, pp. 73-74

¹⁹ Rousseau Cyril, Le transport maritime pétrolier. Mémoire, Commerce International. 2000. p. 8.

La flotte des VLCC a été renouvelée pendant le mois d'août 2010 et plus de 40 navires ont été livrés. Ce renouvellement de la flotte conjugué au repositionnement sur le marché spot « de plus d'une trentaine d'unités auparavant employées à des opérations de stockage flottant (en mai / juin environ 35 VLCC stockaient encore du brut et 4/5 VLCC stockaient du gasoil) ». 77 nouveaux navires devraient être livrés courant 2011²⁰.

La flotte de VLCC en service compte près de 550 navires et son âge moyen est inférieur à huit ans²¹. Cela démontre que la disparition définitive à court terme des navires à simple coque n'a eu que peu ou pas d'incidence sur le marché, puisqu'il ne reste guère qu'une petite vingtaine de navires de ce type effectivement exploités sur le marché "spot".

En ce qui concerne le marché des VLCC, le rendement journalier s'élève en moyenne à 32 000 \$²². Au cours de l'année 2010, le marché des VLCC a bénéficié du maintien, pendant près de la moitié de l'année, d'unités employées en stockage flottant et de l'importance du volume des importations des pays d'Extrême-Orient, en particulier de la Chine dont la demande de brut a augmenté de 12.6% en 2010.

Les Suezmax : Ils sont capables d'utiliser le Canal de Suez en charge; ce terme est plus couramment employé pour désigner les navires pouvant passer par ce canal mais trop gros pour passer par d'autres canaux importants comme le canal de Panama. On parle de *Suezmax* surtout pour les pétroliers; depuis les dragages de 2009, peu d'autres types de navires sont concernés. Les navires trop grands pour passer par le canal de Suez sont appelés *Capesize*, car ils doivent passer par le cap de Bonne-Espérance et le cap Horn.

Le canal de Suez ne comprend pas d'écluses ; la seule véritable limite est donc le tirant d'eau, de 20,10 mètres maximum dans le canal principal. La longueur n'est pas restreinte, en revanche le tirant d'air est limité à 68 mètres par le pont du Canal de Suez (tablier à 70 mètres au-dessus de l'eau), et la largeur à 77,49 mètres. L'autorité du canal produit des tableaux de largeur et tirant d'eau admissibles, ceux-ci pouvant varier.

²⁰ Revue annuelle 2011, Barry Rogliano Salles, p. 34.

²¹ Revue annuelle 2011, Barry Rogliano Salles, p. 35.

²² Revue annuelle 2011, Barry Rogliano Salles, p. 34.

La taille typique d'un navire *Suezmax* est de 240 000 tpl²³. Ils sont utilisés essentiellement pour des trafics de l'Afrique de l'Ouest vers les Caraïbes et les USA. Ils sont également affrétés en Méditerranée. Plus de 39 navires ont été livrés en 2010, plus de 60 ont été commandés. Au total, entre 45 et 50 navires devraient s'ajouter à une flotte âgée en moyenne de seulement huit ans²⁴.

En ce qui concerne le marché des Suezmax sur l'année 2010, malgré un second semestre difficile, le retour journalier moyen s'est établi autour de 25 000 \$.

Au chapitre des nouveautés et de potentiels positifs pour les armateurs, il faut noter la hausse des exportations de brut brésilien qui devrait encore croître en 2011, la mise en exploitation de nouveaux terminaux au Nigeria et en Angola et enfin, l'augmentation des voyages longs: Méditerranée/Extrême-Orient – Caraïbes /Chine – Brésil /Côte Ouest des Etats-Unis.

Les Aframax : Le nom provient du système de jauge *Average Freight Rate Assessment* (AFRA). Cette classe comprend le gros de la flotte des transporteurs de brut, utilisés dans les bassins de la mer Noire, des Caraïbes, de la mer de Chine et de la mer Méditerranée ; pour les plus longs voyages (par exemple depuis le Moyen-Orient vers l'Europe et l'Amérique du Nord), ce sont davantage des navires de type *Suezmax* et VLCC qui sont employés.

Ils sont également utilisés au sein des petits pays producteurs de pétrole quand les ports sont trop petits pour recevoir de grands superpétroliers. Ils sont utilisés pour des trafics régionaux (Mer du Nord, Méditerranée, Caraïbes/USA).

Le marché des AFRAMAX se dégrade au fur et à mesure de la livraison d'unités nouvelles.

²³ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Suezmax> consulté le 05/08/2011

²⁴ Revue annuelle 2011, Barry Rogliano Salles, p. 36.

Cette surcapacité endémique si souvent évoquée, se traduit de façon suivante:

- 892 unités existantes d'une moyenne d'âge de huit ans (dont 37% ont moins de cinq ans)
- une croissance nette de la flotte de 6,2% en 2010 (70 nouveaux navires, quatre annulations et 18 démolitions).
- Un carnet de commande de 153 unités dont 79 livrables en 2011²⁵.

De plus, la durée des "time charter" conclus au second semestre n'a pas dépassé les 12 mois. Ils se sont, sur l'année, conclus au taux moyen de 19 000\$/jours contre 21 000\$/jour en 2009.

Les Panamax : navires dont les dimensions maximum leur permettent de rentrer dans les écluses du Panama. Cette taille est déterminée par les dimensions des écluses et par la profondeur du canal.

Panamax est un facteur déterminant en architecture navale lors de la détermination de la taille d'un navire cargo : nombreux sont ceux qui sont conçus à la limite de cette taille.

Les écluses du canal font 33,53 mètres de large, 320,0 mètres de long et sont profondes de 29,5 mètres. La longueur utilisable dans chaque chambre est de 304,8 mètres ; la profondeur utilisable varie mais la profondeur minimale est dans la partie sud des écluses Pedro Miguel, et est de 12,55 mètres. Le pont des Amériques à Balboa limite la hauteur des navires.

L'Autorité du Canal de Panamá fixe les dimensions maximum des navires pouvant circuler sur le canal :

- Longueur hors-tout : 294,1 mètres (965 pieds)
- Maître-bau : 32,3 mètres (106 pieds)
- Tirant d'eau : 12,0 mètres (39,5 pieds) en eau douce tropicale
- Tirant d'air : 57,91 mètres (190 pieds)

Ces dimensions donnent un port en lourd typique de 65 000 tonnes pour un navire cargo *Panamax*²⁶.

²⁵ Revue annuelle 2011, Barry Rogliano Salles, p. 37.

Tanker Orderbook 19/08/2011								Number of ships
	2011 (deliv.)	2011	2012	2013	2014	2015	2016+	Total on order
VLCC	46	30	64	39	10	0	0	143
Suezmax	31	22	59	36	4	0	0	121
Aframax	38	30	53	21	3	0	0	107
Panamax	22	15	14	14	2	0	0	45
MR Product	54	23	87	35	0	0	0	145
Handy Product	15	13	10	0	0	0	0	23
Total	206	133	287	145	19	0	0	584

(Source: BRS)

27

2§ Le prix des navires

" Un armateur n'a jamais fait fortune en exploitant des navires mais en sachant quand les acheter et quand les vendre." ²⁸

Le prix des navires joue un grand rôle quant au comportement des armateurs. Il y a un créneau dans le temps pour acheter lorsque les prix sont au plus bas. En pratique, cela veut dire qu'on achète à contre courant du marché.

Qui dit "acheter" dit également "vendre" ce qui nécessite une parfaite connaissance du marché car le marché des navires neufs, le marché des navires d'occasion, et le marché de la ferraille sont assez logiquement liés. La vente d'un navire d'occasion se réalise grâce à des anticipations différentes du marché par l'acheteur et le vendeur. En effet, les deux armateurs sont soumis aux mêmes conditions du marché. D'une part, le vendeur propose son navire sur le marché de l'occasion en estimant qu'il n'est plus profitable de le garder en regard des prévisions sur l'évolution du marché. D'autre part, l'acheteur a pris sa décision en considérant que le prix est conforme à ses prévisions.

²⁶ <http://fr.wikipedia.org/wiki/Panamax>

²⁷ <http://www.brs-paris.com/index.php?page=tanker>

²⁸ Le transport de produits pétroliers par mer, Colloque Marseille 9 Décembre 1999, Presses Universitaires Aix-Marseille, 2001, p.88.

Le marché de l'occasion des transporteurs de brut au cours de l'année 2010 n'a pas été très volatile. Le prix des navires modernes était très élevé, le carnet de commande augmentait et l'espoir d'un financement attractif des banques chinoises resta vain.

68 VLCC ont changé de mains en 2010 (36 en 2009), dont 16 pour démolition. Les 52 ventes pour navigation se sont réparties entre 25 simple-coques et 27 double-coques. Le nombre de transactions réalisées sur des Suezmax en 2010 a été supérieur à celui de 2009, soit 35 contre 23. 13 de ces navires ont été vendus à la ferraille en 2010. Les 22 ventes restantes comprennent 20 double-coques et deux simple-coques. Le volume d'échange des Aframax est resté limité au regard de la flotte existante puisqu'il y a eu 51 transactions dont 19 pour démolition contre 44 ventes en 2009. Sur les 32 navires vendus pour navigation ou conversion, nous avons comptabilisé quatre simple-coques pour stockage ou conversion et 28 double-coques²⁹.

Le prix des navires d'occasion est pratiquement conclu à l'issue de négociations entre acheteurs et vendeurs. Ces prix varient, toutefois, en fonction de plusieurs facteurs dont les plus importants sont :

- l'âge du navire
- caractéristique du navire : le prix diffère selon que le navire possède, par exemple, un système de nettoyage plus performant ou non.
- l'obsolescence : un navire disposant d'un système de propulsion à turbine, avec une consommation élevée de fuel, peut avoir une valeur de revente inférieure à celui qui est équipé d'un moteur diesel.
- le prix des navires neufs
- le taux de fret³⁰

La production de pétrole et son acheminement par les navires permet de satisfaire les besoins de produits pétroliers dont le négoce représente une branche très importante du commerce international.

²⁹ Revue annuelle 2011, Barry Rogliano Salles, p. 33-45.

³⁰ Rousseau Cyril, Le transport maritime pétrolier. Mémoire, Commerce International. 2000. p. 10.

Titre II : Le commerce international de produits pétroliers

Notre étude sur le commerce international de produits pétroliers est surtout centrée sur le marché des produits pétroliers, plus précisément sur le marché du pétrole brut c'est-à-dire le pétrole qui n'a subi aucune transformation. Ce marché n'est ni pur ni parfait. Il met en présence deux oligopoles, plus ou moins soudés, celui des pays détenteurs des ressources et celui des compagnies pétrolières.

Le premier forage effectué en Pennsylvanie en 1859 marque le début de l'industrie pétrolière, l'émergence d'un marché qui va susciter de nombreuses envies, jalousies, guerres, rivalités, démonstration de pouvoir, tensions.

Très vite, la société Standard Oil, fondée par J.D Rockefeller, contrôle la quasi-totalité du transport et du raffinage. Celle-ci dominera le marché pendant près de 40 ans, jusqu'à son démantèlement en 1911 en vertu de la loi antitrust américaine. De ce démantèlement naîtront 7 compagnies, appelées les "sept sœurs" et qui se partageront le marché du pétrole jusqu'à ceux que certains états producteurs cherchent à obtenir un partage plus équitable de la rente monopolistique.

Dans le domaine des transports maritimes de matières premières, et parmi elles, celle qui est la plus "*tradée*" et qui nous intéresse particulièrement: le pétrole, les marchés spot recouvrent des transactions au jour le jour et dont le prix est fixé "*on the spot*", dans l'instant³¹.

Nous étudierons dans un premier chapitre le marché des produits pétroliers (Chapitre 1) et dans un deuxième chapitre les contrats de transport maritime de produits pétroliers (Chapitre 2).

³¹ <http://lecercle.lesechos.fr/node/35113> consulté le 01/08/2011

Chapitre 1: Les marchés de produits pétroliers

Le marché du transport maritime de produits pétroliers peut être scindé en deux marchés :

- . Le marché du fret de produits pétroliers
- . Le marché de la construction des navires de produits pétroliers

On peut définir le marché spot comme un marché au comptant portant sur les devises, les taux ou les matières premières. C'est un marché spécialisé par opposition au marché à terme. Les opérateurs qui traitent sur un marché spot, ou un marché au comptant, le font pour recevoir ou livrer les valeurs, marchandises ou taux négociés.

C'est sur les marchés spot que le pétrole brut et les produits raffinés issus du pétrole sont échangés à court terme. Ces marchés fixent également de manière quotidienne le prix et les cours du pétrole qui serviront de référence de prix à travers le monde.

Il existe également un marché spot pour l'affrètement des navires qui est un indicateur économique très fort. Ce marché n'est pas organisé, il résulte de l'ensemble des opérations d'affrètement qui sont négociés chaque jour.

Avant 1975, les marchés spot représentaient environ 5% du commerce international. Les déficits ou surplus en produits, résultant de l'inadéquation de la production des raffineries avec la structure de la demande, étaient résorbées ou écoulés sur les marchés spot. Ils constituaient un cadre résiduel pour le commerce international.

Vers la fin des années 1970, les marchés spot commençaient à jouer un rôle d'indicateurs pour l'industrie pétrolière. La durée moyenne des contrats va être considérablement réduite. Les surcapacités des raffineries au début des années 1980, accroissaient le volume des échanges sur les marchés spots: ils représentaient + de 80% du commerce en 1985.

Aujourd'hui, les transactions spot concernent près de 30% du commerce pétrolier international; les contrats à long terme (1 an), dont les prix sont indexés sur les marchés spot, constituent la majeure partie des transactions.

Section 1: Les marchés spot de brut

Pour un marché spot, on se réfère généralement à un centre de cotation. Une zone est devenue un centre de cotation soit par:

- l'existence d'un surplus de capacité de raffinage pour rééquilibrer l'offre et la demande de produits à l'intérieur d'une zone.
- la présence d'une infrastructure logistique importante: une grande capacité de stockage permettant les spéculations sur les cycles saisonniers³².

Ces centres sont reliés entre eux en fonction des prix et de l'évolution des taux de fret: ils constituent des centres d'importation/exportation ou peuvent assurer uniquement l'importation ou l'exportation de produits. Ce sont principalement les services de trading des compagnies pétrolières qui interviennent sur les marchés spot. Ces entités sont en charge à la fois de l'approvisionnement des raffineries des groupes et de la valorisation de leur production en brut et en produits finis.

Aujourd'hui, on distingue 4 grands marchés spots:

- Londres
- New-York
- Singapour
- Rotterdam

Les références de prix spot sont réalisées sur les principaux pétroles bruts et sont utilisées comme indicateurs quant à l'évolution du prix du brut et pour certaines clauses d'indexation.

Le baril de Brent est coté au marché de Londres et constitue l'une des meilleures références en matière de prix pour le pétrole brut. Le "blend" Bret est un mélange de pétroles

³² Analyse de l'évolution du transport maritime de produits pétroliers, Rakotomalala, NY Fanja, 1994, Dijon, p 86.

bruts produits en Mer du Nord britannique, issu du gisement de Brent. Il s'est progressivement imposé comme le principal brut de référence de la zone Europe/Afrique³³.

Le marché spot de New-York cote le baril de WTI. La zone WTI recouvre l'Amérique et le marché de Singapour correspond quant à lui au marché spot de toute la zone de Dubaï (Baril Dubaï Light) même si son influence est aujourd'hui fortement déclinante.

L'avantage de ces marchés est la mise à disposition de ce pétrole partout dans le monde, et ce, quel que soit son pays d'origine. D'autre part, ce système empêche les petites compagnies de modifier unilatéralement les prix dans le but de générer des profits personnels.

D'un autre côté, les marchés spot sont de plus en plus réactifs aux phénomènes d'annonces, tout comme les autres marchés financiers. Leur volatilité est de plus en plus importante, accentuée par une peur de pénurie des pétroles qui pourrait être causée par certaines actualités³⁴. Ces effets sont provoqués par une peur des pénuries de pétrole qui font régulièrement grimper les prix.

Section 2: Les marchés spot de produits raffinés

Les principaux marchés de produits pétroliers se situent en Europe du Nord-Ouest (Amsterdam-Rotterdam-Anvers), en Méditerranée (Gênes-Lavéra), dans le golfe arabo-persique, en Asie du sud-est (Singapour), dans le Golfe du Mexique (dont Caraïbes) et enfin aux Etats-Unis³⁵.

³³ Note de conjoncture internationale, Dossier: Le marché pétrolier, Ministère des finances, p. 52, www.minefe.gouv.fr consulté le 04/08/2011

³⁴ <http://www.investir-petrole.com/article/marches-spot.html> consulté le 01/08/2011

³⁵ Rakotomalala Ny Fanja, Analyse de l'évolution du transport maritime de produits pétroliers

1§ Le marché d'Europe-Nord-Ouest

Le marché spot a débuté à Rotterdam grâce à la capacité de stockage et au développement des installations de distribution, il englobe toutes les transactions en Europe du Nord Ouest.

Les transactions dans d'autres pays du monde sont en relation avec les produits stockés ou destinés au pays d'Europe du Nord Ouest. C'est le marché le plus actif pour l'importation et l'exportation de produits.

2§ La Méditerranée

Ce marché est plus réduit comparé à celui de Rotterdam. L'Italie représentait la principale source d'approvisionnement sur ce marché spot, avec une capacité de raffinage de 110 millions de tonnes en 1991.

Ce marché est généralement approvisionné par des raffineries locales, appartenant à des indépendants.

3§ Les Etats-Unis

Le marché américain est réparti en 3 principaux centres: le Golfe du Mexique³⁶, New-York et la Californie du Sud. Ce marché est différent du marché européen par l'importance de ces pipes. Les lots de cargaison sont beaucoup plus réduits et beaucoup plus flexibles.

4§ Les Caraïbes

Bien qu'il ne représente pas un marché actif, le marché des Caraïbes joue un rôle important dans le rééquilibrage de l'offre et de la demande principalement sur les marchés américain et européen. Le brut est généralement produit et raffiné sur place (cas du Mexique et du Venezuela) et les produits pétroliers sont transportés vers le marché américain.

³⁶ Que l'on étudiera après dans d).

5§ Singapour

Le marché de Singapour représente un carrefour en Asie. Il constituait traditionnellement un centre de raffinage d'apport pour répondre aux besoins des pays consommateurs durant les périodes de pénurie.

Ce marché a de larges atouts, notamment:

- l'augmentation des flux de produits du moyen orient sur le marché asiatique
- la présence de la plupart des majors et des négociants
- une grande capacité avec des installations permettant les échanges de produits à grande échelle.

Les principales activités du centre de Singapour sont basées sur le raffinage du brut et sur la vente par contrat ou sur le spot, le raffinage des bruts de certaines compagnies nationales d'Asie ou encore le raffinage des bruts des négociants.

6§ Le Golfe arabo-persique

La zone du Golfe s'est développée grâce à l'accroissement de sa capacité de raffinage. Les produits disponibles à l'importation proviennent essentiellement du Koweït, Arabie Saoudite, Bahreïn.

Les raffineries exportent notamment du naphta et du fuel lourd vers les Japon, et des quantités non négligeables de gazole, naphta, fuel vers l'Europe.

Section 3: Les marchés à terme de produits pétroliers

Les marchés à terme font partie des marchés dérivés qui regroupent également les marchés d'option. Ils sont apparus avec le développement des marchés spots et l'instabilité des cours du pétrole brut et des produits pétroliers. Les premiers marchés dérivés sur les produits raffinés ont été ouverts à New York en 1978³⁷.

³⁷ Dans le cas de ce mémoire, nous étudierons uniquement les marchés à termes de produits pétroliers.

Les modifications de l'environnement dans lequel évoluent les différents agents qui interviennent dans l'industrie pétrolière expliquent et justifient tout à la fois l'émergence et le développement des marchés à terme de produits pétroliers.

1§ Les caractéristiques et le fonctionnement des marchés à terme de produits pétroliers

Un contrat à terme est un accord passé entre 2 parties, l'une ayant l'obligation de recevoir et l'autre de livrer une quantité de produits à une date précise dans le futur et à un prix fixé.

Sur un marché à terme de produits pétroliers, les opérateurs achètent et vendent des titres financiers que l'on appelle des contrats. Ces titres représentent une certaine quantité de matières premières.

Dans les transactions réglementées sur les marchés à terme, les transactions ne portent pas sur des produits physiques mais sur des contrats qui déterminent précisément la dénomination, la qualité, la quantité, la date et le lieu de livraison ou de réception des marchandises. Seul le prix est librement négocié (contrairement aux transactions portant sur des produits physiques où tous les éléments du contrat: prix, qualité, quantité, financement, modalités de transport etc. sont librement négociés par les contractants)³⁸.

Leur fonction principale est de fournir un mécanisme où les intérêts commerciaux peuvent être protégés, au moins partiellement, contre les risques de prix inhérents au stockage, au négoce ou à la transformation des marchandises. Alors que sur le marché physique, la livraison effective des produits pétroliers est la conclusion logique d'une transaction, sur le marché à terme la transaction n'a pas pour objet l'échange de produits physiques³⁹.

La caractéristique principale de ces marchés à terme de matières premières est que l'opérateur achète ou vend des contrats sans nécessairement posséder la matière première servant de support aux contrats. L'originalité de ces marchés est de permettre deux dénouements possibles:

³⁸ "Les marchés à terme de produits pétroliers", Yves Simon, L'Actualité économique, vol 60., n°3, 1984, p. 377.

³⁹ "Les marchés à terme de produits pétroliers", Yves Simon, L'Actualité économique, vol 60., n°3, 1984, p. 379.

- Remplir les obligations du contrat en prenant livraison de la marchandise ou en la livrant. Cette méthode est peu pratiquée car c'est une opération lourde, assez coûteuse et peu justifiée dans la plupart des cas. Cependant, comme elle permet une passerelle entre le marché au comptant des produits physiques et le marché à terme du papier elle est indispensable. D'autant que cette passerelle permet une évolution identique des prix sur les deux marchés.

- Dans la quasi-totalité des cas, le dénouement d'un contrat se réalise avant l'arrivée du terme par compensation et inversion de l'opération initiale: le vendeur rachète un contrat, l'acheteur revend un contrat pour la même échéance.

2§ L'interdépendance du marché à terme et du marché physique

Le prix à terme est le prix auquel se négocient des contrats, il y a autant de prix que de périodes pour lesquelles sont achetés et vendus des contrats. Le prix au comptant est le prix auquel se négocient les produits physiques et il y a autant de prix que de périodes pour lesquelles sont achetés et vendus des contrats.

