

Dirassat & Abhath
The Arabic Journal of Human
and Social Sciences



مجلة دراسات وأبحاث
المجلة العربية في العلوم الإنسانية
والاجتماعية

EISSN: 2253-0363
ISSN : 1112-9751

Les acteurs du domaine de la sécurité maritime en droit international

الأطراف الفاعلة في مجال السلامة البحرية في ضوء القانون الدولي

TIGHILT-FERHAT Kamal

Doctorant, Université Mouloud MAMMERY/Tizi-Ouzou, Faculté de Droit et des Sciences
Politiques, Département de Droit

kamal.tighilt_ferhat@ummtto.dz

تيغلت فرحات كمال

طالب دكتوراه، جامعة مولود معمري/تيزي وزو، كلية الحقوق والعلوم السياسية، قسم الحقوق

kamal.tighilt_ferhat@ummtto.dz

تاريخ القبول: 2022-06-01

تاريخ الاستلام: 2022-01-29

Résumé :

Le danger permanent en mer a imposé sa marque au commerce maritime moderne. Parce que sans navire il n'y a pas de navigation, pas de commerce et pas de progrès économique. Le navire est donc sur tous les points de vue un bien meuble, exposé aux périls des mers. La sécurité maritime s'impose alors comme une question d'importance et malgré les progrès techniques constants en la matière, l'homme ne peut perpétuellement rêver de vaincre les risques nautiques et dominer les mers et les océans.

Mots clés : Sécurité de la navigation maritime, Organisation Maritime Internationale, Etat du pavillon, Sociétés de classification des navires, Compagnies pétrolières.

الملخص باللغة العربية:

لا شك أن الخطر الدائم في البحر قد فرض منطقته على التجارة البحرية في العصر الحديث، وهذا الأمر كله مرتبط بالواسطة البحرية الرئيسية المتمثلة في السفينة، علماً أنه بدون وجود السفينة، فلا وجود للحركة الملاحية ولا للتجارة ولا للرقى الاقتصادي. فالسفينة إذن من كافة وجّهات النظر، هي مال منقول معرض لمخاطر البحار، وفي هذه الحالة، تفرض السلامة البحرية نفسها كمسألة ذات أهمية بالغة، إذ أنه بالرغم من التطور التقني المتواصل إليه في هذا المجال، فإن الإنسان يظل على الدوام عاجزاً في مواجهة المخاطر التي تكتنف الملاحة البحرية، ولا يمكنه السيطرة على البحار والمحيطات.

الكلمات المفتاحية: سلامة الملاحة البحرية، المنظمة البحرية الدولية، دولة العلم، شركات تصنيف السفن، الشركات النفطية.

Abstract:

The constant danger at sea has imposed its mark on modern maritime commerce, because without ships there is no navigation, no trade and no economic progress. The ship is therefore from all points of view movable property, exposed to the perils of the seas. Maritime safety then becomes an important issue and despite constant technical progress in this area, man cannot perpetually dream of overcoming nautical risks and dominating the seas and oceans.

Keywords: Maritime navigation safety, International Maritime Organization, Flag State, Ships classification societies, Petroleum societies.

Introduction:

Le droit de la mer est fondé sur un principe de base : la mer est libre. Il a donc pour objet d'assurer le libre déplacement des personnes, le bon exercice du commerce. L'exercice de cette liberté, surtout dans un milieu hostile, ne peut aller sans l'adoption d'un certain nombre de règles, qui furent d'abord simplement proclamées et que les grandes Nations maritimes et les attributaires de leur pavillon se faisaient un devoir de respecter. Ce respect a souvent exigé la mise en œuvre de moyens militaires, face aux pratiques de piraterie bafouant les règles de droit.

La croissance des transports de personnes et de marchandises, notamment des matières dangereuses, a conduit - tout au long du 20^{ème} siècle, particulièrement après la seconde guerre mondiale - à un développement considérable de la réglementation internationale relative à la sécurité maritime, souvent à la suite d'accidents graves. Cette réglementation a eu d'abord pour objet la protection en mer des personnes et des biens, puis ensuite celle de la mer elle-même et des côtes des Etats riverains, contre les effets des pollutions accidentelles ou opérationnelles¹.

Historiquement, dès le 19^{ème} siècle, les règles des sociétés de classification se sont développées avec pour objectif la sécurité du navire et de sa cargaison. Depuis la création de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) en 1948, des Conventions internationales adressent la sécurité des personnes et la prévention de la pollution par les navires².

Mme. Françoise ODIER estime que : « La sécurité maritime est une notion qui

regroupe de nombreux éléments. Elle englobe l'ensemble des normes auxquelles sont soumis les navires, la réglementation à laquelle doit obéir l'entreprise maritime, et les mesures qui gouvernent la navigation en mer ou dans les zones portuaires »³.

Le danger permanent en mer a imposé sa marque au commerce maritime moderne tel que nous le connaissons. Parce que sans navire il n'y a pas de navigation, pas de commerce et pas de progrès, l'humanité aurait été ainsi condamnée à la perpétuelle stagnation économique, sociale et culturelle. Le navire est donc sur tous les points de vue un bien meuble coûteux, exposé aux risques et périls de nos mers et dans sa définition la plus élémentaire ; le navire doit être construit pour pouvoir affronter sans inquiétudes ces mêmes dangers⁴.