Il existe une relative autonomie entre les prix au comptant et à terme, mais ceci ne les empêche pas d'évoluer sensiblement de la même manière, trois raisons expliquent ce parallélisme:

La première raison est que ceux sont les mêmes opérateurs qui interviennent sur les marchés du papier et des produits physiques.

La deuxième raison est qu'il est toujours possible de dénouer un contrat par une livraison de produits physiques lorsque les prix divergent et qu'il devient rentable de la faire malgré les inconvénients que pose la livraison.

La troisième raison est que le vendeur (l'acheteur) d'un contrat est obligé de livrer (prendre livraison) des produits pétroliers s'il n'a pas annulé son opération avant l'arrivée du terme.

Comme précédemment dit, les prix varient selon le marché ce qui prouve une certaine autonomie.

Trois raisons expliquent cela:

- Les spéculateurs sur les marchés à terme anticipent les mouvements de prix et peuvent les accentuer.
- Les prix à terme peuvent être influencés par des éléments qui n'ont rien à voir avec le marché des produits pétroliers: évolution du taux de change, désaffection des investisseurs à l'égard des marchés de valeur.
- Les transactions sur le marché des contrats peuvent amplifier à très court terme les fluctuations des prix au comptant.

3§ Les différents marchés à terme

Le NYMEX (*New York Mercantile Exchange*) et l'IPE (*International petroleum Exchange*) sont les deux principaux marchés à termes pétroliers mondiaux. Mais ce n'est seulement qu'à partir de 1983 que le NYMEX puis l'IPE proposent des contrats à terme sur le brut. Ils ont ainsi répondu à un besoin de couverture des marchés spot de pétrole brut au lendemain des chocs pétroliers.

D'autres places ont tenté de lancer des contrats à terme pétroliers, sans que leurs initiatives soient cependant couronnées de succès. Parmi elles, le SIMEX (*Singapour International Monetary Exchange*) a quelque temps joué un rôle significatif pour les marchés pétroliers asiatiques au début des années 1990⁴⁰.

a) Le marché à terme de New-York: Le NYMEX

Les premiers marchés à terme furent ouverts à New York en 1974, ils devaient permettre aux opérateurs de se protéger contre les risques de fluctuations qui affectaient l'industrie pétrolière. Les responsables du NYMEX avaient retenu Rotterdam comme port de livraison. Mais cette première tentative échoua en raison de l'étroitesse des marchés libres et des caractéristiques des contrats.

Il a fallu attendre 1978, date à laquelle l'idée a été reprise et à laquelle le marché à terme de New York commença réellement à fonctionner. Pour cela, ils décidèrent de retenir le port de New York qui était plus adapté aux besoins que celui de Rotterdam.

⁴⁰ Note de conjoncture internationale, Dossier: Le marché pétrolier, Ministère des finances, p. 54 www.minefe.gouv.fr consulté le 04/08/2011

Le NYMEX couvre principalement deux produits pétroliers:

- le fuel domestique
- le fuel industriel, plus précisément l'essence, introduit en 1981, puis l'essence sans plomb en 1984.

b) Le marché à terme de Londres: l'IPE

Londres abrite le seul marché pétrolier d'Europe. L'IPE a ouvert un marché du gazole en 1981. Le pétrole brut Brent, le gaz naturel NBP (National Balancing Point) et le gazole y sont cotés.

Chapitre 2: les contrats de transport de produits pétroliers

Tout d'abord, il est important de souligner qu'en matière de contrats de transport de produits pétroliers, nous sommes dans un domaine de domination absolument exclusive du droit Anglo-saxon, anglais ou américain.

Les produits pétroliers sont globalement échangés de deux manières:

- soit par contrat où les deux parties s'engagent sur une période de temps avec un souvent un prix fixe, malgré une souplesse de plus en plus grande pour la fixation des prix.
- soit sur le marché spot: un échange "au jour le jour" d'une cargaison

D'autres transactions sont reliées aux contrats spots:

- les "trocs" ou échanges de produits pétroliers avec d'autres biens ou services
- les contrats avec rabais ou prime par rapport au prix officiel selon l'évolution du marché
- les contrats utilisant les prix spots
- les avis d'appel d'offre pour l'achat ou la vente à court terme de produits pétroliers
- les contrats avec les prix net-back en tenant compte des prix spots, des rendements de la raffinerie et du coût du transport.

Avant les années 1970, le marché des hydrocarbures était largement dominé par les grandes compagnies pétrolières, les « majors ». Elles contrôlaient toute la chaîne pétrolière, de la production à la distribution en passant par le transport et le raffinage des produits

pétroliers. Ce système était propice à l'affrètement à temps, à des contrats isolés et à des clauses de juridictions nationales.

Ensuite, tout a changé. Les différents chocs pétroliers ont eu de sévères répercussions sur le commerce des produits pétroliers et donc sur les contrats de transports de produits pétroliers. Les compagnies pétrolières ne sont plus armateurs et ne sont plus que propriétaires de cargaisons, elles n'interviennent plus dans le domaine des opérations et de la gestion maritime. Elles se sont complètement désengagées de la filière des transports maritimes, jugée non rentable.

Les raisons de ce désengagement sont de trois ordres :

- Tout d'abord, les compagnies pétrolières internationales estiment que cette filière est d'une rentabilité économique trop faible vis-à-vis de leurs activités. Leur politique consiste principalement à financer la recherche, l'exploration et l'extraction de pétrole.
- Ensuite, les pays producteurs de pétrole ont développé leur propre flotte pour assurer l'évacuation de leurs produits pétroliers à des conditions plus avantageuses.
- Enfin ce désengagement a été renforcé par la crainte des conséquences financières auxquelles doivent faire face les propriétaires de navires en cas de marées noires, surtout depuis l'entrée en vigueur des lois et des conventions internationales sévères en matière de réparation et de dédommagement⁴¹.

Par conséquent, on est passé d'un marché où il y avait beaucoup d'affrètements à temps à un marché complètement spot donc à un marché international où le shipping est en fait dominé par les traders. En effet, aujourd'hui le shipping n'est plus dissociable du trading et donc le contrat de transport n'est plus séparable du contrat de vente. Par exemple, il est impensable d'avoir une vente coût et fret où l'on a un contrat de vente soumis au droit anglais et un contrat de fret soumis au droit français⁴².

⁴¹ Mémoire, Le transport maritime pétrolier, Cyril Rousseau, 2000, Paris II, pp. 20-21.

⁴² Le transport des produits pétroliers par mer, CDMT, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2001. p. 115.

Section 1 : Les différents types d'affrètement offerts sur le marché

Pour comprendre comment se différencient les trois grandes variétés d'affrètement, il faut partir de la qualité de propriétaire du navire.

Le propriétaire d'un navire peut tout d'abord exploiter lui-même le navire : propriétaire-armateur : il arme le navire, recrute et commande l'équipage. Ou bien il exploite lui-même le navire, mais en vue de la satisfaction du public, il transporte les marchandises d'autrui.

L'armateur commande un navire, en principe, dans le but de satisfaire la demande, soit à travers un contrat d'affrètement à long terme, soit par le biais de contrat au voyage.

L'affrètement est un système par lequel l'armateur met à la disposition des propriétaires de cargaison son navire. Il loue son navire à l'affréteur. Dans cette démarche, les deux parties peuvent utiliser leurs agents intermédiaires qui utilisent un grand réseau de contact pour réaliser leurs fonctions.

On distingue principalement trois sortes d'affrètements :

- l'affrètement « spot » ou au voyage
- l'affrètement en voyages consécutifs
- l'affrètement à temps ou « time charter »

1§ L'affrètement « spot » ou au voyage

L'affrètement au voyage est défini par l'article 5 de la loi du 18 Juin 1966 comme le contrat par lequel le fréteur met, en tout ou en partie, un navire à la disposition de l'affréteur en vue d'accomplir un ou plusieurs voyages. En d'autres termes, le fréteur au voyage met la capacité commerciale de son navire à la disposition de l'affréteur au voyage.

Economiquement, le contrat d'affrètement au voyage est souvent conclu par un négociant en marchandises en vrac (comme les hydrocarbures), qui désire acheminer vers le port de destination la marchandise qu'il vient de vendre à un autre négociant. Le prix de l'affrètement au voyage du navire que l'on appelle Fret est déterminé par tonnes de marchandises transportées ou par jour de voyage.

Le fréteur au voyage doit présenter au lieu et à la date convenue un navire navigable, armé, équipé et désigné. Le navire doit être en état de bonne navigabilité. La navigabilité est un concept fonctionnel qui désigne l'aptitude du navire à satisfaire le but poursuivi et qui ne peut être exonéré par une clause car on ne peut jamais s'exonérer de son obligation fondamentale.

Une fois le navire à quai, l'affréteur est tenu de mettre à bord la quantité de marchandises prévue par la charte. Il s'agit d'une obligation "absolue et non déléguable".

La charte-partie fixe deux éléments: les jours de planche (*lay days*) qui sont le nombre de jours alloués à l'affréteur pour procéder au chargement et déchargement et les surestaries (*demurage*) qui représentent le montant des sommes à verser par l'affréteur en cas de dépassement des jours de planche.

2§ L'affrètement en voyages consécutifs

Le navire sera utilisé pour un nombre de voyages déterminés par avance. L'affrètement est fixé généralement pour une durée inférieure à deux ans. Le prix du transport est fixé à la tonne.

3§ L'affrètement à temps ou « time charter »

C'est un contrat de transport au titre duquel l'armateur met à disposition de l'affréteur un navire armé avec son équipage, pour une période qui peut s'étendre par exemple sur six mois, un an et même souvent plusieurs années.

Le fréteur doit d'abord délivrer le navire désigné. Puis, il a une obligation de maintien du navire en état de navigabilité. Alors que dans l'affrètement au voyage, le fréteur n'a qu'une obligation théorique de maintenir le navire en état de navigabilité, dans l'affrètement à temps, le fréteur a l'obligation précise de maintenir la navigabilité du navire pendant toute la durée du

contrat. Le 23 mai 2008 la Court Of Appeal a même parlé d'obligation de résultat et l'article 19 de la loi du 18 juin 1966 rappelle cette obligation⁴³.

Outre ces obligations, le fréteur assure l'exploitation technique du navire alors que l'affréteur assure l'exploitation commerciale. Parmi ces coûts, on retrouve le coût des réparations pour maintenir le navire en bon état de navigabilité, les visites annuelles etc.

L'affréteur n'intervient que pour ce qui est de la gestion commerciale du navire. Comme le rappelle le juge dans l'arrêt "Navire Fatima" de la Chambre Commerciale du 26 octobre 1999 "dans l'affrètement à temps, la qualité d'armateur, qui appartient à celui qui exploite le navire en son nom, qu'il en soit ou non le propriétaire, se trouve partagée entre le fréteur, qui conserve la gestion nautique de son navire et l'affréteur qui en a la gestion commerciale.

La compagnie pétrolière préférera donc cette forme d'affrètement, l'affrètement à temps, lorsqu'elle désire, comme dans le premier cas, expédier par mer sa marchandise. L'exportateur évite d'assumer la gestion nautique du navire, que le fréteur conserve en principe ; mais il dispose du navire pour une longue période, et il peut, dans les limites prévues au contrat, lui donner ordre de se rendre dans les ports de son choix.

Le contrat précise les conditions sous lesquelles le navire est considéré comme « inactif » : cela peut se produire lors des périodes de réparation pendant lesquelles l'affréteur ne paie pas le navire. Le contrat fixe aussi les dispositions relatives à l'ajustement du tarif dans le cas où le navire est désarmé ou ne fonctionne pas selon les performances prévues.

Très souvent il s'agit pour le pétrolier d'effectuer une rotation entre un port de chargement et un port de déchargement, qui sont toujours les mêmes : c'est-à-dire du puits offshore ou du terminal de chargement au terminal de déchargement. C'est le cas notamment dans le cadre d'un contrat à terme où la compagnie pétrolière s'est engagée à « enlever » auprès d'un fournisseur x barils de brut, ou de tonnes de produits, par mois. Elle sait donc que le tanker aura un nombre prédéterminé de voyages consécutifs à effectuer au cours d'un mois. Elle optimise ainsi la rentabilité du navire en lui évitant les temps d'attente aux ports.

43

4§ L'affrètement coque-nue

Selon l'article 10 de la loi du 18 Juin 1966, l'affrètement coque-nue est un contrat par lequel un fréteur s'engage, contre paiement d'un loyer, à mettre pour un temps défini à la disposition de l'affréteur, un navire déterminé sans armement ni équipement, ou avec armement et un équipement incomplet.

Dans l'affrètement coque-nue (*bareboat charter*), l'affréteur a la disposition du navire pendant une période déterminée (plusieurs années, voire pendant toute la durée de vie du bateau). Le navire est armé par l'affréteur qui en supporte les coûts d'exploitation. Le prix de transport, le loyer (mensuel), doit refléter le coût en capital du navire. Ce type d'affrètement ressemble à un financement du genre « leasing », surtout quand il s'accompagne d'une option d'achat.

En fait l'exportateur qui ne possède pas sa propre flotte et pour lequel il s'agit d'écouler un flot continu de marchandises peut affréter un navire qu'il équipera, armera et maintiendra lui-même en état de navigabilité : c'est l'objet de l'affrètement coque-nue.

Toutefois, ce contrat mettant à la charge de l'affréteur la gestion nautique, l'exportateur désire rarement s'engager de la sorte, et, pour cette raison, l'affrètement coque-nue est devenu rare dans le commerce international.

L'utilisation de ces divers types d'affrètement a été très variable. Elle dépend des anticipations quant à l'évolution du marché. Quand la surcapacité est réduite de façon rapide, l'affrètement à temps donne l'avantage de la disposition, d'une capacité de transport sur un long terme. Par contre, l'affrètement au voyage offre la possibilité de profiter de prix avantageux quand la surcapacité de transport est trop importante.

Section 2 : Le rôle du connaissement dans le transport maritime

Le connaissement est défini comme étant « *le document par lequel le transporteur maritime qui l'émet, s'engage, dans les conditions énoncées, à remettre au bénéficiaire désigné*

généralement par une clause à ordre ou au porteur rendant le titre négociable, les marchandises qui y sont spécifiés »⁴⁴

Au fil des siècles, se sont développées et précisées les fonctions du connaissement au point que ce titre occupe, aujourd'hui, une place tout à fait originale au sein du droit des transports. Emis en vertu d'un contrat de transport, le connaissement peut remplir trois fonctions ; celle pour laquelle il a été créé : la preuve de la remise au transporteur et de la prise en charge par lui d'une cargaison définie ; celle que l'usage et la pratique des armateurs lui a confiée : la preuve des conditions du contrat de transport ; celle enfin que l'usage lui a reconnue: la présentation de la marchandise, de sorte que la détention du titre équivaut à la possession de la marchandise, à la délivrance de laquelle il donne droit⁴⁵.

Dans le transport maritime de produits pétroliers ces fonctions traditionnelles varient quelque peu en raison de la spécificité des marchandises transportées.

Le connaissement est un reçu des marchandises et une force probante renforcée assure la sécurité du titre, particulièrement pour le destinataire, tiers porteur du connaissement. Dans le transport de pétrole, le connaissement a gardé son rôle de reçu de la marchandise. Même si aujourd'hui, le connaissement n'est plus signé par le capitaine mais par l'agent après le départ du navire, il y a quand même toujours confirmation par télécopie du bord.

La deuxième fonction du connaissement, sans doute la plus originale est celle d'être un titre représentatif de la marchandise. Cette fonction du connaissement est la plus récente. Dans cette fonction et au terme de l'évolution, le connaissement est comme la marchandise: "livrer le connaissement, c'est livrer la chose"⁴⁶.

En droit anglais, elle s'est affirmée dès 1787, dans l'arrêt *Lickbarrow v. Mason*. En droit français, ce n'est qu'en 1859 que la Cour de cassation posait le principe que "*la propriété des marchandises voyageant par mer est représentée par le connaissement*"⁴⁷, la Cour

⁴⁴ Patricia Cordier, *Connaissement maritime* – Editions du juris-classeur, Fascicule 1260, p. 3

⁴⁵ *Traité général de droit maritime*, René Rodière, *Affrètements et transports*, Tome II, les contrats de transport de marchandises, Dalloz, 1968, p. 98.

⁴⁶ *Traité général de droit maritime*, René Rodière, *Affrètements et transports*, Tome II, les contrats de transport de marchandises, Dalloz, 1968, p. 108.

⁴⁷ P. Bonassies, Ch. Scapel, « *Traité de droit maritime* », LGDJ 2006, n°987, p. 670, 2^{ème} ed.

ajoutant que *"le connaissance, ainsi que les marchandises dont il est la représentation, se transmet par la voie de l'endossement."*

Dans le domaine du transport de produits pétroliers, cette fonction subsiste mais *" elle est singulièrement diminuée du fait qu'on ne présente jamais le connaissance à destination en matière pétrolière. »* Ceci s'explique par des raisons techniques car les livraisons se font souvent dans des pipes et donc il est impossible pour le capitaine de vérifier la qualité du réceptionnaire à destination⁴⁸.

La troisième fonction du connaissance est d'être la preuve du contrat de transport. L'absence de charte-partie dans les contrats de transport en fait des contrats verbaux. Ainsi, les clauses du connaissance définissent les conditions du contrat de transport. Dans le transport maritime de produits pétroliers, ce rôle, comparé au connaissance de ligne est assez laconique car tout est renvoyé au contrat d'affrètement et donc cette dernière fonction du connaissance a quasiment disparu du domaine pétrolier: tout est renvoyé à la charte.

Section 3 : Les clauses vetting dans le transport maritime de produits pétroliers

Le « vetting » apparaît au début des années 1990, il est défini comme : « le processus par lequel une société pétrolière détermine, sur la base des informations dont elle dispose, si un navire peut être utilisé à l'affrètement pour ses besoins »⁴⁹. Les traders indépendants mais surtout les grandes sociétés pétrolières, ont mis en place une politique générale de contrôle et de sélectivité dans le choix des navires: le « vetting ». Cette politique de sélection a été appliquée tout d'abord aux navires affrétés, puis à tous les navires transportant des cargaisons appartenant à l'opérateur, et, enfin, elle a été étendue à tous les navires touchant les terminaux appartenant à l'opérateur, quel que soit celui pour qui ils opèrent⁵⁰.

1§ Historique de la clause « vetting »

⁴⁸ Le transport des produits pétroliers par mer, CDMT, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2001. p. 115.

⁴⁹ Définition du groupe Total consultable sur

http://www.total.com/fr/group/news/erika/erika_transport/erika_politique_navires/erika_politiques_navires_11126.htm.

⁵⁰ DMF 1998, "Les contrats de *trading* pétrolier et les contrats d'affrètement et de transport", p. 349.

Ce sont les grandes compagnies pétrolières qui ont développé cette pratique et ont introduit progressivement des clauses « *vetting* » dans les contrats de transport maritime des produits pétroliers. Le *vetting* est donc une inspection supplémentaire du navire avant son affrètement, d'initiative privée et permettant aux compagnies pétrolières qui se sont progressivement détachées du secteur maritime de répondre à un besoin de sécurité commerciale et environnementale lors du transport des produits.

Plusieurs facteurs expliquent l'insertion de ces clauses. Le premier est le vieillissement de la flotte à l'époque où les compagnies ont commencé à utiliser ce genre de clauses. Le deuxième facteur est la mise en place d'un régime de responsabilité pour les propriétaires des navires⁵¹, et donc les compagnies pétrolières à l'époque. Le troisième facteur qui a amené ces compagnies à mettre en place cette politique générale de contrôle est la forte médiatisation des catastrophes maritimes. Enfin, d'autres facteurs ont contribué à l'existence de ces clauses, tels que le manque de vigilance de nombreux organismes de classification⁵².

Ainsi, pour éviter les inconvénients juridiques et commerciaux liés au secteur maritime dans lequel les « majors » pétrolières sont entièrement impliquées, ces dernières délèguent le transport des produits à des armateurs indépendants mais développent en même temps les inspections *vetting* afin de s'assurer que le transport se fasse dans les meilleures conditions.

C'est à partir de la fin des années 1970 que les premières inspections *vetting* sont effectuées par plusieurs compagnies pétrolières. Chaque compagnie développe alors sa propre procédure d'inspection, en fonction de ses besoins et de manière totalement autonome. Afin d'éviter une trop grande multiplication des inspections et une divergence de critères et de résultats a été créé l'Oil Companies International Marine Forum⁵³ (OCIMF) qui est une association regroupant plusieurs sociétés pétrolières et qui a mis au point une base de données comprenant tous les renseignements techniques nécessaires sur l'ensemble des pétroliers disponible sur le marché.

⁵¹ Civil Liability Convention de 1969 (qui sera étudiée dans la deuxième partie)

⁵² ISEMAR, Note de synthèse N°78, Octobre 2005 Le *vetting*, un instrument de sécurité maritime, consultable sur <http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-78.pdf>

⁵³ Le groupe Shell fut le premier à développer son propre programme d'examen des navires en 1973

Les membres de l'OCIMF décident progressivement de coordonner leurs procédures grâce à un programme d'harmonisation et de partage des informations. En 1989, sont publiées les *Guidelines for Vetting Inspections* et en 1993, la base de données SIRE⁵⁴ est créée. Cette dernière est un important outil d'uniformisation des contrôles *vetting* puisqu'elle regroupe toutes les inspections effectuées par les membres de l'OCIMF. Elle comporte aussi un *Vessel Particular Questionnaire* (VPQ), modèle de questionnaire sur l'état du navire rédigé par l'armateur et un *Vessel Inspection Questionnaire* (VIQ), rapport d'inspection rédigé par les inspecteurs de l'OCIMF. Au fil des années, les inspections *vetting* se multiplient et sont largement basées sur la réglementation internationale (SOLAS, MARPOL et STCW⁵⁵).

2§ Le fonctionnement de l'inspection « vetting »

L'inspection *vetting* est un examen du navire effectué par le service *vetting* de l'affréteur qui doit être initié et financé par l'armateur. Le *vetting* ne découle d'aucune obligation internationale, communautaire ou nationale (contrairement à la responsabilité de contrôle des sociétés de classification et des Etats pavillons). Néanmoins, il reste une procédure nécessaire pour l'armateur qui doit se soumettre aux standards de sécurité imposés par les compagnies pétrolières.

La demande d'inspection est faite par l'armateur qui souhaite voir son navire déclaré « frétable », auprès d'une compagnie pétrolière. Le service d'inspection de cette dernière examine le précédent rapport *vetting* du navire et vérifie la qualité et les performances du navire. Il peut prendre deux types de décision : ne pas faire d'inspection (soit le rapport antérieur montre que le navire est acceptable conformément au SIRE, soit l'affréteur n'a pas besoin du navire) ou alors, décider d'effectuer une inspection.

⁵⁴ Ship Inspection and Report Exchange program

⁵⁵ SOLAS : Safety Of Life At Sea

MARPOL : Maritime Pollution

STCW : Standard of Training Certification and Watchkeeping

L'inspection porte sur:

- la conformité aux réglementations internationales (SOLAS, MARPOL, etc.)
- la protection de l'environnement,
- la qualification et la formation de l'équipage,
- l'état structurel de la coque,
- les espaces cargaison,
- les dispositifs d'amarrage et de remorquage,
- les règles en matière de consommation d'alcool à bord,
- la politique en matière de sécurité,
- les plans d'urgence,
- la politique de maintenance.

L'inspecteur remplit alors le VIQ et l'armateur lui remet le VQP qu'il a lui-même rempli. Ces critères d'évaluation sont sévères. Cependant, chaque compagnie pétrolière reste libre dans le choix des critères d'acceptabilité⁵⁶.

Au terme de cette procédure de *vetting*, le navire est soit « approuvé », soit « rejeté » par les affréteurs.

3§ Le succès de la clause « vetting »

La clause *vetting* occupe une place majeure dans les chartes de transport maritime de produits pétroliers. C'est l'affréteur qui se trouve en position de force, soucieux d'éviter les risques financiers et juridiques que comporterait un accident. En effet, si le navire ne répond plus aux critères demandés dans l'inspection *vetting*, l'affréteur peut décider de rompre le contrat à tout moment, en échange d'une compensation financière (possibilité confirmée par la jurisprudence dans la sentence arbitrale concernant le navire « Stella Hope »⁵⁷). La clause *vetting* standard est rédigée de la manière suivante : « l'armateur garantit que, au moment de la signature de la charte, le navire est considéré comme acceptable par les « Majors »⁵⁸. En

⁵⁶ Note *Les inspections vetting*, consultable sur http://www.afcan.org/dossiers_securite/vetting.html

⁵⁷ Sentence arbitrale, SMA 3248, 1995, « Lino Kauin Kaïsha, Ltd v. Chembulk Trading Inc. »

⁵⁸ ISEMAR, Note de synthèse N°78, Octobre 2005 Le *vetting*, un instrument de sécurité maritime, consultable sur <http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-78.pdf>

effet, le navire affrété doit être approuvé par les « majors » sous peine de sanctions contractuelles.

De même que lorsqu'une seule des « majors » ne donne pas son approbation au *vetting*, l'affréteur peut unilatéralement et discrétionnairement rompre la charte⁵⁹. Ceci a d'ailleurs été confirmé par les juges dans l'affaire du navire « Seaflower »⁶⁰.

Les armateurs sont donc placés dans une situation contractuelle inconfortable et les affréteurs sont parfois accusés de détourner l'objectif sécuritaire de la clause *vetting* en objectif commercial. Un détournement de la clause *vetting* peut notamment permettre de mettre fin à une charte lorsque l'affrètement du navire n'est plus aussi avantageux qu'au début.

La clause *vetting* est donc un mécanisme supplémentaire et complémentaire de contrôle des navires avant leur affrètement. Elle permet aux compagnies pétrolières de se prémunir des risques commerciaux et juridiques liés à un accident, c'est-à-dire au coût des dommages causés, à la perte de crédibilité de la société, l'engagement de la responsabilité juridique du propriétaire etc.

Ainsi, ces clauses de *vetting* ne prémunissent aucunement les compagnies pétrolières de voir leur responsabilité engagée en cas d'accident mais permettent concrètement d'évaluer les différents risques d'affrètement d'un navire et aussi, plus généralement de contribuer à la protection de l'environnement marin en évitant au maximum les conséquences des catastrophes maritimes comme celle de l'Erika par exemple.

Le résultat de cette démarche est tel qu'aujourd'hui, alors qu'il n'existe aucune obligation légale dans ce sens à la charge des affréteurs, aucun navire ne peut être affrété sans avoir été auparavant inspecté et accepté par les services de « *vetting* » des sociétés pétrolières.

⁵⁹ Yves Tassel, « propriétaires et affréteurs de navires : droits et devoirs », ADMO, 2001

⁶⁰ Court of Appeal de Londres, novembre 2000, Lloyd's Law Report, 2001, p. 343.

Deuxième Partie : Les diverses réglementations applicables au transport maritime de produits pétroliers

Lorsqu'un pétrolier souffre d'un événement de mer, les conséquences sont souvent désastreuses. Certes, elles créent une pollution marine que l'on ne peut ignorer mais c'est surtout la médiatisation des naufrages de produits pétroliers qui engendrent de vives réactions.

Cette triste réputation dont souffre le transport maritime de « l'or noir » indispensable à toute société ne pouvait perdurer. C'est alors que les organisations internationales, les instances européennes et les Etats ont juridiquement innové pour protéger l'environnement de ce transport.

Un transport sûr et respectueux de l'environnement est une nécessité pour tous les pays ayant une façade maritime mais également pour les transporteurs. Dans un contexte depuis longtemps mondialisé il était nécessaire pour tous les acteurs concernés par le transport d'hydrocarbures d'instaurer des réglementations permettant au mieux de protéger l'environnement marin.

La mise en place d'une politique de sécurité maritime a commencé par rencontrer une certaine méfiance pour finir par s'imposer, au point que, nul ne remet en cause aujourd'hui la légitimité des instances à intervenir sur les questions de sécurité maritime.

Cette politique de sécurité maritime se traduit d'abord par la mise en place de plusieurs réglementations techniques concernant aussi bien la réglementation relative à l'attribution du pavillon que celle relative aux doubles coques. Ces réglementations ont un rôle préventif (Titre I). Ensuite, la politique de sécurité maritime s'est attelée à mettre en place des réglementations sanctionnant les acteurs qui ne contribuent pas ou mal à la sauvegarde de l'environnement marin (Titre II).

Titre I : Les réglementations techniques du transport de produits pétroliers par mer

Toute législation se doit d'être d'abord préventive avant d'être répressive. Les catastrophes maritimes et leurs conséquences humaines ou environnementales ignorent les frontières. Cette réalité a conduit les Etats, les instances internationales et européennes à lutter contre plusieurs problèmes affectant les transports maritimes d'hydrocarbures.

La recherche du profit immédiat pousse souvent les acteurs du transport maritime à faire des économies sur plusieurs dépenses comme les frais d'équipage, de réparation ou d'entretien des navires. Mais la liberté d'effectuer ces économies dépend elle-même de la liberté que l'Etat accorde à ses ressortissants, personnes physiques ou morales. C'est alors que l'Etat du pavillon joue un grand rôle dans la sécurité maritime (Chapitre 1). Mais les législations ne sont pas d'une grande utilité si aucun contrôle n'ait exercé. C'est à ce moment là que l'Etat du port joue un rôle dans la prévention de la pollution (Chapitre 2).

Enfin, il existe des réglementations diverses qui concernent les différents contentieux relatifs au transport maritime de produits pétroliers (Chapitre 3).

Chapitre 1: La réglementation administrative du transport de produits pétroliers

Avec l'adoption le 11 Mars 2009 du Paquet Erika III et de divers règlements, un véritable arsenal juridique vient en complément d'une législation déjà riche pour sécuriser les espaces maritimes européens et mieux réagir aux accidents.

L'Etat est partie prenante du transport maritime à deux titres: soit en tant qu'Etat du pavillon (Section 1), soit en tant qu'Etat du port (Section 2).

Section 1: Le pavillon des pétroliers

La nationalité s'exprime par le port du pavillon national et présente un double intérêt. Du point de vue du droit international, elle détermine la loi applicable en haute mer ; du point de vue du droit interne, elle identifie les navires auxquels est garantie la protection réservée aux nationaux.

1§ L'attribution du pavillon

La Convention de Montego Bay de 1982 précise que "Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon"⁶¹.

Le navire est soumis aux lois de l'Etat où il est enregistré. L'enregistrement du navire a une grande importance du point de vue économique car il détermine l'environnement fiscal et juridique de l'exploitation du navire :

- le régime d'imposition, règles comptables, responsabilité
- norme de sécurité (même si de plus en plus, les règles de sécurité sont adoptées par des organisations internationales qui comptent parmi leurs membres beaucoup de pays maritimes).

La question du pavillon a toujours fait débat car certains pays offrent des coûts de main d'œuvre assez faible ou encore des avantages fiscaux. Ainsi, il y a une vingtaine d'années, presque 15% des navires étaient sous pavillon libérien. L'ex-URSS détenait également beaucoup d'enregistrements de pavillons.

Aujourd'hui, le recours aux pavillons de complaisance ou de nécessité s'explique surtout pour des raisons économiques. En effet, les navires sous ces pavillons n'ont pas nécessairement à respecter la législation en matière de transport maritime et surtout la législation relative aux transports de produits nocifs pour l'environnement en cas de dommage est de plus en plus dense.

⁶¹ Convention de Montego Bay, article 91 § 1.

En ce qui concerne l'Etat français, il a toujours porté une attention toute particulière à l'approvisionnement pétrolier du pays compte tenu de son caractère stratégique et de l'absence de ressources en la matière sur le sol national⁶². Ainsi, jusqu'en 1992, les entreprises françaises devaient mettre en œuvre une flotte sous pavillon national d'un niveau suffisant pour permettre la couverture des 2/3 des besoins de transport maritime induits par les importations de pétrole⁶³. Mais la loi du 31 Décembre 1992 a abrogé la loi en vigueur jusqu'ici et a substitué à l'obligation de transport de pétrole par des navires battant pavillon français une obligation de capacité de transport maritime sous pavillon français, portant sur un tonnage limité.

L'article 6 de la loi du 31 Décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier énonce que " Tout propriétaire d'une unité de distillation atmosphérique dans une usine exercée de raffinage de pétrole brut en France métropolitaine est tenu de disposer, en propriété ou par affrètement à long terme, d'une capacité de transport maritime sous pavillon français proportionnelle aux quantités de pétrole brut qui entrent dans ladite usine."

L'alinéa 2 du même article stipule que " ces quantités sont celles qui ont été importées ou introduites sur le territoire national ; elles ne comprennent pas les quantités de pétrole brut qui sont transformées en produits non affectés à la consommation énergétique" ni celles " non affectées à la consommation nationale"⁶⁴.

En conclusion, chaque raffineur doit disposer d'une capacité de transport maritime sous pavillon français, capacité exprimée en tonnes de port en lourd égale à 5.5% des quantités de pétrole brut entrant dans l'unité de raffinage durant une année⁶⁵.

Cette obligation, si elle répond aux impératifs de sécurité publique justifiés par le Traité de l'Union Européenne⁶⁶, elle a été fortement contestée par les opérateurs pétroliers.

⁶² Michel Botalla-Gambetta. La réglementation administrative du transport maritime d'hydrocarbures. Le transport maritime de produits pétroliers. p. 100. Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2001.

⁶³ Loi du 30 Mars 1928.

⁶⁴ Article 6 de la loi n°92-1443 du 31 Décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier.

⁶⁵ Décret n°93.610 du 26 Mars 1993

Ils demandaient l'assouplissement de l'obligation de pavillon afin de renforcer la compétitivité de la flotte pétrolière française en diminuant le surcoût d'exploitation induit par le pavillon tricolore « métropolitain ». Leur demande a été entendue et l'obligation a été assouplie, partiellement, en permettant aux navires pétroliers de s'immatriculer au registre du Territoire des Terres australes et antarctiques françaises (T.A.A.F ou « Pavillon des Kerguelen ») auxquelles est venu s'ajouter l'immatriculation de Wallis et Futuna. Cela permet d'avoir un équipage constitué, au maximum, de 75% de marins de nationalité étrangère, les 25% restant devant être des marins français dont 4 officiers au minimum, y compris le capitaine et son suppléant.

La conformité de ce système de pavillons bis au droit communautaire a été posé par la Cour de justice des Communautés Européennes dans l'arrêt *Firma Sloman Neptun*⁶⁷.

Mais si l'assouplissement a été « salué », le maintien même d'un minimum obligatoire a été contesté par les opérateurs du secteur pétrolier qui se fonde sur le principe de non-discrimination posé par le droit communautaire, principe qui s'applique également au transport maritime. Et que « l'interdiction d'accorder aux prestations de services nationales un traitement plus favorable qu'à celle qui touche au territoire d'un autre Etat membre ne laisse aucune place à une règle de minima »⁶⁸.

En conclusion, il reste que la réforme de la réglementation française du transport maritime d'hydrocarbures constitue un compromis entre les exigences des industriels et les impératifs de sécurité. Elle permet la constitution d'une « flotte de sécurité » et une protection indirecte de l'emploi de marin français⁶⁹.

⁶⁶ Ex articles 36 et 56 du Traité de Rome.

⁶⁷ 1993, chercher l'arrêt, Partie 2 Traité

⁶⁸ Commission c. France, 5 Octobre 1994 : « le Règlement [...] a rendu applicable au secteur des transports maritimes entre Etats membres l'intégralité des règles régissant la libre prestation des services. »

⁶⁹ Michel Botalla-Gambetta. La réglementation administrative du transport maritime d'hydrocarbures. Le transport maritime de produits pétroliers. p. 108. Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2001.

En dépit de la tendance au dépavillonnement des navires des pays de l'OCDE au profit des registres de libre immatriculation à faible coûts, la majorité de la propriété « effective » (ou économique) se situe toujours dans les pays de l'OCDE.

2 § La responsabilité de l'Etat du pavillon: les administrations maritimes des Etats sous contrôle

La Convention de Montego Bay précise que "l'Etat exerce une juridiction et un contrôle effectif dans les domaines administratif, technique et social sur le navire battant son pavillon"⁷⁰

Comme nous l'avons vu précédemment, chaque Etat membre doit se montrer exemplaire, quant à la qualité des pavillons européens. Pour se faire, il doit respecter les normes européennes. Mais cela n'est pas suffisant, la qualité des pavillons européens doit être aussi surveillée dans le respect des normes internationales.

Chaque Etat membre doit prendre les mesures nécessaires pour que son administration maritime soit soumise à un audit de l'OMI, au moins une fois tous les sept ans⁷¹. L'Etat publie les conclusions de l'audit, conformément à la législation nationale pertinente en matière de confidentialité. Mais ce n'est pas tout, il y a une véritable coopération internationale en matière maritime car les Etats membres se sont déclarés prêts à se soumettre aux principales conventions maritimes internationales en matière de sécurité et à appliquer le code de l'Etat du pavillon élaboré par l'OMI.

Le Paquet Erika III ne se contente pas d'énoncer des règles générales, des objectifs utopiques comme le font souvent les législations. La nouvelle réglementation énumère les obligations qui pèsent sur l'administration du pavillon.

Avant d'autoriser l'exploitation d'un navire ayant obtenu le droit de battre son pavillon, l'Etat membre prend les mesures qu'il juge appropriées pour s'assurer que le navire en question satisfait aux règles et aux réglementations internationales applicables. L'Etat doit vérifier, par tous les moyens raisonnables, les antécédents du navire en matière de sécurité et consulter, si

⁷⁰ Convention de Montego Bay, article 94 § 1

⁷¹ Sous réserve d'une réponse positive de l'OMI à la demande introduite en temps voulu par ledit Etat membre.

nécessaire, l'Etat du pavillon précédent afin d'établir des anomalies ou problèmes de sécurité relevés par celui-ci doivent encore être réglés (art 4).

Section 2: Principe du contrôle par l'Etat du port

Tous les navires, quel que soit leur pavillon, se trouvent soumis à la juridiction de l'Etat côtier lorsqu'ils sont dans la mer territoriale de celui-ci ou qu'ils embarquent, font escale ou débarquent leur cargaison dans l'un de ses ports: cet Etat côtier, appelé "Etat du port", dispose d'une compétence de contrôle sur ces navires.

1§ Principe du contrôle par l'Etat du port

Le contrôle des navires par l'Etat du Port existe depuis la fin des années soixante-dix. Aujourd'hui c'est la convention SOLAS de 1974 qui constitue le texte de référence au niveau multilatéral. Mais ce contrôle s'est surtout développée à l'échelle européenne à travers le Mémoire d'entente de Paris⁷². "Il organise une collaboration régionale pour contrôler les navires étrangers présents dans les ports des Etats signataires du Mémoire, tout en s'efforçant d'éviter les détournements de trafic et les distorsions de concurrence."⁷³

Ce Mémoire a été communautarisé par plusieurs directives successives visant à renforcer le régime par le biais d'une refonte⁷⁴. Il a pour objectif officiel de bannir des eaux européennes les navires inférieurs aux normes.

Ces contrôles viennent en complément à ceux déjà existant tels que ceux des sociétés de classification, chargeurs ou encore les contrôles que l'Etat du pavillon exerçait normalement.

Ces contrôles se justifient par les caractéristiques de l'activité de transport maritime autour du double constat. "D'une part, la majorité de la flotte mondiale est sous pavillon de pays où les navires font rarement escale et dont les administrations maritimes ont des ressources limitées. D'autre part, les Etats côtiers peuvent avoir des priorités sensiblement différentes de celles requises par le pays du pavillon (autour de l'environnement, de la

⁷² Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle par l'Etat du port du 26 Janvier 1982 qui regroupe désormais vingt-sept Etats: les vingt-deux Etats de l'Union qui disposent d'un littoral auxquels s'ajoutent le Canada, la Croatie, l'Islande, la Norvège et la Russie.

⁷³ JurisClasseur Environnement et Développement Durable > Fascicule 2160: Droit européen de la sécurité maritime, n°27.

⁷⁴ Directive 95/21/CE, JOCE 7 Juillet 1995; 2001/106/CE JOCE 22 Janvier 2002; 2009/16/CE JOCE 28 Mai 2009.

sécurité, de la sûreté) et ils veulent généralement avoir un degré de contrôle sur les navires navigants dans leurs eaux territoriales ou faisant escale dans leur port"⁷⁵.

2 § Les mécanismes du contrôle

Après l'échouement de plusieurs pétroliers, les instances européennes se sont rendu compte que les seuils qu'elles ont fixés permettaient à de nombreux navires d'échapper au contrôle. Elles ont alors modifié de façon substantielle les dispositions relatives à la sécurité maritime et ces mesures ont été introduites dans les différents Paquets Erika.

Parmi ces dispositions on retrouve les dispositions relatives au contrôle effectué par l'Etat du port "pour réduire de manière draconienne le nombre de navires inférieurs aux normes navigant dans les eaux communautaires"⁷⁶.

Dorénavant, chaque navire quelle que soit sa nationalité, faisant escale dans un port ou un mouillage dans un Etat de l'Union Européenne sera contrôlé. On peut y voir un contrôle préventif renforcé.

Aujourd'hui, le taux d'inspection sera désormais de 100% pour l'ensemble de l'Union et non plus d'au moins 25%: en d'autres termes, tout navire faisant escale dans un port européen devra normalement être inspecté.

Un des objectifs de cette réglementation est d'instaurer un contrôle plus stricte lors des visites et inspections effectuées dans les ports européens par l'Etat du port. La logique est de concentrer les contrôles sur les navires à risques et a contrario d'alléger ceux portant sur les navires de qualité.

Pour cela, l'Etat du port peut s'aider des 16 annexes de la directive 2009/15/CE qui énumèrent les critères permettant de savoir à quel rythme doivent avoir lieu les contrôles selon le type de navires. Ainsi, les navires les plus dangereux seront inspectés tous les six

⁷⁵ "Le contrôle des navires par l'Etat du port: Une analyse des critères de sélection des navires à inspecter". Transport du pétrole et du gaz en Méditerranée: affrontement ou coopération ? IMTM, annales 2009, p. 229.

⁷⁶ Revue de droit des transports – Revue mensuelle lexisnexis juriscasseur – Octobre 2009. P. 12.

mois, les navires à risque moyen tous les douze mois et les navires à risque faible tous les trois ans. En outre, l'inspection pourra être "initiale"⁷⁷, "détaillée"⁷⁸ et enfin "renforcée".

Dans le cadre de l'étude du transport maritime de produits pétroliers c'est surtout l'inspection "renforcée" qui nous intéresse car elle concerne les pétroliers. Les détails de ce contrôle renforcé sont précisés dans le règlement du 20 mai 2010 concernant les inspections renforcées de navires⁷⁹. Son annexe contient dans le détail les points spécifiques à vérifier pour les vraquiers/pétroliers. Parmi les vérifications à effectuer on retrouve la vérification de la documentation du pétroliers c'est-à-dire " i) les rapports de visites concernant les structures ii) les rapports sur les mesures de l'épaisseur iii) les rapports d'évaluation de l'état du navire" mais aussi " b) l'état de la structure" c'est-à-dire "l'état des cloisons et surbaux ou les citernes à ballast". Dès lors, un pétrolier, âgé, avec une apparence douteuse sera tout de suite contrôlé.

Cette volonté de contrôle n'est pas purement textuelle, théorique, car un mécanisme de sanction a été instauré en cas de défaillance des organismes en charge des inspections des navires.

La directive n°2009/15/CE prévoit un mécanisme de sanctions financières contre les organismes habilités à effectuer l'inspection des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Jusqu'à présent, seul le retrait de l'agrément communautaire était possible (art 7). Désormais au-delà de cette possibilité, si un organisme agréé montre des défaillances telles qu'il compromet la sécurité, il s'expose à des sanctions financières (art 6).

3§ Les modalités du bannissement d'un navire

La directive 2009/16/CE prévoit un bannissement comme sanction ultime. Le bannissement sera précédé de plusieurs avertissements.

Ainsi, le premier avertissement prendra la forme d'une interdiction de port dans l'Union pour une période de trois mois. Un deuxième avertissement signifiera une interdiction

⁷⁷ C'est-à-dire normal

⁷⁸ Lorsqu'il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire, ou de son équipement, ou de son équipage ne répond pas en substance aux prescriptions d'une convention en la matière

⁷⁹ Règlement n° 428/2010 de la Commission du 20 Mai 2010 portant application de l'article 14 de la directive 2009/16/CE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les inspections renforcées de navires.

de port pendant douze mois et le troisième une interdiction de vingt-quatre mois. En cas d'ignorance de ces avertissements, une interdiction définitive pourra être décidée par les autorités du port à l'égard de navires jugés particulièrement dangereux et récidivistes.

La Commission publiera régulièrement une liste noire des navires considérés comme dangereux ainsi qu'une liste des compagnies dont le respect des normes a été jugé faible ou très faible pendant une période de trois mois ou plus⁸⁰.

Les Etats ne sont pas seuls pour faire respecter tout cet arsenal juridique. Ils seront souvent appuyés par l'Agence Européenne de sécurité maritime située à Lisbonne et qui fournit aux Etats l'appui nécessaire pour assurer l'application effective des mesures préconisées par les directives, "notamment pour la gestion de bases de données des inspections et la mise en place d'un système européen harmonisé pour la formation et l'évaluation des compétences des inspecteurs chargés par les Etats du contrôle dans les ports"⁸¹.

Chapitre 2 : La réglementation applicable en cas de litige cargaison dans le transport de produits pétroliers, et les surestaries

Un grand nombre d'incidents peut se produire lors d'une traversée maritime. Le transport maritime est soumis à des aléas, plus précisément aux dangers de la mer. Mais d'autres incidents se produisent également et sont spécifiques au transport de marchandises tels que les vols, les disparitions de marchandises ou autres.

Si dans le transport terrestre, l'endommagement voire la disparition de plusieurs palettes arrive très fréquemment, en matière de produits pétroliers, les vrais manquants, existent aussi. Certes, le vol est une exception contrairement aux transports aériens ou terrestres mais il existe d'autres causes qui entraînent des incidents commerciaux dans le transport de produits pétroliers. (Section 1).

⁸⁰ On voit que les instances maritimes mettent en place des listes, à l'instar de ce qui existe déjà en droit aérien depuis quelques années maintenant.

⁸¹ JurisClasseur Environnement et Développement Durable > Fascicule 2160: Droit européen de la sécurité maritime, n°29.

Ces incidents commerciaux sont le résultat des difficultés inhérentes au chargement mais surtout au déchargement du navire. Les conséquences de ces retards liés à différents événements sont des conséquences d'ordre financier plus connue sous le nom de surestaries. Le paiement de ces « *lay days* » existe pour chaque transport maritime peu importe le type de marchandises transportées par mer. Mais le montant des surestaries atteignant des sommets en matière de transport de produits pétroliers il est nécessaire de les évoquer dans la Section 2.

Section 1 : La réglementation applicable en cas de litige cargaison dans le transport de produits pétroliers.

En matière de produits pétroliers, lors du transport plusieurs litiges peuvent concerner les cargaisons ou le navire.

Généralement, lorsqu'un dommage est causé au navire c'est à cause de produits corrosifs qui attaquent directement le *coating* qui ne peut alors plus protéger les parois du navire. Ce type de litige étant très technique à étudier, il ne sera pas abordé dans cette section. Nous nous cantonnerons à étudier les litiges aux cargaisons.

Ces litiges peuvent être classés en deux catégories distinctes. Les litiges relatives à la quantité et les litiges relatifs à la qualité.

Les litiges relatifs à la quantité transportée par mer arrivent fréquemment, presque tous les jours. Si pour le transport de conteneurs le vol est fréquent, en matière de transports de vrac et plus particulièrement de pétrole, les cargaisons manquantes, « les vrais manquants » pour cause de vol sont assez rares.

D'autres raisons expliquent ces pertes telles que les fuites ou les mauvaises manipulations. Cependant, ceux sont souvent des problèmes de mesures qui sont la cause de ces litiges. « Soit que le système de comptage ne soit pas assez précis, soit que les bacs soient mal calibrés »⁸².

⁸² Faculté de droit et de science politique, le transport des produits pétroliers par mer, presses universitaires d'Aix-Marseille, p. 122.

Parmi les coûts auxquels le navire est soumis on retrouve les coûts du voyage qui incluent, outre les combustibles et les frais de ports et d'équipage, les dépenses commerciales telles que les coûts de manutention, avaries mais aussi manquants⁸³.

Les manquants font généralement l'objet de réserves au chargement et/ou au déchargement. Les réserves sont des indications constatant un fait. Au chargement, elles profitent au transporteur car elles établissent que les dommages et manquants sont antérieurs et étrangers au transport. A l'encontre du chargeur, elles établissent des faits qu'on lui reprochera par la suite. Au déchargement, les réserves constatent également les manquants et avaries mais sont le fait du destinataire et n'interviennent plus dans le connaissement. Dans ce cas, les réserves, à la condition d'être suffisamment précises, détruisent la présomption de livraison conforme. Liées à l'exécution du contrat de transport, les réserves doivent être prises très rapidement⁸⁴.

Comme pour la plupart des marchandises transportées, une certaine tolérance est admise pour la disparition d'une faible partie de la cargaison. Généralement, la freinte admise pour les produits pétroliers est de 0,5%. « Pour les bruts une étude récente a indiqué une freinte moyenne [...] de 0.21% ».

En fait, cette distinction est importante en ce que les assurances transport de ces deux types de cargaisons sont différentes : les produits sont assurés tous risques et donc une freinte de 0,5% est prise en compte, alors que ce système serait trop cher pour les transports de brut, moins fragile, qui eux sont assurés selon la couverture FAP. Aucune freinte n'est alors prévue. »⁸⁵

Les litiges relatifs à la qualité sont ceux existants dans tous les transports de marchandises. Ils sont le résultat de plusieurs incidents. Par exemple, la produit vendu peut ne pas correspondre aux caractéristiques spécifiées dans les contrats de vente⁸⁶ ou encore il se peut que les litiges résultent d'un incident survenu au cours du transport ou du chargement

⁸³ Droits maritimes, Dalloz, 2009-2010, pp. 270.

⁸⁴ Droits maritimes, Dalloz, 2009-2010, pp. 400-401.

⁸⁵ Faculté de droit et de science politique, le transport des produits pétroliers par mer, presses universitaires d'Aix-Marseille, p. 122.

⁸⁶ Cela reste cependant assez rare.

Par exemple, en cas de cargaison de brut, une haute teneur en sel peut empêcher une raffinerie de traiter normalement la cargaison. "Il peut aussi s'agir d'une haute teneur en soufre, par exemple à la suite de problèmes de stockage. Les bruts sont répartis en bac, selon leur teneur en soufre, et par suite d'erreur, peuvent être contaminés. Une trop haute teneur en soufre pourra empêcher l'utilisation prévue du produit."⁸⁷

Section 2: Les surestaries en matière de produits pétroliers

"Malheureusement, il est exceptionnel qu'un transport pétrolier ne donne pas lieu à certains retards"⁸⁸. Une fois les staries dépassées, le navire est en *demurrage* et l'affréteur sera tenu de payer des surestaries⁸⁹. Le mot "demurrage" a en premier lieu une signification temporelle désignant la période de dépassement par l'affréteur du temps à lui alloué par la charte pour charger et décharger le navire (temps de planche ou *lay days*). Il a ensuite une signification financière désignant alors les indemnités dues par l'affréteur au fréteur, en raison, précisément, du dépassement des jours de planche. Il faut donc d'abord déterminer avec précision la durée, la "computation" des jours de planche, délai au terme duquel les surestaries elles-mêmes seront décomptées.

En droit commun, le décompte des jours de planche commence à la première heure ouvrable, le lendemain de la remise par le capitaine de la notice d'arrivée du navire. Mais les parties peuvent en convenir autrement de manière contractuelle.

En matière de transport maritime, tout retard peut occasionner des pertes financières significatives, il est important que les chartes parties disposent de la répartition de ces pertes entre l'armateur et l'affréteur. Or, les intérêts des parties sont souvent contradictoires. L'armateur voudra toujours aller plus vite afin de pouvoir relouer son navire, alors que l'affréteur souhaiterait souvent pourvoir, afin de respecter les conditions du contrat de vente de la cargaison, soit accélérer soit ralentir la marche du navire.

⁸⁷ Faculté de droit et de science politique, le transport des produits pétroliers par mer, presses universitaires d'Aix-Marseille, p. 123.

⁸⁸ Faculté de droit et de science politique, le transport des produits pétroliers par mer, presses universitaires d'Aix-Marseille, p. 125.

⁸⁹ Sentence CAMP n°1106, 17 Mars 2005

La nature juridique des surestaries varient entre le droit français et anglo-saxon.

Le droit français s'appuie sur la thèse du supplément de fret qui adopte la conception de l'affrètement du Code de commerce. L'article 11 du décret du 31 Décembre 1966 énonce "en cas de dépassement des délais (chargement, déchargement), l'affréteur doit des surestaries qui sont considérés comme un supplément du fret."⁹⁰ Les surestaries constituent un supplément du fret donc une sorte de prix de location du navire pour le temps supplémentaire utilisé par l'affréteur.

Le droit anglais⁹¹ s'appuie sur la thèse indemnitaire. Les surestaries, qualifiées de *liquidated damages*, sont une indemnité de responsabilité représentant des dommages intérêts. Cette "sanction" financière repose sur le fondement suivant: si le temps des staries avait suffi, alors le navire ne serait plus là et, donc, il ne subirait pas l'événement qui interrompt le déroulement de la manutention. On considère que le dépassement du temps de planche doit être vu comme un reproche que l'on peut imputer à l'affréteur. "Une certaine logique accompagne cette thèse en ce sens qu'elle est compatible avec les modalités de calcul, le plus souvent différentes, du montant du fret et du montant des surestaries"⁹². La thèse indemnitaire implique que la preuve d'une faute de la part du transporteur ou d'un préjudice établi chez le chargeur soit rapportée.

"Once on demurrage, Always on demurrage". C'est là règle de non-suspension des surestaries. Mais "cette formule au libellé trop absolu qui tend à culpabiliser l'affréteur et à libérer l'armateur d'obligations contractuelles qui lui incombent" a vu sa portée diminuée par la Chambre arbitrale maritime de Paris.

Le cours des surestaries ne sera pas interrompu par les aléas qui viendraient normalement interrompre le cours des staries et qui ne sont pas du fait de l'armateur: dimanches et jours fériés, périodes de mauvais temps, et même grèves ou cas de force majeure. Par contre, le cours des surestaries sera interrompu dès lors que le navire n'est pas ou

⁹⁰ Article 11 du Décret n°66-1078 du 31 Décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.

⁹¹ Le droit américain est plus nuancé et adopte parfois la conception française. Les juridictions américaines les qualifient d'"extended freight".

⁹² Mona Grid, Mémoire sur le paiement du fret, université Paul Cézanne, 2008-2009, p. 25.

n'est plus à la charge de l'affréteur ou dès qu'il cesse d'être totalement ou partiellement à son service"⁹³.

La plupart du temps, les P&I Clubs couvrent les cas de responsabilité de leurs membres mais prennent bien soin d'écarter toute couverture du *demurrage*.

Le montant des surestaries est établi par référence à l'AFRA (assessment of average freight rates), indicatif publié mensuellement à Londres par le London Tanker Brokers' Panel depuis 1954. *"They are unique in being the only assessments of their kind to be recognised by taxation authorities as an acceptable method of charging between affiliated companies of multi-national groups AFRA results are also used by oil traders and government agencies to assess the freight element in various types of oil agreements"*.

Concrètement, les surestaries pour un pétrolier dépendent de sa capacité, du taux Wordscale et peuvent s'élever jusqu'à 100 000€.

⁹³ Sentence arbitrale n°371 du 15 Octobre 1980 CAMP. DMF 1981 p. 252.

Titre II : Le rôle des réglementations dans la prévention des accidents

Toute expédition maritime implique le choix d'un navire et l'utilisation d'un quai de chargement correspondant. De ce fait, l'opération de chargement de marchandises dangereuses comporte, à la fois pour l'expéditeur et le transporteur maritime, l'application de deux réglementations distinctes contrôlées par les administrations qui peuvent être différentes selon les pays⁹⁴. En ce qui concerne la sécurité des navires transporteurs de produits pétroliers la réglementation est très complète. Elle contient aussi bien des dispositions relatives à la conception des navires que des dispositions relatives à l'exploitation et à la maintenance des navires.

Depuis toujours, la sécurité de la navigation a été une préoccupation au moins implicite de la profession. Par exemple, l'ordonnance de la Marine de 1681 prévoyait déjà un contrôle du navire. Il appartenait au capitaine de vérifier « avant que de faire voile si le vaisseau est bien lesté et chargé, fourni d'ancre, agrès et appareils et de toutes choses nécessaires ».

Cependant, la perte des navires fut longtemps considérée comme l'effet des « fortunes de mer ». Il est incontestable que les conditions météorologiques ont toujours influencé de manière très large la navigation. Mais elles ne pouvaient être les seules causes d'accidents. Les failles, ou plutôt le manque de rigueur dans la construction, l'exploitation et la maintenance des navires occupaient une place égale ou même plus importante que les conditions météorologiques.

Afin de comprendre au mieux la législation dans ce domaine, il est nécessaire de bien distinguer entre la sécurité maritime et la sûreté maritime. Cette distinction n'est pas évidente sur le plan technique de prime abord et se trouve brouillée par la traduction anglaise des deux termes, *security* pour sûreté et *safety* pour sécurité.

⁹⁴ Lamy Transport, Tome 2, Marchandises dangereuses, Route – Mer – Air, Ed. 2011, p. 473

La sécurité maritime vise la prévention des risques accidentels ou naturels et la lutte contre les sinistres, quelle que soit leur origine, à bord des navires ou dans les ports. En revanche, la "sûreté maritime" désigne la prévention et la lutte contre les actes illicites⁹⁵ à l'encontre du navire, de son équipage et de ses passagers, ou à l'encontre des installations portuaires. Mais aujourd'hui, la législation européenne est considérée comme relevant de la sécurité maritime au sens large c'est-à-dire incluant les aspects de sûreté.

L'Europe est particulièrement sensible à la question de la sécurité maritime pour trois raisons majeures.

La première résulte du fait qu'elle possède une façade maritime de plus de 70 000 kilomètres de côtes qui accueillent plus de 40% de la population européenne.

La deuxième raison tient au fait que le transport maritime est très intense au large des côtes européennes. En permanence, 20 000 navires sillonnent les eaux européennes⁹⁶.

La troisième et dernière raison est liée à la puissance commerciale que représente l'Union Européenne depuis l'élargissement de 2004. Avec l'entrée de Chypre et de Malte, l'Europe est devenue la première puissance maritime mondiale représentant 25% du tonnage mondial.

Mais les enjeux de la sécurité maritime, notamment de la sécurité des pétroliers ne sont pas purement internes; en raison de la nature même du commerce maritime, ils ont nécessairement une portée internationale.

Nous étudierons le rôle des réglementations dans le renforcement de la sécurité des navires transportant des produits pétroliers (Chapitre 1) puis le rôle de la réglementation dans la prévention des accidents et leurs effets (Chapitre 2).

⁹⁵ Terrorisme, trafics d'armes, de drogue, d'êtres humains.

⁹⁶ JurisClasseur Environnement et Développement durable > Fascicule. 2160: Droit européen de la sécurité maritime. P. 1.

Chapitre 1 : le rôle des réglementations dans le renforcement de la sécurité des navires transportant des produits pétroliers

"Un mal pour un bien": telle pourrait être la formule résumant l'évolution dans la législation relative à la sécurité maritime depuis plus d'une décennie maintenant, tant il est vrai que les règles en matière de sécurité maritime évoluent au rythme des catastrophes, du Titanic (1912) au Prestige (2002), en passant par l'Amoco Cadiz (1978) ou l'Exxon Valdez (1989). Au niveau international comme au niveau européen, l'accent a d'abord été mis sur la prévention des accidents et des pollutions maritimes.

Déjà en 1993, dans sa communication "Pour une politique commune de la sécurité maritime", la Commission avait mis l'accent sur la demande du Conseil extraordinaire sur l'environnement et les transports du 25 Janvier 1993 de soutenir l'action de l'OMI en vue de réduire la différence de sécurité entre les navires neufs et les navires existants en améliorant et/ou retirant progressivement les navires existants.

Mais en réalité, il a fallu attendre le désastre de l'Erika pour que l'Europe cesse d'avoir une politique seulement réactive. Depuis ce désastre "la Communauté est gravement préoccupée par les accidents maritimes dans lesquels des pétroliers sont impliqués et par la pollution qui en résulte pour son littoral et les dommages causés à sa faune, à sa flore et à d'autres ressources marines". Il fallait que la législation européenne devienne proactive et c'est le choix qui a été fait. Les Etats de l'Union ont régulièrement enrichi cette dimension préventive de la sécurité maritime en travaillant d'une part au renforcement des exigences techniques et à une meilleure définition des obligations des principaux acteurs du secteur pétrolier. (Section 1).

A tel point que depuis quelques années, la législation européenne sert d'aiguillon aux avancées normatives de l'OMI. Mais réciproquement, l'OMI représente en matière de navigation maritime un forum stratégique pour l'Europe qui milite en faveur d'une efficacité plus grande des règles universelles⁹⁷.

⁹⁷ V. G. Lengagne et D. Quentin, La sécurité maritime en Europe: Rapp. AN n°644, 4 Mars 2003, p.29.

Section préliminaire: les réglementations française et américaine (USA)

En ce qui concerne la construction des pétroliers, conscients que la sécurité intrinsèque du navire apparaît comme le premier facteur de prévention, le législateur s'est attelée à imposer toutes une séries de normes obligatoires permettant d'assurer la sécurité du navire.

Au niveau du droit interne, la loi du 5 Juillet 1983 et complété par décret 1984. Ces textes définissent les standards auxquels doivent répondre la construction et l'équipement des navires, dispositions très détaillées et souvent reprises par des conventions internationales. Mais ces standards, en raison d'accidents impliquant des pétroliers, apparaissent insuffisants, le droit international est alors intervenu. Le transport de matières dangereuses en vrac à bord de navires spécialisés fait l'objet de dispositions spécifiques qui n'entrent pas dans le champ d'application des règles de sécurité relatives au transport par mer des marchandises dangereuses en colis⁹⁸. Les pétroliers doivent satisfaire à des critères de sécurité qui sont fixés au niveau de leur conception, de leur construction et de leur équipement.

En ce qui concerne les navires battant pavillon français, le ministre chargé de la marine marchande a publié des règles strictes applicables à ces navires en ce qui concerne leur conception, construction, stabilité à l'état intact et après avaries, la sécurité de la manipulation de la cargaison, la prévention de la pollution, la lutte contre l'incendie et la protection du personnel.

A la suite du naufrage de l'Exxon Valdez qui a répandu 40 000 tonnes de pétrole sur les côtes de l'Alaska le 24 Mars 1989, le Congrès américain a adopté l'Oil Pollution Act de 1990 qui prévoit d'une part que tous les pétroliers construits après cette date disposent d'une double coque et d'autre part que les pétroliers à simple coque existants disparaissent progressivement selon un calendrier fondé à la fois sur l'âge et le tonnage du navire. Cette législation s'applique à tout navire en provenance ou à destination d'un port américain quel que soit le pavillon.

⁹⁸ Les dispositions du Code IMDG ne concernent pas ce genre de transport

Section 1: l'importance de la sécurité maritime pour l'Europe: le cas de pétroliers

Jusqu'en 2000, les textes existants⁹⁹ pris sur le fondement de l'article 100§E TFUE ne constituaient pas un dispositif cohérent et efficace au regard des importants enjeux de sécurité maritime. En effet, il n'y avait pas de réelle stratégie maritime.

Il a fallu attendre le dramatique épisode de l'Erika, navire de vingt-quatre ans et battant pavillon maltais qui s'est brisé en deux au cours d'une tempête et a sombré en déversant 20 000 tonnes de fioul sur 400 kilomètres de côtes bretonnes, tuant des centaines d'oiseaux et ravageant la faune et la flore marines, pour qu'il y ait une réelle prise de conscience sur la nécessité de doter l'Europe d'un véritable arsenal juridique protégeant l'espace marin des atteintes résultant du transport maritime.

Selon la Commission ce désastre « amènera un changement de mentalité dans le secteur du transport maritime du pétrole. Il faut des incitations plus puissantes pour inspirer le souci de la qualité aux transporteurs, aux affréteurs, aux sociétés de classification et aux autres organismes jouant un rôle important. Simultanément, il faudrait resserrer les mailles du filet sur ceux qui poursuivent les bénéfices économiques personnels à court terme au détriment de la sécurité et de l'environnement marin »¹⁰⁰.

Au-delà des exigences techniques applicables à tous types de navires, les pétroliers font l'objet de règles particulières supplémentaires en raison de la dangerosité qu'ils présentent pour l'environnement marin en cas d'abordage et d'échouement. Plus précisément, ils doivent être conçus avec une double coque (ou un système considéré comme équivalent) qui protège les citernes de cargaison contre l'avarie et réduit ainsi le risque de pollution (même si sur le terrain technique le débat demeure, certains architectes navals mettant en avant la constitution possible de poches de gaz entre les deux coques).

⁹⁹ Directives 95/21/CE du 19 Juin 1995 sur le contrôle par l'Etat du port et la directive 94/57/CE du 22 Novembre 1994 sur l'inspection et la certification des navires.

¹⁰⁰ http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/l24230_fr.htm

Les deux premiers ensembles normatifs constituant la législation européenne de sécurité maritime comptent près d'une quinzaine de textes. La catastrophe de l'Erika en 1999 a été l'élément déclencheur et celle du Prestige en 2002 l'élément accélérateur.

Les premiers textes ont été pris dans l'urgence à partir de 2000, avec d'abord des mesures à court terme pour l'un¹⁰¹ et des mesures à moyen terme pour l'autre¹⁰², le troisième et dernier ensemble de textes a été adopté dans un climat plus serein. Il traduit un changement de position du législateur européen qui ne se contente plus de prévenir les accidents mais de responsabiliser l'ensemble des acteurs du transport maritime¹⁰³.

Après le naufrage de l'Erika, l'enjeu pour l'Union Européenne était essentiel car les pétroliers à simple coque étaient bannis des eaux américaines et par conséquent ils pouvaient sillonner les eaux de l'Union Européenne et menacer son littoral. C'est alors que la Commission européenne a proposé un règlement prévoyant une généralisation progressive des pétroliers à double coque.

Le règlement relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalente pour les pétroliers à simple coque a été adopté le 18 Février 2002¹⁰⁴. Il a pour objectif "d'établir un plan d'introduction accélérée pour l'application aux pétroliers à simple coque des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes de la convention Marpol 73/78"¹⁰⁵.

« Mais l'accident du Prestige le 19 Novembre 2002 au large de la Galice devait précipiter un renforcement significatif du dispositif. »¹⁰⁶. En effet, la Communauté était

¹⁰¹ Erika 1

¹⁰² Erika 2

¹⁰³ Etats et professionnels

¹⁰⁴ Règlement (CE) n°417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 Février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, abrogeant le règlement (CE) n°2978/94 du Conseil. Journal Officiel L 64 du 7 Mars 2002 p.1. Il a été modifié par 5 règlements successifs dont le dernier date du 11 Mars 2009.

¹⁰⁵ Article 1^{er} du règlement du 18 Février 2002.

¹⁰⁶ Jurisclasseur Environnement et Développement durable. Fascicule 2160 : Droit européen de la sécurité maritime. Côte 01,2011. Alinéa 18.

vivement préoccupée "par le fait que les limites d'âge pour l'exploitation des pétroliers à simple coque prévues par "Erika 1" ne soient pas suffisamment strictes et estime, en particulier au lendemain du naufrage du pétrolier à simple coque de catégorie 1 Prestige, qui avait le même âge que l'Erika, à savoir 26 ans, que ces limites d'âge devraient encore être abaissées." Après ce désastre, la Commission Européenne n'a pas eu grand mal à convaincre les Etats de mettre en place des normes encore plus restrictives à l'égard des pétroliers.

Le 22 Juillet 2003 a été adopté le règlement relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque¹⁰⁷ et comporte 3 exigences:

La première est l'interdiction immédiate des navires à simple coque transportant des pétroles lourds¹⁰⁸ au départ ou à destination d'un port de l'Union. Si ces hydrocarbures sont les seuls visés c'est parce qu'ils sont particulièrement polluants¹⁰⁹ et aussi parce qu'ils sont transportés dans des pétroliers âgés et peu sûrs du fait de leur faible valeur marchande. Depuis le 5 Avril 2005, cette interdiction est également effective dans le cadre de l'OMI.

La deuxième exigence prend la forme d'une révision du calendrier de retrait progressif des pétroliers à simple coque tel qu'il était prévu dans le règlement (CE) n°417/2002. Pour chacune des 3 catégories de pétroliers supérieurs à 5 000 tonnes¹¹⁰, il est prévu une fourchette de retrait, selon la date de conception du navire, expirant au plus tard en 2007 pour les navires de la catégorie 1, et en 2015 pour ceux des catégories 2 et 3.

La troisième exigence correspond à l'extension du système d'évaluation des navires. Ce système introduit par le règlement (CE) n°417/2002 et qui correspond à une inspection renforcée des pétroliers à simple coque afin de détecter d'éventuelles faiblesses structurelles sera désormais systématique sur tous les pétroliers de plus de 15 ans.

¹⁰⁷ Règlement (CE) n°1726/2003 du Parlement Européen et du Conseil du 22 Juillet 2003 modifiant le règlement (CE) n°417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque. Journal officiel n° L 249 du 01/10/2003 p. 0001-0004.

¹⁰⁸ Type fioul, bitume ou encore goudron

¹⁰⁹ Car plus visqueux et moins volatiles

¹¹⁰ En fonction de leur poids une fois chargé

Dix ans après, ces mesures devaient être améliorées pour encore renforcer la sécurité maritime en Europe. Le Parlement européen a adopté le 11 Mars 2009 le paquet Erika III¹¹¹ en troisième lecture. Les objectifs de ce règlement sont simples: "améliorer l'efficacité des mesures existantes en matière de prévention et de gestion de leurs conséquences en cas de catastrophe, rétablir la compétitivité du secteur en n'avantageant que les exploitants soucieux des normes de sécurité et en mettant une pression accrue sur les propriétaires de navires ne répondant pas aux normes"¹¹².

Un véritable arsenal juridique vient en complément d'une législation déjà riche pour sécuriser les espaces maritimes européens et mieux réagir aux accidents. Cette nouvelle législation ne contient pas que des mesures spécifiques aux pétroliers, mais les dispositions de cette législation intéressent le transport maritime de produits pétroliers.

1§ Modifications pour le suivi de trafic des navires: la question des "lieux refuges" pour les navires "en détresse" revisitée

Une directive de 2002¹¹³ relative au système communautaire de suivi du trafic, héritée du paquet "Erika II" a été conçue pour aborder la délicate question de l'assistance aux navires en détresse et donc des lieux de refuge. Plus précisément, les Etats membres doivent définir des lieux (ports, baies, etc.) susceptibles d'accueillir des navires en difficulté. L'objectif est que les Etats arrêtent de laisser s'éloigner les pétroliers en refusant de les accueillir dans un endroit où ils ne se seraient peut-être pas brisés.

La nouvelle législation prévoit la désignation d'une autorité compétente qui sera capable de déterminer des zones refuges mais surtout qui sera compétente pour déterminer de manière indépendante s'il est possible ou non d'accueillir un navire dans ce lieu refuge en cas de détresse du navire.

Les règles relatives au suivi des navires sont renforcées. La directive n°2009/17/CE a pour objet de garantir que tous les Etats membres soient connectés au système communautaire d'échange d'informations maritimes *SafeSeaNet*.

¹¹¹ Il est important de souligner que Malte est absente

¹¹² Revue du droit des transports – Revue mensuelle lexisnexis jurisclasser – Octobre 2009. P11.

¹¹³ Directive n°2002/59/CE du 27 Juin 2002, JOUE n°L208, p. 10.

Enfin, les exigences d'informations concernant le transport de marchandises dangereuses ou polluantes sont revues par la même directive ; le contenu des déclarations préalables au chargement ou accompagnant le chargement est précisé.

Section 2: la législation internationale relative à la sécurité des pétroliers

L'OMI, « garante d'un droit de la navigation universelle »¹¹⁴, ne pouvait pas rester inactive face à cette démarche unilatérale. Par le biais de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973 et par le protocole de 1978¹¹⁵, l'OMI a adopté des règles de prévention de la pollution qui concernent la conception et l'exploitation des pétroliers¹¹⁶. On peut classer les règles antipollution de MARPOL en deux catégories. La première catégorie comprend les règles ayant pour but d'éviter des pollutions accidentelles, suite à un naufrage, un abordage ou un échouement. Elles concernent la sécurité générale du navire et son architecture (Double coque). La deuxième catégorie comprend les règles qui ont pour but de limiter ou d'interdire les rejets volontaires à la mer d'hydrocarbures (Navires à ballasts séparés).

La comparaison des statistiques d'âge et d'accidents des navires-citernes fait apparaître des taux d'accidents en augmentation pour les vieux navires. Le 6 Mars 1992 l'OMI a alors apporté des modifications à la Convention MARPOL¹¹⁷. Afin de prévenir la pollution par les hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement, les amendements de 1992 imposent la double coque ou le respect des normes de conception équivalentes pour les pétroliers livrés le 6 Juillet 1996 ou après cette date. Ces modifications comportent également un calendrier prévoyant l'introduction progressive des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque livrés avant cette date¹¹⁸.

¹¹⁴ Jurisclasseur Environnement et Développement durable. Fascicule 2160 : droit européen de la sécurité maritime. Cote : 01,2011. P. 1.

¹¹⁵ Marpol 73/78

¹¹⁶ Les Etats Membres de l'Union Européenne sont parties à MARPOL 73/78.

¹¹⁷ Amendement rentré en vigueur le 6 Juillet 1993.

¹¹⁸ § 11 du Règlement (CE) n°417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 Février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescription en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes

- Les pétroliers livrés avant le 1^{er} Juin 1982 "doivent se conformer aux prescriptions en question au plus tard 25 ans, et dans certains cas 30 ans, après leur date de leur livraison. Ces pétroliers à simple coque existants ne pourraient plus être exploités au-delà de 2007 et, dans certains cas, de 2012, à moins qu'ils ne se conforment aux prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes fixées par la règle 13F de l'annexe 1 de MARPOL".

- Les pétroliers à simple coque existants livrés après le 1^{er} Juin 1982: "ou ceux qui ont été livrés avant cette date, ont été adaptés pour être conformes aux prescriptions de la convention MARPOL 73/78 relatives aux citernes à ballast séparé et à leur localisation défensive"¹¹⁹.

Il est important de noter que cette échéance sera atteinte au plus tard en 2026 !

Le 27 Avril 2001, le Comité de la protection du milieu marin de l'OMI a adopté une résolution¹²⁰ apportant de nouvelles modifications importantes à la règle 13 G de l'Annexe I de la convention Marpol. Cette résolution, en fonction de la taille et de l'âge du navire prévoit de nouvelles échéances du retrait des pétroliers à simple coque. Les pétroliers sont alors répartis en 3 catégories selon leur tonnage, leur construction et leur catégorie. "La date ultime à laquelle un pétrolier à simple coque doit être retiré est la date anniversaire de la livraison du navire, selon un calendrier s'échelonnant de 2003 à 2007 pour les pétroliers de la catégorie 1 et à 2015 pour les pétroliers des catégories 2 et 3"¹²¹.

Les pétroliers de la catégorie 1 sont les pétroliers "d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes transportant du pétrole brut, du fuel-oil, de l'huile diesel lourde ou de l'huile

pour les pétroliers à simple coque, abrogeant le règlement (CE) n°2978/94 du Conseil. Journal Officiel L 64 du 7 Mars 2002 p.1.

¹¹⁹ § 11 du Règlement (CE) n°417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 Février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, abrogeant le règlement (CE) n°2978/94 du Conseil. Journal Officiel L 64 du 7 Mars 2002 p.1.

¹²⁰ Résolution MEPC 95(46) entrée en vigueur le 1^{er} Septembre 2002.

¹²¹ § 13 du Règlement (CE) n°417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 Février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, abrogeant le règlement (CE) n°2978/94 du Conseil. Journal Officiel L 64 du 7 Mars 2002 p.1.

de graissage en tant que cargaison, et les pétroliers d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes transportant des hydrocarbures [...]"¹²².

Les pétroliers de la catégorie 2 sont les pétroliers "d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes transportant des hydrocarbures autres que ceux mentionnés ci-dessus, qui ne satisfait pas aux prescriptions applicables aux pétroliers neufs et définies" de l'annexe I de Marpol¹²³.

Les pétroliers de la catégorie 3 sont les pétroliers "d'un port en lourd égal ou supérieur à 5 000 tonnes, mais inférieur aux chiffres spécifiés" pour les pétroliers de catégorie 1 et 2¹²⁴.

¹²² §6, art 3. du Règlement (CE) n°417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 Février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescription en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, abrogeant le règlement (CE) n°2978/94 du Conseil. Journal Officiel L 64 du 7 Mars 2002 p.1.

¹²³ §7, art 3. du Règlement (CE) n°417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 Février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescription en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, abrogeant le règlement (CE) n°2978/94 du Conseil. Journal Officiel L 64 du 7 Mars 2002 p.1.

¹²⁴ §8, art 3. du Règlement (CE) n°417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 Février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescription en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, abrogeant le règlement (CE) n°2978/94 du Conseil. Journal Officiel L 64 du 7 Mars 2002 p.1.

Chapitre 2 : Le rôle de la réglementation dans la prévention des accidents

« Abusus non tollit usum », l'abus n'interdit pas l'usage ! Cet adage prend aujourd'hui le caractère d'un défi. Le milieu marin constitue un patrimoine précieux qui a toujours fasciné les hommes. La mer couvre 73% de notre planète, d'où ce sentiment que ce qu'elle offre constitue une réserve véritable que l'on pensait inépuisable. Mais les cris d'alarme des scientifiques quant à la détérioration de l'environnement et les catastrophes écologiques¹²⁵, ont amené à une prise de conscience sur la nécessité de protéger les mers et les océans : une nécessité qui a pour but de promouvoir l'utilisation durable des mers et la conservation des écosystèmes marins¹²⁶.

Jusqu'à ces dernières années, la politique de conservation de la nature consistait quasi exclusivement à protéger le milieu terrestre et ce depuis de très nombreux siècles.

Dès l'époque des pharaons, la détérioration progressive de l'environnement inquiétait les esprits et a conduit à la création des premières réserves naturelles¹²⁷. Plus tard, l'avènement de la société industrielle a profondément transformé la nature, ce qui a conduit certains Etats à lutter politiquement contre ces dérives ayant des conséquences désastreuses sur la nature. Après la seconde guerre mondiale, un mouvement d'opinion favorable à la mise en place d'une véritable politique de conservation de la nature a été accompagné de la création de plusieurs organisations¹²⁸ ainsi que de l'adoption de plusieurs conventions.

Si tous ces textes marquent une étape dans la protection de l'environnement, il y a une véritable faiblesse. En effet, l'aspect marin de la protection de l'environnement a longtemps été délaissé au profit d'une protection terrestre.

¹²⁵ Pour quelques exemples, Torrey Canyon 1967, Amoco Cadiz 1978, Exxon Valdez 1988, Erika en 1999. Cf P. Daillier, M. Forteau, A. Pellet, *Droit international public*, L.G.D.J., 2009, P. 1413.

¹²⁶ Directive 2008/113/CE, Stratégie-cadre pour le milieu marin du 17 Juin 2008, Journal Officiel L376.

¹²⁷ Pour preuve le pharaon Akhenaton érigea la première réserve naturelle en 1370 avant notre ère, et l'empereur indien Asoka édicta le premier édit afin de protéger plusieurs espèces d'animaux sauvages dès le 3^{ème} siècle avant notre ère. *Droit et politiques de l'environnement*, éd. La Documentation française, P. 192.

¹²⁸ Exemple, 1948, Création à Fontainebleau de l'Union internationale pour la conservation de la nature (IUCN).

Il a fallu une transformation des mentalités pour faire prendre conscience à l'homme qu'il « *n'a plus une influence insignifiante sur la mer ... un océan empoisonné est incompatible avec son existence sur la terre* »¹²⁹. En conséquence, aujourd'hui, il n'est plus contestable que le respect de l'environnement s'entend aussi bien d'une protection terrestre que marine.

Nous aborderons ici la place des hydrocarbures dans la pollution des mers (Section 1) et le rôle de la réglementation dans la lutte contre la pollution causée par le transport maritime d'hydrocarbures (Section 2).

Section 1 : la pollution des mers : la place des hydrocarbures

L'apparition des premiers pétroliers remonte au 19^{ème} siècle, l'invention de l'automobile, et les innovations technologiques font que les quantités de pétrole brut transportées sur les océans sont toujours plus importantes. S'est posé le problème de compatibilité entre les différents usages de la mer et la protection de celle-ci. La liberté de navigation, d'origine coutumière a été consolidée par sa codification par la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer (article 3) puis par l'article 87 de la Convention de Montego Bay.

*« Les risques liés à un trafic toujours plus dense, le transport de marchandises particulièrement dangereuses et en grande quantité parfois en mauvais état ont créé une sorte de psychose dans l'opinion publique et parmi les Etats exposés. »*¹³⁰ Mais il est important de rappeler que le transport maritime ne contribue globalement qu'à un quart de la pollution des mers et la part imputable aux navires citernes n'est elle-même que de 10% du total.

En effet, les activités économiques ayant une influence sur le milieu marin peuvent se diviser en 3 catégories : celles relevant du domaine de la pêche, du transport maritime et enfin de l'exploitation des fonds marins.

¹²⁹ DW.Hood, *The impingement of Man on the Oceans*, John Wiley & Sons Inc, 1971, P. 12.

¹³⁰ L. Lucchini, « Les contradictions potentielles entre certaines mesures de protection de l'environnement et la liberté de navigation », *L'Europe et la mer*, Bruylant, 2005, pp. 205-206.

Quant à celles qui relèvent de la pêche, si au début du siècle, les prises s'élevaient à 19 millions de tonnes par an, aujourd'hui les prises annuelles sont de 90 millions de tonnes¹³¹. Les causes de cette augmentation remontent à la fin du 19^{ème} siècle, et sont dues à l'avènement de la pêche industrielle, à la recherche d'un profit immédiat, et à l'accroissement des proclamations de zones économiques exclusives qui permet aux Etats côtiers d'exploiter intensément leurs richesses ou les monnayer.

Quant à celles liées aux transports maritimes, elles sont nombreuses et diverses car « *la mer a toujours été une route de prédilection des grandes nations commerçantes* »¹³². A partir de 1950, il y a eu une augmentation du transport maritime, notamment du transport d'hydrocarbure, avec son corollaire : le déversement des résidus de cargaison ou des produits de soute qui augmentent les pollutions (pollution océanique, tellurique, atmosphériques ...). Aujourd'hui, plus de 90% du commerce international se fait par voie maritime¹³³. Ces pollutions sont très nuisibles à la protection des mers et des océans, et à la biodiversité qui les compose. Mais il est important de noter que le transport maritime ne contribue globalement qu'à un quart de l'ensemble de la pollution des mers par les hydrocarbures et la part imputable aux navires citernes n'est elle-même que de 10% du total¹³⁴.

Quant à celles liées à l'exploitation des fonds marins, du plateau continental et de son sous-sol, il s'agit d'une pollution ambivalente. Ces activités sont très réglementées dans les mers régionales bordant le continent européen. Mais dans certaines zones la réglementation de ces activités est assez souple. En cas de problème technique, les conséquences écologiques sont très graves, entraînant une pollution de l'eau marine et une perte massive de la biodiversité. Comme cela a été le cas dans le Golfe du Mexique à cause de la défaillance de la plate-forme d'exploitation offshore.

¹³¹ www.fao.org, de 1990 à 2000 : 90 millions de tonnes, 2002 : 85 millions, 2005 : 83 millions.

¹³² *Droit de la mer*, P. Vincent, Larcier, 2008, P. 27.

¹³³ *Droit du littoral et de la montagne*, H. Columbié et C. Le Marchand, Litec 2009, P. 38

¹³⁴ Le reste est d'origine naturelle ou d'origine tellurique, cad provenant des rejets directs ou indirects des activités industrielles, portuaires, urbaines ou agricoles.

Pour certains, comme Francis Vallat¹³⁵, « il n'y a pas de shipping qui soit plus écologique que le tanker shipping ». Plus de 99,95% du pétrole transportés actuellement dans le monde, arrivent sans aucun dommage dans les ports. Au surplus, il y a très peu d'émission de gaz dans l'air ... En fait, le tanker shipping est lui aussi, quels que soient ses efforts de qualité et de communication, victime des accidents de pollution qui arrivent périodiquement. La mer sera toujours plus forte que tout.

Néanmoins, la protection de l'environnement vis-à-vis de l'ensemble des matières nocives ou dangereuses étant un enjeu moderne réel, dans la mesure où l'on estime qu'aujourd'hui plus de la moitié des marchandises transportées par mer sont des matières dangereuses, le sujet sera toujours d'actualité. Mais il est important de souligner que parmi ces matières dangereuses, la plupart d'entre elles présentent des dangers très variés comme l'inflammabilité, la radioactivité ou encore l'autoréactivité chimique ou la toxicité. Tout autre est la pollution par les hydrocarbures. Mais de toutes les formes de pollution de la mer, c'est la pollution du littoral par le pétrole qui a sans doute le plus sensibilisé l'opinion publique et qui a fait prendre conscience de l'existence d'un problème exigeant des mesures de lutte à l'échelle internationale, et surtout par la voie législative.

Section 2 : le rôle des réglementations dans la lutte contre la pollution causée par le transport maritime de pétrole

Face au risque que représente le transport des produits pétroliers en particulier et des cargaisons dangereuses en général, la protection des mers contre la pollution repose sur la prévention des accidents et sur la limitation des effets de ces accidents lorsqu'ils surviennent.

Une première tentative de lutte contre le déversement volontaire a été faite en 1926 lors d'une conférence tenue à Washington, mais celle-ci a échoué faute d'Etats signataires.

Une seconde tentative pour contrer ces pollutions a été concrétisée par la Convention dite OILPOL¹³⁶ interdisant le rejet de déchets contaminés d'hydrocarbures dans certaines « zones spéciales » dont l'environnement était particulièrement vulnérable. De cette

¹³⁵ Armateur, Membre du Conseil du C.C.A.F.

¹³⁶ La Convention de Londres du 12 Mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures. Cette convention a été amendée le 13 Avril 1962, le 21 Octobre 1969 et le 12 Octobre 1971.

convention ressort un support juridique à la mise en place de zones spéciales dans lesquelles aucun déchet polluant ne pourrait être déversé. Mais cette protection par les Etats a été minime en raison du caractère très peu contraignant de ces dispositions. Cette convention n'était que préventive.

On constate alors que la lutte contre la pollution marine ne revêtait qu'une préoccupation mineure pour l'OMI¹³⁷ malgré le risque important de pollution du milieu marin par les hydrocarbures.

Le 18 Mars 1967, le Torrey Canyon, pétrolier libérien transportant 119 328 tonnes de pétrole brut s'éventrait au large de la Cornouaille anglaise. Les Etats intéressés étaient désarmés et se retrouvaient face à un vide juridique « *car aucune règle de droit international ne leur permettait d'agir, soit à titre préventif, soit pour obtenir la réparation de dommage subi* »¹³⁸. Ce n'est que suite à ce désastre qu'une véritable prise de conscience relative aux conséquences dramatiques de la pollution par hydrocarbure a vivement relancé la création de d'une protection juridique du milieu marin et par la même des normes obligatoires relatives à la sécurité des navires.

Ce désastre écologique fut à l'origine de l'adoption de la Convention Marpol de 1973, convention pour la prévention de la pollution des mers par les navires, communément appelée « Convention Marpol 73/78 »¹³⁹ car elle a été modifiée par le Protocole de 1978. Cette convention a reconnu la nécessité de protéger le milieu marin en limitant les déversements des polluants, accidentels ou non, transportés par les navires. Ladite pollution couvre toutes les pollutions susceptibles d'être engendrées par les navires et précise les moyens à mettre en œuvre pour les prévenir ou les réduire. C'est pourquoi elle comporte six annexes¹⁴⁰ traitant chacune des mesures spéciales relatives à chaque type de pollution. Dans le cadre du transport de produits pétroliers seule l'annexe I nous intéresse.

¹³⁷ Organisation maritime internationale

¹³⁸ JP. Queneudec « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer » pp. 701-703. Annuaire Français du Droit international XIV, 1968.

¹³⁹ Convention Marpol de 1973 modifiée par le protocole du 17 Février 1978 et ses deux amendements. L'annexe VI a été rajouté en 1997.

¹⁴⁰ Seules les annexes I et II sont obligatoires, les autres sont facultatives. Droits maritimes, 2009-2010, Dalloz Action, page 1137.

L'annexe I¹⁴¹ traite de la prévention de la pollution par hydrocarbures. La règle 1 de cette annexe est très intéressante car elle crée des zones spéciales qui sont définies comme « *une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures* ».

La Convention Marpol constitue un ensemble de règles cohérentes qui a amélioré la sécurité et la qualité de l'environnement en mer, notamment par la création de zones protégées. Les résultats liés à l'instauration de ces zones est d'autant plus vrai qu'il est aujourd'hui possible de voir les conséquences engendrées par une absence de mise en place de ces aires.

Prenons pour exemple les Etats-Unis d'Amérique. Ils ne sont pas partie aux conventions concernant les différents types de pollution, et sont soumis au « Oil Pollution Act » adopté par le Congrès en 1990 après le sinistre de l'Exxon-Valdez. Ce texte a un objet très ambitieux qui est de limiter la pollution liée au transport maritime et la pollution venant des installations pétrolières résultant de l'exploitation du pétrole en mer.

Mais si ce texte prévoit une longue liste de dommages indemnisables, l'instauration de zones protégées est délaissée.

Or avec le sinistre de Beyond Petroleum qui a eu lieu en 2010 (ex British Petroleum) la plupart des habitats et écosystèmes de la Louisiane et de la Floride sont ou vont être touchés à termes.

En conclusion, si ce texte avait en amont consacré certaines aires marines protégées, les forages n'auraient pu se faire à si peu de distance des côtes, ou du moins si près de certaines zones d'intérêt écologique très élevé.

Mais la Convention ne se contente pas seulement d'énoncer des règles qui resteront inappliquées car elle prévoit plusieurs infractions et sanctions.

¹⁴¹ L'annexe I a été révisée pour simplifier les prescriptions existantes mais ne change pas les dispositions fondamentales.

En ce qui concerne l'emballage, le chargement et le déchargement, le texte¹⁴², repris par le Code des transports, prévoit que les responsables de ces opérations qui ne respectent pas les prescriptions de la Convention s'exposent à une peine d'amende de 7 500€.

Mais en ce qui concerne les rejets en mer d'hydrocarbures, la Convention va beaucoup plus loin, ce qui permet de se rendre compte de l'importance accordée à la prévention de ce type de pollution. Les peines vont de 4 000€ à 15 millions d'euros d'amende, sans compter un possible emprisonnement de 10ans¹⁴³.

Le champ d'application de ces principes est large car les peines sont applicables:

- soit au propriétaire du navire, soit à l'exploitant, ou à leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale;
- soit à toute autre personne que le capitaine exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire, lorsque l'une de ces personnes a été à l'origine d'un rejet ou n'a pas pris les mesures nécessaires pour l'éviter¹⁴⁴.

Peu de temps après l'adoption de la Convention MARPOL et dans un but similaire, la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution a été adoptée en 1975.

La Convention dans son Préambule souligne la nécessité d'organiser un ensemble de mesures concertées au niveau régional pour une meilleure protection du milieu marin. Cependant cette convention reste très évasive, alors pour atteindre ses objectifs elle a été complétée par six protocoles dont le Protocole de Genève de 1982 et le Protocole de Barcelone de 1995 relatifs tous deux à l'instauration de zones spécialement protégées.

Les réglementations nationales et internationales sur la sécurité des navires et la protection de l'environnement sont fondées sur une série de conventions internationales adoptées par l'Organisation Maritime Internationale (OMI). Ces textes reflètent l'approbation par la communauté internationale de mesures acceptables jugées nécessaires pour tenter

¹⁴² C. transp. art L. 5241-11

¹⁴³ C. env. articles L. 218-11 à L. 218-19

¹⁴⁴ C. env. art L. 218-18

d'optimiser la sécurité des navires et des personnes embarquées et minimiser le coût des pertes et des dommages liés à des accidents.

Chapitre 3: Responsabilités pour pollution marines par hydrocarbures

Très peu de temps après le naufrage du *Torrey Canyon*, plusieurs gouvernements demandèrent à l'OMCI¹⁴⁵ de rechercher, d'une part, les moyens d'éviter ou en tout cas de limiter les pollutions par hydrocarbures et d'autre part, d'établir un système de réparation approprié¹⁴⁶.

Sur l'invitation de l'OMCI, s'est réunie à Bruxelles une Conférence juridique internationale qui a abouti à la signature de deux conventions internationales sur la pollution des eaux de la mer. L'objet poursuivi par ces deux Conventions est différent, mais toutes deux sont également inspirées par le souci d'organiser une défense contre les risques de pollution.

La première convention, qui appartient au domaine du droit public, a pour but de permettre aux Etats riverains d'intervenir, même en Haute Mer, pour empêcher un tel risque de se réaliser ou en limiter les effets.

La deuxième, relative à des problèmes de droit privé, est la Convention internationale sur la responsabilité civile en matière de pollution par hydrocarbures qui institue une responsabilité canalisée sur le propriétaire du navire, objective et limitée. (CLC).

Cette convention a été très vite suivie de la création d'un fonds permettant d'aller au-delà de la limite fixée par la convention CLC tout en étant lui-même plafonné.

La Convention a été adoptée le 29 Novembre 1969, est entrée en vigueur le 19 Juin 1975 et a été modifiée par un protocole du 27 Novembre 1992¹⁴⁷.

¹⁴⁵ Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime devenue l'OMI.

¹⁴⁶ DMF 1970, *La conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux des la mer de 1969*, p. 515.

¹⁴⁷ Protocole de 1992 modifiant la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus, signé à Londres le 27 Novembre 1992.

Section 1: La responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures

Dès le début de la Conférence, des projets fondamentaux différents furent déposés par certaines délégations. Plusieurs volontés de pays évoquées au cours des travaux préparatoires ont été prises en compte pour la rédaction de la Convention¹⁴⁸. Par exemple, à la demande de la délégation japonaise, l'huile de baleine a été ajoutée à la liste des hydrocarbures persistants¹⁴⁹.

L'existence d'une telle Convention permet d'éviter un conflit de juridictions, un conflit de lois et même un problème de fond. "Son premier avantage est d'empêcher que l'incertitude ne règne: incertitude du responsable quant aux obligations qui pèsent sur lui, incertitude de la victime quant à ce qu'elle doit faire pour obtenir réparation"¹⁵⁰.

1§ Définition des hydrocarbures visés par la Convention de 1969

Les hydrocarbures sont distingués d'une part d'après leur nature et d'autre part selon leur fonction.

A- Les hydrocarbures d'après leur nature

L'article 1 alinéa 5 de la Convention de 1969 énonce "hydrocarbures signifie tous hydrocarbures persistants tels que le pétrole brut, le fuel, l'huile diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine [...]"

La Convention limite son application aux seuls hydrocarbures persistants, c'est-à-dire à des produits dont la nature chimique empêche qu'ils s'évaporent immédiatement ou se

¹⁴⁸ Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution signée à Bruxelles, le 29 Novembre 1969.

¹⁴⁹ DMF 1970, p. 581.

¹⁵⁰ Thèse, La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures par Patrick Simon, 1976, p.10.

décomposent une fois rejetés à la mer appelés aussi produits noirs par opposition aux produits blancs.

" Cette distinction semble reposer sur l'idée que les produits blancs, qui sont des produits raffinés s'évaporant rapidement, ne causent pas de pollution et n'ont donc pas à être envisagés."¹⁵¹

Ce choix de n'aborder que les produits noirs peut être critiqué car la pollution par produits blancs existe. Rentrent dans cette catégorie les produits pétroliers raffinés , c'est-à-dire principalement l'essence, l'huile, le gasoil. La toxicité de ces hydrocarbures légers est immédiate et plus nocive que la toxicité des hydrocarbures persistants. Or les dommages causés par les produits blancs ne sont pas couverts par la Convention.

B – Les hydrocarbures d'après leur fonction

L'alinéa 2 de l'article 5 énonce que la Convention s'applique aux "hydrocarbures persistants [...] qu'ils soient transportés à bord d'un navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire." Donc les hydrocarbures visés par la Convention ne sont pas uniquement les hydrocarbures "cargaison" mais également les hydrocarbures dans leurs fonctions motrices car lorsqu'ils ne sont pas "cargaison" ils sont un mode de propulsion de navires.

La volonté du législateur international d'intégrer également les hydrocarbures permettant au navire de fonctionner permet à la Convention d'avoir un champ plus étendu. Mais cela est relatif car la pollution que peut causer le pétrole des soutes est beaucoup moins importante que la pollution du pétrole-cargaison. Mais pour le législateur, il n'y a aucune raison de différencier le traitement des victimes de l'une et pas de l'autre pollution.

2§ Définition des navires visés par la Convention

La Convention de 1969 définit dans son article 1 alinéa 1 les navires auxquels elle s'applique et qui sont "*tout navire de mer ou engin Seaborn de tout type que ce soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison.*"

¹⁵¹ Thèse, La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures par Patrick Simon, 1976, p.22.

Cette définition a été modifiée par le Protocole de 1992 qui modifie l'article 1 de la Convention et qui retient qu'un "navire" signifie *"tout navire de mer ou engin marin, quel qu'il soit construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures comme cargaison en vrac, à condition qu'un navire capable de transporter du pétrole et autres cargaisons ne soit considéré comme un navire que lorsqu'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac comme cargaison et pendant tout voyage faisant suite à un tel transport à moins qu'il soit prouvé qu'il n'a pas de résidus de transport d'hydrocarbures en vrac à bord."*

Le Protocole a permis de préciser la notion de "navires". Un constat à faire est que la Convention ne s'applique toujours pas aux navires non-pétroliers car ces navires n'utilisent du pétrole que pour avancer et pas comme cargaison or un navire selon la convention est adapté "pour le transport des hydrocarbures comme cargaison en vrac" Donc finalement la pollution causée par les hydrocarbures "moteurs" ne rentre pas dans le domaine d'application de la Convention.

En conclusion, la pollution causée par des hydrocarbures provenant des soutes d'un navire est couverte mais par navire il faut entendre navire transportant une cargaison d'hydrocarbures. Donc la pollution par hydrocarbures "moteurs" est couverte si elle provient d'un pétrolier et exclue si elle provient d'un non-pétrolier.

3§ Le "lieu du dommage" comme critère d'application de la Convention

Le critère choisi pour savoir si la Convention s'appliquera ou non est celui du lieu du dommage.

L'article 2 délimite l'étendue géographique de la Convention: elle "s'applique exclusivement aux dommages par pollution causés sur le territoire, y compris la mer territoriale d'un Etat contractant et aux mesures préventives prises pour prévenir ou réduire de tels dommages."

L'article 9 fixe le Tribunal compétent "Lorsqu'un événement a causé un dommage par pollution sur le territoire y compris la mer territoriale d'un ou plusieurs Etats contractants [...]"

les actions en réparation ne peuvent être exercées que devant les tribunaux de ou de ces Etats contractants."

Le Protocole de 1992 prévoit un élargissement géographique du champ d'application de la Convention et inclut les dommages par pollution survenus dans la zone des 200 milles marins¹⁵².

4§ Champ d'application *ratione materiae*

La Convention de 1969 indemnise trois types de pollution:

Le premier est le dommage de pollution. La définition de ce dommage a été étendue par le Protocole de 1992¹⁵³ pour bien préciser que s'agissant des dommages à l'environnement, l'indemnisation se limite aux coûts et mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en l'état l'environnement contaminé. Le dommage pollution proprement dit doit être extérieur au navire et résulter d'une contamination survenue à la suite d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbure du navire (quelque soit l'endroit où a lieu le rejet ou la fuite).

Le deuxième est constitué des coûts et des mesures de sauvegarde, c'est-à-dire toutes les mesures raisonnables prises par toutes personnes après la survenance d'un événement pour prévenir ou limiter la pollution.

Le troisième comprend les dommages causés par ces mesures de sauvegarde.

5§ La détermination de la responsabilité des propriétaires du navire dans la survenance de la pollution

Le fondement de la responsabilité du fait de pollution par hydrocarbures a été le point le plus discuté lors des négociations de la convention.

¹⁵² Article 3 (ii) du Protocole de 1992.

¹⁵³ Article 2 alinéa 6 du Protocole

La loi du 5 Juillet 1983 qui retient en plus de la responsabilité fautive du "propriétaire", celle de "l'exploitant ou de leur représentant légal ou dirigeant de fait s'il s'agit d'une personne morale [...]" ou alors celle de "toute autre personne que le capitaine ou le responsable à bord exerçant, en droit ou en fait, un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire"¹⁵⁴.

Contrairement à ce texte français qui permet de sanctionner très largement, pour délit de pollution, tous les exploitants et dirigeants de droit ou de fait dans l'exploitation du navire, les textes internationaux sont beaucoup plus timides et canalisent la responsabilité sur le "propriétaire du navire". En effet, "le propriétaire d'un navire au moment de l'incident, ou, si l'évènement consiste en une série d'évènements, au moment du premier évènement, doit être responsable de tout dommage par pollution causé par le navire à la suite de l'incident"¹⁵⁵.

Cette différence est importante car par exemple dans l'affaire Erika, bien que Savarese n'ait pas la qualité juridique de propriétaire, ce dernier exerçait "jusqu'à la perte de l'Erika, un pouvoir de contrôle dans la gestion du navire". En appliquant la Convention de 1969 modifiée par son protocole de 1992 cela n'aurait pas été possible.

L'OMCI avait porté son choix sur le propriétaire du navire car à l'époque celui-ci était aisément identifiable. La CLC définit le propriétaire comme " toute(s) personne(s) au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou dont le navire est la propriété"¹⁵⁶.

La responsabilité instaurée par cette convention est une responsabilité objective car le propriétaire du navire est responsable ou présumé responsable sans qu'il y ait besoin de prouver une faute de sa part. L'évènement de pollution le rend automatiquement responsable. Les victimes n'ont pas à prouver le lien de causalité entre le dommage et l'évènement.

La responsabilité du propriétaire est réellement canalisée, puisqu'en plus de l'immunité qui pesait sur les préposés du propriétaire, le Protocole de 1992 y ajoute le pilote, l'affréteur, l'exploitant ou l'opérateur du navire ou toute personne intervenue dans les opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

¹⁵⁴ Article 8 de la loi n°83-583 du 5 Juillet 1983.

¹⁵⁵ Article 3 de CLC

¹⁵⁶ Article 1 de CLC

Si cette responsabilité objective peut apparaître comme relativement sévère pour le propriétaire, la Convention prévoit néanmoins des hypothèses lui permettant de s'exonérer.

Par exemple, si le propriétaire démontre que le dommage "résulte d'un acte de guerre, hostilités, guerre civile, insurrection ou un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible" ou encore d'un fait délibéré d'un tiers, de la négligence ou de toute autre action préjudiciable d'un gouvernement¹⁵⁷.

Le propriétaire ne perd le droit de limiter cette responsabilité que s'il est établi que le dommage par pollution résulte de sa faute inexcusable ou intentionnelle, ce qui est en pratique très délicat à démontrer.

Car il faudra démontrer que le dommage résulte de son fait ou de son omission, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis de manière téméraire et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Si ce principe est logique et économiquement réaliste pour les armateurs et propriétaires de navires, il apparaît choquant à bien des observateurs qui dénoncent régulièrement la déresponsabilisation qu'il induit en pratique.

Une fois tenu pour responsable, le propriétaire du navire est tenu d'indemniser les victimes. Le transport d'hydrocarbures par mer reste un transport maritime comme tous les autres. Or, il est un principe cardinal du transport maritime, celui de la limitation de la responsabilité du propriétaire du navire: il représente un compromis entre le risque inhérent au transport maritime et le fait qu'un propriétaire soit tenu d'assumer les conséquences éventuellement dommageables de ce risque pris¹⁵⁸.

Le propriétaire du navire transportant des hydrocarbures ayant causé un dommage pourra limiter sa responsabilité à:

- 133 DTS (181 Dollars US) par tonneaux de jauge
- ou 14 millions de DTS si ce dernier montant est inférieur.

¹⁵⁷ Article 3 CLC alinéa 2.

¹⁵⁸ JurisClasseur Environnement et Développement durable, Fasc. 2160, n°41.

Le Protocole de 1992 a modifié les plafonds de limitation de responsabilité en les augmentant¹⁵⁹. Le propriétaire peut désormais limiter sa responsabilité jusqu'à concurrence d'un montant de :

- 3 millions de DTS (4.1 millions de dollars US) pour un navire dont la jauge brute est inférieure ou égale à 5 000 unités (tonneaux de jauge). Ce seuil a été modifié et remplacé par 4 510 000 unités de compte¹⁶⁰.
- 3 millions de DTS plus 420 DTS pour chaque unité de jauge supplémentaire pour un navire dont la jauge est comprise entre 5 000 et 140 000 unités. Seuil remplacé par 631 unités de compte.
- 59.7 millions de DTS pour un navire dont la jauge est supérieure ou égale à 140 000 unités¹⁶¹. Seuil remplacé par 89 770 000 unités de compte.

La Convention CLC exige également des propriétaires qu'ils souscrivent une assurance en responsabilité et accorde aux victimes le droit d'intenter une action directe contre l'assureur dans les limites de la responsabilité du propriétaire.

A titre de comparaison, l'*Oil Pollution Act* américain de 1990 permet de supprimer tout plafond de responsabilité, ce que la plupart des Etats fédérés ont fait ; la responsabilité illimitée est donc devenue la règle en cas de marée noire dans les eaux américaines.

La CLC et le Protocole de 1992 sont un réel point de départ dans la mise en œuvre d'un droit à la réparation du préjudice de pollution au niveau international. Elaborée après le sinistre du Torrey Canyon, la CLC s'est principalement centrée sur la responsabilité du propriétaire du navire en cause. La suite logique était d'instaurer un fonds d'indemnisation pour les victimes de pollution par hydrocarbures, ce qui a été fait dès 1971 avec la convention du 18 Décembre 1971 portant création du FIPOL¹⁶².

¹⁵⁹ Article 6 1) du Protocole CLC de 1992.

¹⁶⁰ La résolution adoptée par le Comité juridique de l'Organisation maritime internationale le 18 Octobre 2010 a apporté des modifications aux limites de responsabilité prévues dans le Protocole de 1992 modifiant lui-même la Convention de 1969.

¹⁶¹ Article 6 du Protocole alinéa 1

¹⁶² Mémoire, la réparation du préjudice en cas de pollution par les hydrocarbures, Cougoule Elise, Miralles Anna. Université de Nantes. 2005.

Section 2 : La création des fonds complémentaires d'indemnisation

En 1969, tous les Etats s'accordaient à dire que l'indemnisation prévue dans le texte était insuffisante. Il a donc fallu créer un fonds international d'indemnisation faisant partager la charge de l'indemnisation entre l'industrie pétrolière et les propriétaires de navire.

Ce Fonds de 1971 a vu le jour grâce à la Convention portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures conclue à Bruxelles le 18 Décembre 1971 et modifiée par un Protocole adopté en 1992¹⁶³. Ce Protocole a eu pour but de fixer des plafonds d'indemnisation plus élevés et d'indiquer de manière claire la possibilité d'indemniser les mesures de remises en état de l'environnement.

Toujours en 1992, une convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a été adoptée. Le Fonds de 1992 ou FIPOL a alors été créée.

Dans le cadre de notre étude, nous emploierons indistinctement le mot "Fonds" ou "FIPOL". L'entrée en vigueur de la Convention de 1992 n'entraîne pas la liquidation du FIPOL 71 car celui-ci doit encore régler certains sinistres en suspens et le FIPOL va prendre le relais du Fonds une fois éteint. Cette transition ne semble pas poser de problème majeur car le système est le même. La modification la plus importante restant l'augmentation des plafonds d'indemnisation.

Dans un cadre international, ce fonds constitue un topique de ce mode d'indemnisation qui est fondé sur la collectivisation du risque et qui permet de réparer des dommages qui, autrement, notamment en raison de leur ampleur, ne pourraient pas l'être¹⁶⁴.

Seuls les Etats déjà parties à la Convention CLC peuvent être partie au Fonds 1971. Pour l'adhésion à FIPOL, les critères sont moins stricts.

¹⁶³ La Convention du Fonds est entrée en vigueur le 16 Octobre 1978 et le Protocole de 1992 est entré en vigueur le 24 Mai 2002.

¹⁶⁴ DMF 1992 "Les rapports entre droit international public et droits internes: l'exemple du FIPOL" par Michel Morin, p. 326.

Le FIPOL est une organisation intergouvernementale financée par des taxes perçues sur les quantités d'hydrocarbures transportées par voie maritime¹⁶⁵. Ceux sont en première ligne les grands opérateurs, c'est-à-dire les grandes compagnies pétrolières, qui sont assujettis à cette taxe. Sachant que près de deux milliards de tonnes de pétrole circulent sur les mers, les taxes en question, ramenées au prix du litre, deviennent parfaitement supportables (et son en fin de compte payées, en bout de chaîne, par les consommateurs)¹⁶⁶.

Un plafonnement des recettes en provenance d'un même Etat a été décidé (27.5% de l'ensemble des recettes). Les Etats membres sont tenus de faire un rapport annuel sur les quantités de pétrole reçues par mer. Le Fonds n'a pas de pouvoir d'enquête ou de vérification alors qu'on ne peut pas être totalement assuré que les chiffres communiqués sont exacts puisqu'un Etat peut vouloir favoriser ses contributeurs.

Le domaine d'application de la convention FIPOL est assez facile à cerner car le texte utilise les mêmes termes que la CLC. La Convention FIPOL utilise également les mêmes définitions mais se distingue concernant la définition des hydrocarbures susceptibles de rentrer dans son champ d'application car seuls sont visés le pétrole-brut et le fuel-oil. Il n'y a pas d'obligation à ce que le transport en cause soit un transport international ; le fait que le transport ait lieu par mer est suffisant, y compris entre deux ports d'un même Etat. Le tribunal compétent est le tribunal dans le ressort duquel le dommage s'est produit¹⁶⁷.

Le régime FIPOL est susceptible de s'appliquer dans trois hypothèses, dont la première est naturellement la plus fréquente: lorsque les dommages dépassent le plafond d'indemnisation maximum ; lorsque le propriétaire invoque à sa décharge l'un des motifs exonérateurs prévus par la convention CLC ; enfin, lorsque le propriétaire et son assureur se révèlent incapables de faire face aux dommages (insolvabilité).

On constate alors que le FIPOL a deux rôles essentiels: un rôle de suppléant qu'il joue dans les deuxième et troisième hypothèses précitées et un rôle de complément dans le cas de la première hypothèse.

¹⁶⁵ www.iopcfund.org

¹⁶⁶ DMF 2003 " Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?" par Antoine Vialard. p. 441.

¹⁶⁷ Article 7

Le FIPOL intervient à titre complémentaire, jusqu'à hauteur maximale de 135 millions de DTS¹⁶⁸, somme qui englobe, au demeurant, la partie de l'indemnisation déjà fournie par le propriétaire du navire. C'est donc un maximum. Mais cette somme doit tenir compte des fluctuations monétaires qui peuvent réserver de mauvaises surprises. Par exemple, pour l'Erika, le maximum de ce fonds représentait 184 millions d'euros ; trois ans plus tard pour le Prestige, ce ne sont plus que 172 millions d'euros. Ces différences s'expliquent par le fait qu'on tient compte de l'appréciation de l'euro face au dollar américain.

Ceci est très critiquable car le FIPOL a pour fonction la réparation de dommages "européens" et le montant du fonds ne devrait pas varier en fonction d'une conjoncture monétaire extra-européenne, mondiale.

Pour remédier à cela, dès décembre 2000, une proposition de règlement "relatif à la constitution d'un fonds d'indemnisation de dommages provoqués par la pollution d'hydrocarbures dans les eaux européennes et mesures complémentaires" a été présentée par la Commission Européenne au titre du paquet "Erika 2".

Adopté en première lecture par le Parlement Européen le 14 Juin 2001, le projet de règlement n'a pas été adopté par le Conseil de l'Union, un certain nombre d'Etats estimant préférable d'attendre l'issue engagée à la même période à l'OMI au sujet du relèvement du plafond CLC-FIPOL.

L'Europe avait demandé un relèvement du plafond du FIPOL qu'elle a obtenu en 2003. Le Protocole du 16 Mai 2003¹⁶⁹ a relevé le plafond d'indemnisation qui atteint environ 920 millions d'euros et qui vaut pour les seuls sinistres postérieurs à l'adoption dudit protocole¹⁷⁰. Après le Fonds de 1971 et le Fonds de 1972, ce Protocole met en place sous la forme d'un Fonds complémentaire un troisième niveau d'indemnisation.

Une autre critique est que le FIPOL n'indemnise pas, hors restauration des sites pollués, les atteintes à l'environnement, c'est-à-dire les dommages causés à la faune et à la flore sauvages. Dans ce système le préjudice écologique n'est pas réparé. Malgré l'absence

¹⁶⁸ Montant augmenté par la Convention de 1992 créant le nouveau FIPOL.

¹⁶⁹ Entré en vigueur le 3 Mars 2005.

¹⁷⁰ JCI Environnement, Fasc. 4860, n°45 et 46.

d'unité en doctrine quant à la définition de ce dommage écologique, il est possible d'affirmer qu'il correspond à l'atteinte à l'environnement en tant que tel. Consacré dans la jurisprudence américaine sur le fondement de l'Oil Pollution Act, il l'a également été par le tribunal de grande instance de Paris et la Cour d'appel de Paris relativement à l'affaire de l'Erika¹⁷¹.

Mais au plan international et en l'état actuel des conventions, les chances d'une consécration du dommage sont cependant nulles¹⁷².

Une dernière critique peut être attribuée à ce système. Ces conventions mettent en place un système d'assurance-responsabilité. Puisque l'assurance est obligatoire, le véritable poids financier de la responsabilité est ainsi reporté sur le P&I ou l'institution financière qui a accordé sa garantie. Pour le propriétaire enregistré, la seule obligation est le prix de la prime c'est-à-dire le prix de sa cotisation. Mais ce coût ne pénalise que très rarement le propriétaire. En cas d'affrètement du navire, le coût sera répercuté soit dans le loyer de l'affrètement coque nue ou à temps du navire, soit dans le fret de l'affrètement au voyage. "Le coût réel de la responsabilité, pour la personne ciblée comme responsable est égal à zéro"¹⁷³.

Depuis leur création, les FIPOL ont eu à traiter environ 140 sinistres et versé environ 650 millions d'euros d'indemnités aux victimes. Pour la plupart de ces sinistres, la quasi-totalité des demandes d'indemnisation a fait objet d'un règlement à l'amiable, les tribunaux nationaux n'ont eu à statuer sur ces demandes que dans un nombre limité de cas¹⁷⁴.

L'objectif de tous ces textes était donc non seulement d'indemniser mais surtout de responsabiliser tous les acteurs du transport maritime de pétrole en instaurant un système véritablement dissuasif avec la possibilité d'appliquer des sanctions de nature pénale: cette logique de sanction trouve des prolongements dans plusieurs textes appréhendant les nouvelles préoccupations liées au transport maritime. Tel est le cas de la responsabilité pénale des protagonistes des pollutions par hydrocarbures.

¹⁷¹ TGI Paris 16 Janvier 2008 et CA Paris 30 Mars 2010.

¹⁷² JurisClasseur Environnement et Développement durable, Fasc. 2160, n°55.

¹⁷³ DMF 2003 " Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?" par Antoine Vialard. P 439

¹⁷⁴ DMF 2010 "L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans le cadre du régime international CLC/FIPOL", par Mans Jacobsson, p.466.

Section 3: la responsabilité pénale

L'approche pénale de la protection de l'environnement a commencé à se concrétiser à l'échelon européen au début des années 2000. Plusieurs adoptions de textes se sont succédées et notamment la directive sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux dont le régime repose sur le principe "pollueur-payeur"¹⁷⁵.

Parmi tous ces textes, un nous intéresse particulièrement car il prend la forme d'un dispositif spécifique à la pollution causée par les navires. Il s'agit de la directive 2009/13/CE¹⁷⁶ qui pose le principe selon lequel les Etats doivent prendre des sanctions, y compris pénales, à l'encontre des responsables de pollution maritime, sanctions qui devront être en toute hypothèse " effectives, proportionnées et dissuasives".

Les rejets visés par la directive sont d'origine accidentelle comme les marées noires ou d'origine volontaire comme les opérations de nettoyage des citernes qui sont fréquent malgré leur illégalité. La volonté de réprimer ces comportements est d'autant plus grande que les rejets volontaires provoquent chaque année une pollution supérieure à celle causée par les marées noires.

L'objectif des instances communautaires est clairement exposé dès l'article 1. " La présente directive a pour objet [...] de faire en sorte que les personnes responsables de rejets de substances polluantes fassent l'objet de sanctions appropriées, y compris de sanctions pénales, le but étant d'améliorer la sécurité maritime et de renforcer la protection de l'environnement marin contre la pollution par les navires"¹⁷⁷.

¹⁷⁵ Directive 2004/35/CE du 21 Avril 2004, JOUE 30 Avril 2004.

¹⁷⁶ Directive 2009/123/CE du 21 Octobre 2009 modifiant la directive 2005/35/CE relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.

¹⁷⁷ Article 1 de la directive 2009/123/CE.

Ainsi la directive s'applique à tout navire, quel que soit son pavillon et dans les zones suivantes: eaux intérieures (y compris les ports), mer territoriale et zone économique exclusive des Etats de l'Union ainsi qu'en Haute mer.

Les sanctions pénales prévues par la directive s'appliquent aux personnes physiques en cas de pollution commise témérement, intentionnellement ou à la suite d'une négligence grave. Les personnes morales seront sanctionnées soit sur le terrain pénal soit sur le terrain administratif. En effet, les Etats continuent d'avoir le choix entre sanction pénale et sanction administrative mais ils devront faire en sorte qu'elles puissent être tenues pour responsables des infractions pénales commises à leur profit.

On constate donc qu'après s'être concentrée sur la prévention des accidents et l'indemnisation en cas de marée noire, l'Europe a souhaité compléter son arsenal juridique en instaurant un dispositif sévère de sanction avec des critères très larges permettant ainsi d'appréhender le maximum de "pollueurs".

CONCLUSION

Une conclusion concernant ce mémoire ne pourrait être qu'hâtive en raison du nombre important de sujets évoqués. Ont été traité tout au long de ce mémoire aussi bien des notions historiques que des notions juridiques ou encore techniques. Chaque domaine étant très différent il est pratiquement impossible de conclure en quelques pages. Pour cette raison il est préférable de se servir de quelques notions pour s'interroger sur l'avenir, très brièvement.

Le pétrole, "or noir", suscite et suscitera toujours de vives réactions, vital à tous, il est au cœur des beaucoup de politiques internationales mais surtout de beaucoup de conflits internationaux. L'annonce, assez récurrente, de la disparition du pétrole à moyen terme ne fait qu'augmenter les tensions entre tous car le remplaçant du pétrole pour toutes les utilisations qu'il permet de faire n'a pas encore été trouvé. C'est alors que les marchés s'affolent, les consommateurs crient au scandale et les Etats essaient de satisfaire les besoins divergents entre les consommateurs et les compagnies pétrolières. Cette complexe satisfaction des besoins, les revenus que rapportent l'exploration, le transport et la vente de produits pétroliers attiseront toujours les jalousies et seront donc toujours sources de conflits.

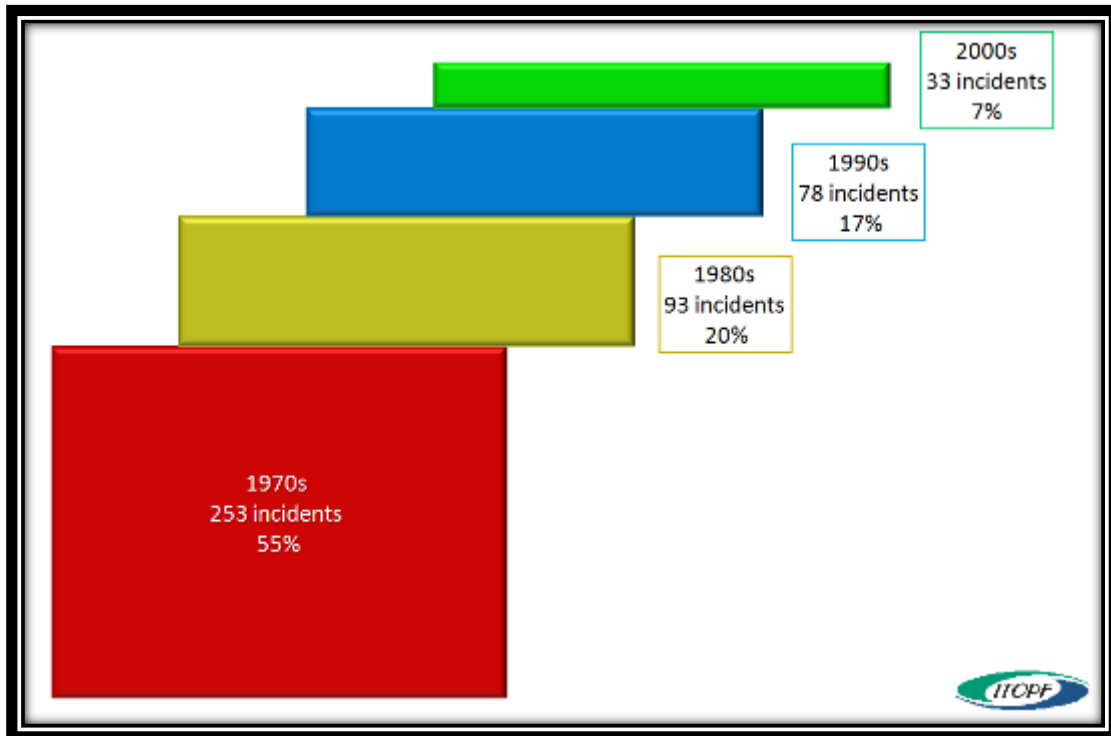
Le pétrole crée aussi des tensions à tailles plus humaines. Les défenseurs de l'environnement s'insurgent du fait que ce "poison" puisse être transporté par mer et donc qu'on laisse les détracteurs de l'environnement agir librement.

Leur vision, utopique, pourrait être justifiée si le transport maritime de produits pétroliers était la cause principale de la destruction de la biodiversité marine or tel n'est pas le cas. Malgré cette réalité en faveur des armateurs, transporteurs et compagnies pétrolières, l'intensité médiatique a fait que le droit s'est emparé de ce sujet et la pollution maritime n'a cessé d'être utilisée pour légiférer à tous les niveaux (international, communautaire, national), sur tous les sujets (construction des pétroliers, routes maritimes lorsqu'il y a des aires marines protégées, formation de l'équipage).

Si la protection de l'environnement marin n'est pas un phénomène nouveau, il connaît une recrudescence en raison de cette volonté écologique qui touche de plus en plus de personnes. Le slogan "Sauvons la planète", très en vogue, ne peut pas être que nocif car il permet aux gens de mer de travailler dans de meilleures conditions, aux navires de protéger l'environnement ou du moins d'essayer et aux acteurs du marché et du transport de produits pétroliers de ne pas faire, sans cesse, passer les bénéfices monstrueux avant tout.

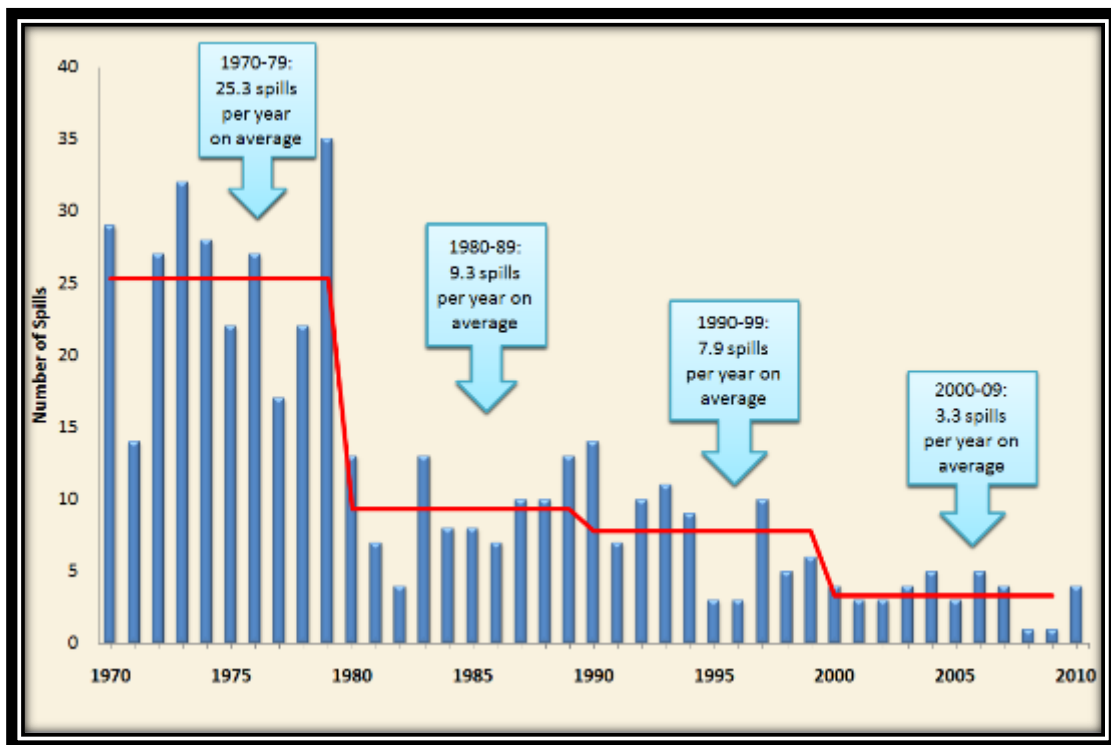
L'intrusion du droit dans tout ce qui touche au pétrole se révèle plutôt positive et bénéfique.

ANNEXES



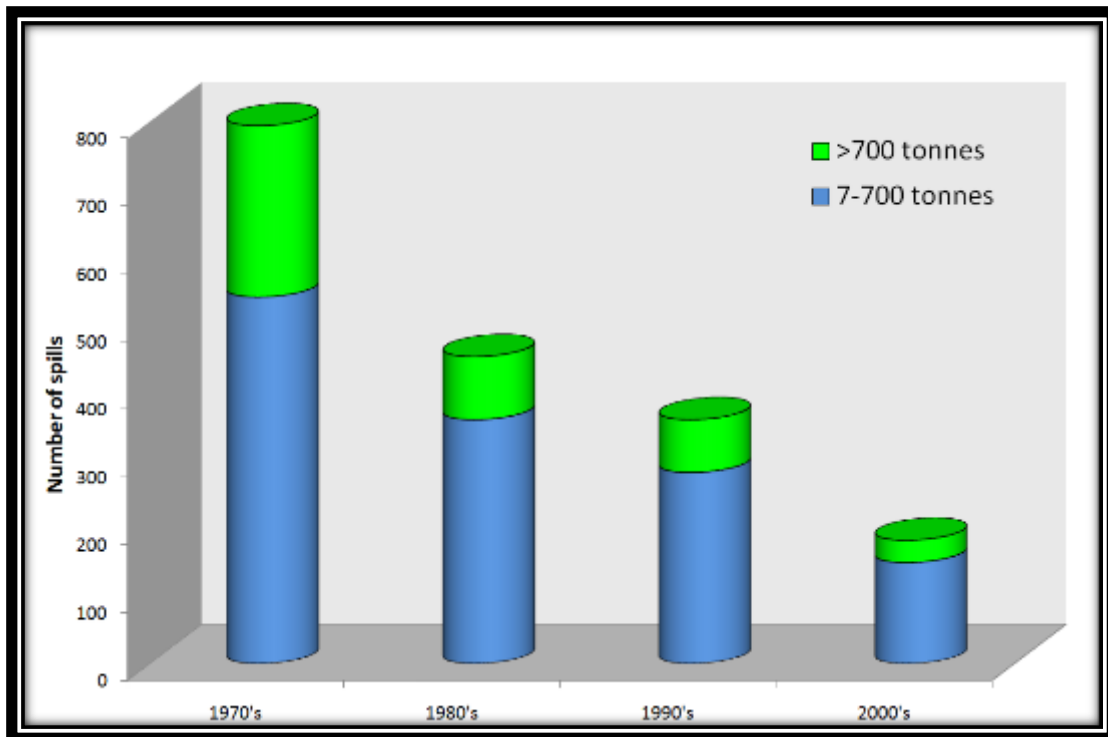
Annexe 1. Major spills as a percentage of those recorded from 1970 to 2010 per decade

ITOPF

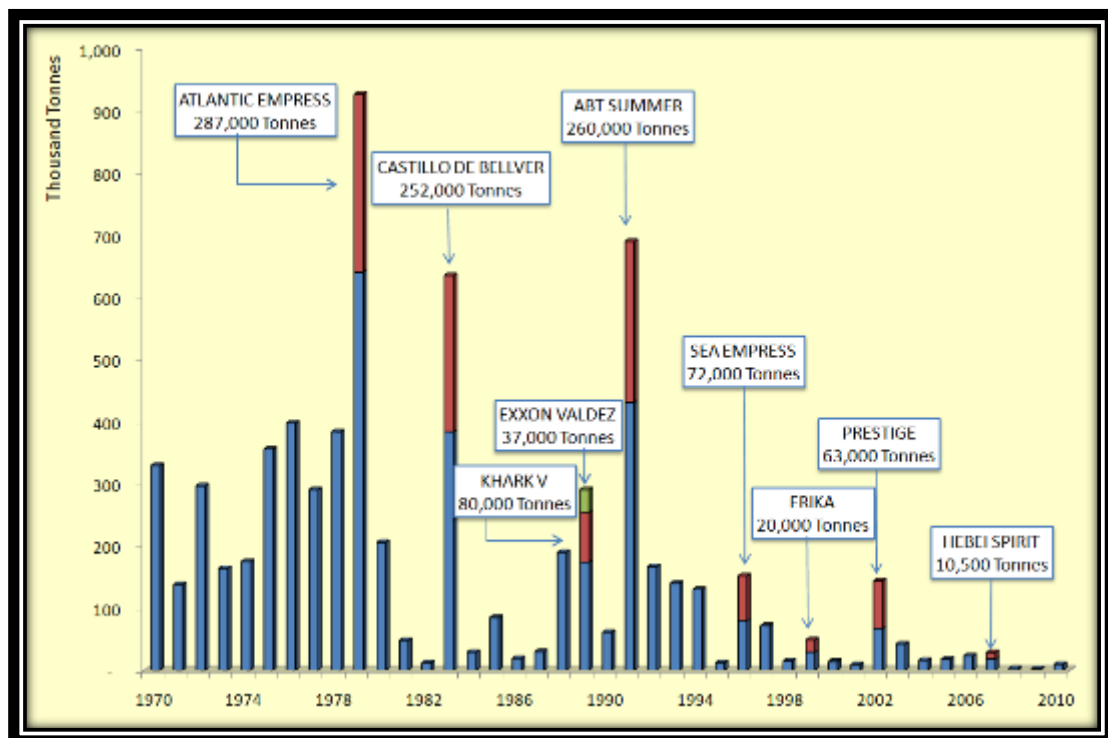


Annexe 2. Number of large spills (over 700 tonnes) from 1970 to 2010

ITOPF

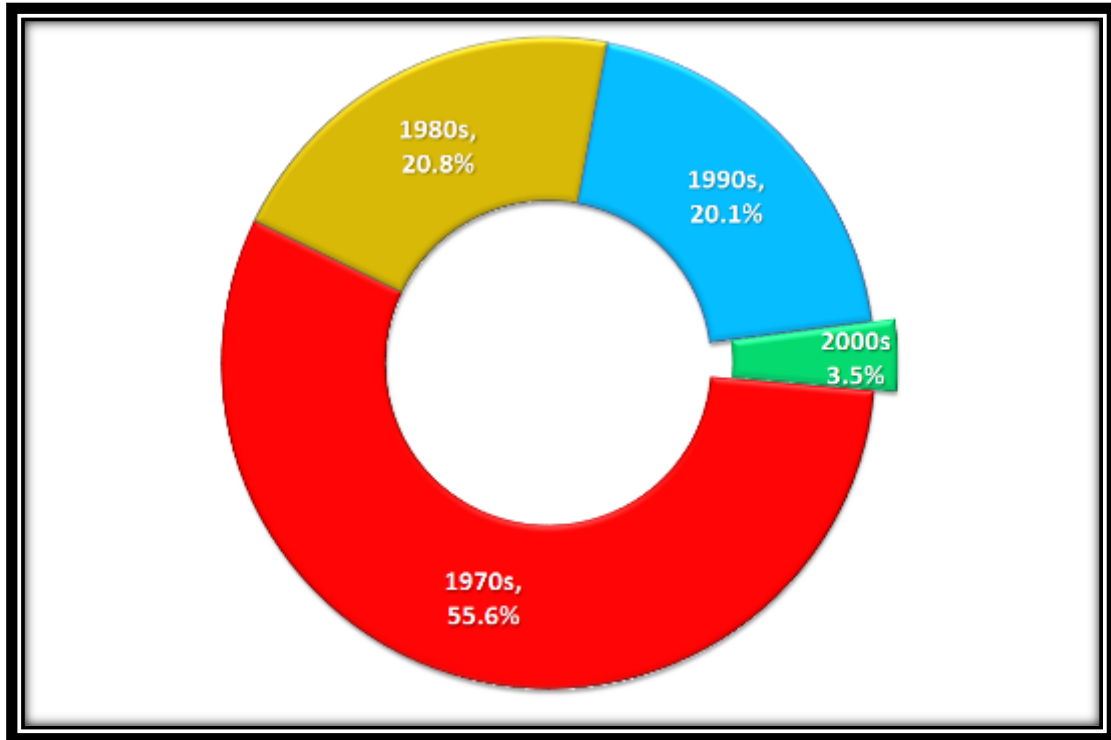


Annexe 3. Number of medium (7-700 tonnes) and large (> 700 tonnes) spills per decade from 1970 to 2010 ITOPE

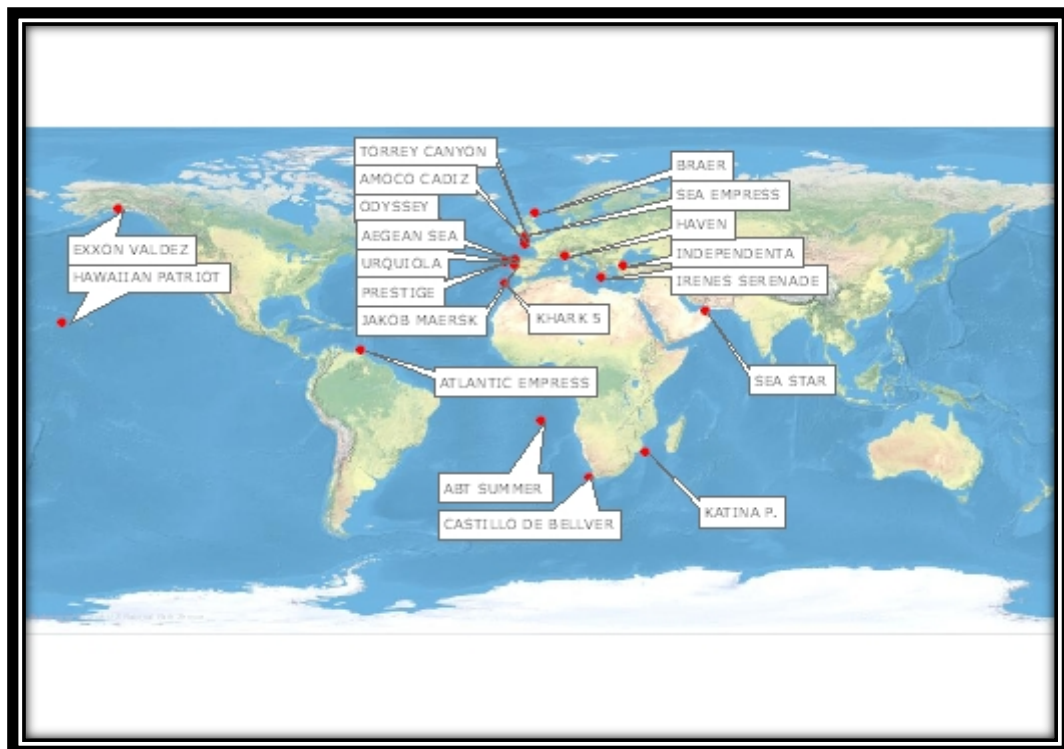


Annexe 4. Quantities of oil spilt over 7 tonnes, 1970 to 2010

ITOPF



Annexe 5. Oil spilt per decade from 1970 to 2009 (excluding 2010) as a percentage of the total ITOPF



Annexe 6. Location of major spills. ITOPF.

Au 1er janvier 2011				
Nom	Double coques	Armateur	Année de construction	TPL
Pétroliers (transports de brut) : 13				
Algarve	Oui	Euronav SA	1999	298 969
Artois	Oui	Euronav SA	2001	296 000
BW Ulan	Oui	BW Maritime (FR) SAS	1999	299 325
BW Utah	Oui	BW Maritime (FR) SAS	2001	299 498
BW Utik	Oui	BW Maritime (FR) SAS	2001	299 450
Famenne	Oui	Euronav SA	2001	298 412
Flandre	Oui	Euronav SA	2001	305 704
Luxembourg	Oui	Euronav SA	1999	299 150
Maersk Newton	Oui	Maersk Maritime A.S	2008	307 284
Samco America	Oui	V Ships France Tankers	2003	318 778
Samco Europe	Oui	V Ships France Tankers	2006	299 990
Samco Raven	Oui	V Ships France Tankers	1996	301 653
Tamarin	Oui	SOCATRA	2008	50 000
Pétroliers (transports de produits raffinés) : 20				
Adour	Oui	Sea Tankers	2003	15 267
Anatife	Oui	Marine Energie	2006	256
Bro Caroline	Oui	Maersk Tanker France SAS	1995	45 014
Bro Catherine	Oui	Maersk Tanker France SAS	1997	44 923
Bro Elliot	Oui	Maersk Tanker France SAS	2005	36 810
Cap Aiguades	Oui	Maritima	2006	3 150
Cap Camargue	Oui	Maritima	2005	3 500
Cap Pinede	Oui	Maritima	2009	3 536
Cap Sicie	Oui	Maritima	2005	3 615
FS Camille	Oui	Sea Tankers	2006	3 900
FS Diane	Oui	Sea Tankers	2002	10 018
Kerfons	Oui	Socanav	2001	8 067
Maersk Caitlin	Oui	Maersk Tanker France SAS	1997	44 787
Maersk Clarissa	Oui	Maersk Tanker France SAS	1997	44 970
Maersk Edward	Oui	Maersk Tanker France SAS	2005	37 300
Maersk Elisabeth	Oui	Maersk Tanker France SAS	2001	37 026
Maersk Ellen	Oui	Maersk Tanker France SAS	2002	36 962
Maersk Etienne	Oui	Maersk Tanker France SAS	2004	36 941
Maohi	Oui	SOCATRA	2006	46 177
St Mila	Oui	Sea Tankers	2002	46 177
Pétroliers (transports de brut/produits raffinés) : 3				
Antartica	Oui	Euronav SA	2009	315 981
Nizon	Oui	SOCATRA	2004	15 492
Olympia	Oui	Euronav SA	2008	29 340
Pétroliers (transports de gaz liquéfiés) : 8				
BW Nantes	Oui	BW Maritime (FR) SAS	2003	44 400
NW Nice	Oui	BW Maritime (FR) SAS	2003	44 400
Jeanne-Marie	Oui	Geogas Maritime	2005	53 488
Laperouse	Oui	V Ships France Tankers	2008	16 819
Maido	Oui	Bleu Navigation	1999	4 197
Philippine	Oui	Geogas Maritime	1995	3 520
Rene	Oui	Gaz Outremer	2002	28 095

**Annexe 7. Flotte des navires transporteurs de pétrole brut, produits raffinés et gaz liquéfiés –
France**

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	6
Première Partie : L'évolution et le fonctionnement du transport maritime de produits pétroliers	10
<u>Titre I: Généralités sur le transport maritime de produits pétroliers</u>	11
Chapitre 1: les échanges pétroliers mondiaux: le reflet du transport maritime de pétrole	11
<u>Section 1 : L'Histoire du pétrole</u>	12
<u>1§ Historique des différentes crises successives du pétrole</u>	12
<u>2§ La guerre du Kippour</u>	13
<u>3§ La Révolution Iranienne</u>	15
<u>4§ Aujourd'hui</u>	17
<u>Section2: Les acteurs collectifs du transport de produits pétroliers</u>	18
<u>1§ L'Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole</u>	18
<u>2§ L'AIE</u>	19
<u>Section 3 : Les acteurs particuliers du transport maritime de produits pétroliers</u>	20
Chapitre 2 : Le transport maritime de produits pétroliers: une rencontre entre différents acteurs et diverses options de transport	22
<u>Section 1: L'offre et la demande de produits pétroliers</u>	22
<u>Section 2 : Une flotte internationale très diversifiée</u>	23
<u>1§ Les différents pétroliers</u>	23
<u>2§ Le prix des navires</u>	28

<u>Titre II : Le commerce international de produits pétroliers</u>	30
Chapitre 1: Les marchés de produits pétroliers	31
<u>Section 1: Les marchés spot de brut</u>	32
<u>Section 2: Les marchés spot de produits raffinés</u>	33
<u>1§ Le marché d'Europe-Nord-Ouest</u>	34
<u>2§ La Méditerranée</u>	34
<u>3§ Les Etats-Unis</u>	34
<u>4§ Les Caraïbes</u>	34
<u>5§ Singapour</u>	35
<u>6§ Le Golfe arabo-persique</u>	35
<u>Section 3: Les marchés à terme de produits pétroliers</u>	35
<u>1§ Les caractéristiques et le fonctionnement des marchés à terme de produits pétroliers</u>	
<u>2§ L'interdépendance du marché à terme et du marché physique</u>	37
<u>3§ Les différents marchés à terme</u>	38
Chapitre 2: les contrats de transport de produits pétroliers	39
<u>Section 1 : Les différents types d'affrètement offerts sur le marché</u>	41
<u>1§ L'affrètement « spot » ou au voyage</u>	41
<u>2§ L'affrètement en voyages consécutifs</u>	42
<u>3§ L'affrètement à temps ou « time charter »</u>	42
<u>4§ L'affrètement coque-nue</u>	44
<u>Section 2 : Le rôle du connaissement dans le transport maritime</u>	44
<u>Section 3 : Les clauses vetting dans le transport maritime de produits pétroliers</u>	46
<u>1§ Historique de la clause « vetting »</u>	46
<u>2§ Le fonctionnement de l'inspection « vetting »</u>	48
<u>3§ Le succès de la clause « vetting »</u>	49

Deuxième Partie : Les diverses réglementations applicables au transport maritime de produits pétroliers	51
<u>Titre I : Les réglementations techniques du transport de produits pétroliers par mer</u>	52
Chapitre 1: La réglementation administrative du transport de produits pétroliers	52
<u>Section 1: Le pavillon des pétroliers</u>	53
<u>1§ L'attribution du pavillon</u>	53
<u>2 § La responsabilité de l'Etat du pavillon: les administrations maritimes des Etats sous contrôle</u>	56
<u>Section 2: Principe du contrôle par l'Etat du port</u>	57
<u>1§ Principe du contrôle par l'Etat du port</u>	57
<u>2 § Les mécanismes du contrôle</u>	58
<u>3§ Les modalités du bannissement d'un navire</u>	59
Chapitre 2 : La réglementation applicable en cas de litige cargaison dans le transport de produits pétroliers, et les surestaries	60
<u>Section 1 : La réglementation applicable en cas de litige cargaison dans le transport de produits pétroliers</u>	61
<u>Section 2: Les surestaries en matière de produits pétroliers</u>	63
<u>Titre II : Le rôle des réglementations dans la prévention des accidents et leurs effets et de la pollution</u>	66
Chapitre 1 : le rôle des réglementations dans le renforcement de la sécurité des navires transportant des produits pétroliers	68
<u>Section préliminaire: les réglementations française et américaine (USA)</u>	69

Section 1: L'importance de la sécurité maritime pour l'Europe: le cas de pétroliers

1§ Modifications pour le suivi de trafic des navires: la question des "lieux refuges" pour les navires "en détresse" revisitée 73

Section 2: la législation internationale relative à la sécurité des pétroliers 74

Chapitre 2 : le rôle de la réglementation dans la prévention des accidents 77

Section 1 : la pollution des mers : la place des hydrocarbures 78

Section 2 : le rôle des réglementations dans la lutte contre la pollution causée par le transport maritime de pétrole 80

Chapitre 3: Responsabilités pour pollution marines par hydrocarbures 84

Section 1: La responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 85

1§ Définition des hydrocarbures visés par la Convention de 1969 85

A- Les hydrocarbures d'après leur nature

B – Les hydrocarbures d'après leur fonction

2§ Définition des navires visés par la Convention 86

3§ Le "lieu du dommage" comme critère d'application de la Convention 87

4§ Champ d'application *ratione materiae* 88

5§ La détermination de la responsabilité des propriétaires du navire dans la survenance de la pollution 88

Section 2 : La création des fonds complémentaires d'indemnisation 92

Section 3: la responsabilité pénale 96

CONCLUSION 98

ANNEXES 99

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages de référence

- Droit et politiques de l'environnement, éd. La Documentation française, 192 p.
- Droits maritimes, éd. Dalloz, 2009-2010, 1246 p.
- Histoire du pétrole, Maurice Ezran, éd. L'Harmattan, Inter-National, 2010, 300 p.
- Lamy Transport, Tome 3, Marchandises dangereuses, Route – Mer – Air, éd. Lamy, 2011, 1114 p.
- Le transport de produits pétroliers par mer, Colloque Marseille 9 Décembre 1999, éd. Presses Universitaires Aix-Marseille, 2001, 138 p.
- Marchandises dangereuses, Route – Mer – Air, éd. Lamy Transport, Tome 3, 2011, 910 p.
- Questions relatives à la réglementation du transport maritime international. Organisation de Coopération et de Développement Economiques, 118 p.
- Traité général de droit maritime, René Rodière, Affrètements et transports, Tome II, les contrats de transport de marchandises, éd. Dalloz, 1968, 472 p.
- Revue annuelle 2011, Barry Rogliano Salles, 98 p.

Articles

- Bauchard Denis. *Le pétrole : présent et avenir*. In : Tiers-Monde. 1976, tome 17 n°66. pp. 401-417.
- DW.Hood, *The impingement of Man on the Oceans*, John Wiley & Sons Inc, 1971, p. 12.
- Delebecque Phillipe. *Le transport multimodal*. In : Revue internationale de droit comparé. Vol. 50 N°2, Avril-Juin 1998. p. 527-537.
- DMF 1970, *La conférence juridique internationale sur les dommages dus à la pollution des eaux des la mer de 1969*, p. 515.
- DMF 1992, *Les rapports entre droit international public et droits internes: l'exemple du FIPOL* par Michel Morin, p. 326.
- DMF 1998, *Les contrats de trading pétrolier et les contrats d'affrètement et de transport*, p. 349.

- DMF 2003, *Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?*, p. 441.
- DMF 2010, *L'indemnisation des dommages résultant des atteintes à l'environnement dans le cadre du régime international CLC/FIPOL*, p.466.
- Doisy-Pelletiers, *Documents sur les navires citernes*, Power Point, 2011. p. 306.
- Fisher Georges, *Les associations des pays exportateurs de produits de base*, Annuaire français de droit international, volume 22, 1976, pp 529-530.

- H. Columbié et C. Le Marchand, *Droit du littoral et de la montagne*, éd. Litec 2009, p. 38.
- IMTM, *Le contrôle des navires par l'Etat du port: Une analyse des critères de sélection des navires à inspecter*. Transport du pétrole et du gaz en Méditerranée: affrontement ou coopération ? IMTM, annales 2009, p. 229.
- Isemar. *Les échanges maritimes de pétrole, de gaz et de charbon*. Novembre 2009. p. 1.
- Isemar, *Le vetting, un instrument de sécurité maritime*, Note de synthèse N°78, Octobre 2005
- JCI Environnement, Fasc. 4860, n°45 et 46.
- JurisClasseur Environnement et Développement Durable > Fascicule 2160: Droit européen de la sécurité maritime, n°29.
- L. Lucchini, *Les contradictions potentielles entre certaines mesures de protection de l'environnement et la liberté de navigation*, L'Europe et la mer, Bruylant, 2005, pp. 205-206.
- Michel Botalla-Gambetta, *La réglementation administrative du transport maritime d'hydrocarbures*. Le transport maritime de produits pétroliers. p. 100. Presses Universitaires d'Aix-Marseille, 2001.
- Ministère de l'Industrie de la France. *Les stocks stratégiques pétroliers*, extrait de la lettre trimestrielle Energies et Matières Première n°15, 1er trimestre 2001.
- Ministère des finances, *Dossier: Le marché pétrolier*, Note de conjoncture internationale, p. 52.
- Patricia Cordier, *Connaissance maritime* – Editions du juris-classeur, Fascicule 1260, p. 3.
- Queneudec JP, « Les incidences de l'affaire du Torrey Canyon sur le droit de la mer », Annuaire Français du Droit international XIV, 1968, pp. 701-703.
- Revue du droit des transports – Revue mensuelle lexisnexis jurisclasseur – Octobre 2009, pp 11-12.

- Yves Simon, *Les marchés à terme de produits pétroliers*, , L'Actualité économique, vol 60. n°3, 1984, pp. 377-379.
- Yves Tassel, *Propriétaires et affrêteurs de navires : droits et devoirs*, ADMO, 2001.
- V. G. Lengagne et D. Quentin, *La sécurité maritime en Europe*: Rapp. AN n°644, 4 Mars 2003, p.29.
- Vincent P., Larcier *Droit de la mer*, 2008, p. 27.
- Wolkowitsch Maurice. *Transport et énergie*. In : *Annales de Géographie*. 1981, t. 90, n°501. pp. 535-559.

Thèse et Mémoires

- Mémoire, *Le transport maritime pétrolier*, Rousseau Cyril, Commerce International, Paris II, 2000, 114 p.
- Thèse, *Analyse de l'évolution du transport maritime de produits pétroliers*, Rakotomalala Ny Fanja, Dijon, 1994, 264 p.
- Thèse, *La réparation civile des dommages causés en mer par les hydrocarbures*, Simon Patrick, Paris II, 1976.
- Mémoire, *La réparation du préjudice en cas de pollution par les hydrocarbures*, Cougoule Elise, Miralles Anna, Nantes, 2005, p 17.
- Mona Grid, *Mémoire sur le paiement du fret*, Paul-Cézanne, 2009, p. 25.

Textes

- Code des transports : article L. 5241-11
- Code de l'environnement : articles L. 218-11 à L. 218-19

- Loi n°66-420 du 18 juin 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritimes
- Loi n°83-583 du 5 Juillet 1983 réprimant la pollution par les navires.
- Loi n°92-1443 du 31 Décembre 1992 portant réforme du régime pétrolier.

- Décret n°93.610 du 26 Mars 1993 fixant le rapport entre la capacité de transport maritime et les quantités de pétrole brut servant d'assiette à l'obligation prévue par l'article 6 de la loi n°92-1443 du 31 Décembre 1992.

- Décret n°66-1078 du 31 Décembre 1966 sur les contrats d'affrètement et de transport maritime.

- Directive 95/21/CE du 19 Juin 1995, JOCE 7 Juillet 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires.
- Directive 2001/106/CE, JOCE 22 Janvier 2002, modifiant la directive 95/21/CE.
- Directive n°2002/59/CE, JOUE 5 Août 2002, relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information, et abrogeant la directive 93/75/CEE.
- Directive 2004/35/CE, JOUE 30 Avril 2004, sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux.
- Directive 2008/113/CE, JOUE 9 Décembre 2008, modifiant la directive 91/414/CEE du Conseil en vue d'y inscrire plusieurs micro-organismes en tant que substances actives.
- Directive 2009/16/CE, JOUE 28 Mai 2009, relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes.
- Directive 2009/123/CE, JOUE 27 Octobre 2009, relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction de sanctions en cas d'infractions.

- Règlement (CE) n°1726/2003 du Parlement Européen et du Conseil du 22 Juillet 2003 modifiant le règlement (CE) n°417/2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque. Journal officiel n° L 249 du 01/10/2003.
- Règlement n° 428/2010 de la Commission du 20 Mai 2010 portant application de l'article 14 de la
- Règlement (CE) n°417/2002 du Parlement européen et du Conseil du 18 Février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescription en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers à simple coque, abrogeant le règlement (CE) n°2978/94 du Conseil. Journal Officiel L 64 du 7 Mars 2002.

- Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution signée à Bruxelles, le 29 Novembre 1969.

- Convention de Londres du 12 Mai 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures. Cette convention a été amendée le 13 Avril 1962, le 21 Octobre 1969 et le 12 Octobre 1971.
- Convention de Montego Bay sur le droit de la mer, Nations Unies, le 10 décembre 1982.
- Convention Marpol de 1973 pour l'élimination de la pollution accidentelle par les hydrocarbures et autres substances nuisibles.
- Convention Solas, convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer du 1^{er} Novembre 1974.
- Convention STCW 78 du 27 Avril 1983: Standard of Training Certification and Watchkeeping. Convention STCW – 95 du 1er Février 2002.
- Convention portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 18 Décembre 1971 et modifiée par un Protocole adopté le 27 Novembre 1992.
- Convention portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures du 27 Novembre 1992.

Arrêts

TGI Paris 16 Janvier 2008

CA Paris 30 Mars 2010

Cass, ch. Réun. 22 Juillet 1873

Cass Com 26 octobre 1999, "Navire Fatima"

Court of Appeal de Londres, Novembre 2000, Lloyd's Law Report, 2001, p. 343.

Commission c. France, 5 Octobre 1994.

Sentence CAMP n°1106, 17 Mars 2005

Sentence arbitrale CAMP n°37, 15 Octobre 1980.

Sentence arbitrale, SMA 3248, 1995, « Lino Kauin Kaïsha, Ltd v. Chembulk Trading Inc. »

Sites internet

<http://www.unctad.org/infocomm/francais/petrolefilere.htm>

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/124230_fr.htm

<http://www.itopf.com/information-services/data-and-statistics/statistics/>

www.fao.org

www.exploit.marine.free.fr/exbo17.doc

www.aipn.org

www.iopcfund.org

<http://www.iea.org/about/indexfr.asp>

<http://fr.wikipedia.org/wiki/Suezmax>

<http://www.brs-paris.com/index.php?page=tanker>

<http://lecercle.lesechos.fr/node/35113>

<http://www.minefe.gouv.fr>

<http://www.investir-petrole.com/article/marches-spot.html>

http://www.total.com/fr/group/news/erika/erika_transport/erika_politique_navires/erika_politiques_navires_11126.htm

<http://www.isemar.asso.fr/fr/pdf/note-de-synthese-isemar-78.pdf>

http://www.afcan.org/dossiers_securite/vetting.html

http://europa.eu/legislation_summaries/transport/waterborne_transport/l24230_fr.htm