La sécurité maritime s'impose alors comme une question d'importance et malgré les progrès techniques constants en la matière, l'homme ne peut perpétuellement rêver de vaincre les risques nautiques et dominer les mers et les océans⁵.

Le terme « sécurité maritime » doit être compris dans cette étude comme « sécurité de la navigation maritime ». La sécurité de la navigation cherche à assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la défense contre les dangers naturels (tempête, typhon, cyclone, etc.) et navals (provoqués par la circulation maritime).

La signification du terme « sécurité maritime » dans cet article - proche de la définition de la sécurité de navigation - peut être définie par ses objectifs : protection de la vie humaine en mer, protection de l'environnement marin, et protection du

navire (au sens où cette dernière est une condition des deux autres)⁶.

A partir de cette idée, il apparaît nécessaire d'ouvrir une interrogation sur les principaux acteurs de la sécurité maritime ?

Les principaux acteurs de la sécurité maritime se répartissent à deux catégories : acteurs étatiques (Titre 1), et acteurs privés (Titre 2).

Titre 1 - Les acteurs étatiques de la sécurité maritime :

La réglementation internationale relative à la sécurité maritime est réalisée par plusieurs organismes. Cette multitude de sources normatives est un héritage de l'histoire maritime. Si l'Etat apparaît aujourd'hui comme le principal acteur de la sécurité maritime, son action demeure étroitement encadrée par l'Organisation Maritime Internationale.

Sous-titre 1 - L'Organisation Maritime Internationale :

L'Organisation Maritime Internationale (OMI) est l'instance spécialisée de l'Organisation des Nations Unies pour les questions maritimes. Parmi les objectifs qui lui sont assignés, figure celui d'encourager et de faciliter l'adoption de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre la pollution. Créée en 1948 par une Convention internationale, elle regroupe aujourd'hui plus de 170 Etats membres, son siège est à Londres (Royaume-Uni). L'OMI comprend une Assemblée, un Conseil et quatre comités principaux : le Comité de la sécurité maritime (MSC), le Comité de la

protection du milieu marin (MEPC), le Comité juridique et le Comité de la coopération technique. Il existe aussi un Comité de la simplification des formalités et des sous-comités relevant des principaux comités techniques⁷.

Les travaux de cette Organisation ont été originellement axés sur la conception des navires pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. L'OMI a fait, également, porter son œuvre normative sur la qualification des gens de mer, la prévention des abordages, le transport des produits dangereux et la prévention de la pollution par les navires⁸.

L'OMI est à l'origine de la plupart des normes techniques et règles juridiques relatives à la sécurité maritime et à la prévention des pollutions par les navires puisqu'elle a favorisé l'adoption d'une quarantaine de Conventions et élaboré plus de 800 recueils et recommandations traitant de ces problèmes. Les Conventions et les protocoles sont des instruments juridiques qui ont force de loi et, dès qu'ils entrent en vigueur, tous les Etats qui y sont parties doivent mettre en œuvre leurs prescriptions :

1- Sécurité de la navigation maritime :

- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer⁹ (Convention SOLAS).
- Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge (Convention LL).
- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer (Convention COLREG).
- Convention internationale de 1972 sur la sécurité des conteneurs.

- Convention de 1976 portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites (INMARSAT).

- Convention internationale de 1977 sur la sécurité des navires de pêche (Convention SFV).

- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW).

- Convention internationale de 1995 sur les normes de formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW-F).

- Convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR).

2- Prévention et lutte contre la pollution des mers par les navires :

- Convention internationale de 1954 pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures¹⁰ (Convention OILPOL).

- Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures¹¹.

- Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets (Convention LC).

- Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif¹² (MARPOL 73/78).

- Convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures¹³ (Convention OPRC).

3- Responsabilité et indemnisation des dommages dus à la pollution des mers par les navires :

- Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures¹⁴ (Convention CLC).

- Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures¹⁵ (Convention portant création du Fonds « FIPOL »).

- Convention de 1971 relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires.

- Convention de 1976 sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes (Convention LLMC).

- Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS).

4- Autres questions maritimes :

- Convention de 1965 visant à faciliter le trafic maritime international (FAL 1965).

- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires.

- Convention de 1988 pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA).

- Convention internationale de 1989 sur l'assistance maritime¹⁶ (Salvage Convention)¹⁷.

Sous-titre 2 - Les Etats :

Dans le domaine de la sécurité maritime, l'Etat du pavillon, l'Etat de port et l'Etat côtier se voient responsables pour la mise en œuvre et l'application des Conventions internationales sur la sécurité de la navigation et la protection du milieu marin contre la pollution¹⁸.

1- L'Etat du pavillon :

La liberté de navigation en haute mer est affirmée par l'article 87 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signée à Montego Bay (Jamaïque) le 10 décembre 1982¹⁹ : tous les Etats peuvent y faire naviguer des navires arborant leur pavillon dans le respect du droit international²⁰.

Dans cet espace qu'est la haute mer ne relevant d'aucune souveraineté étatique, il y a deux principes liés. Négativement : le principe de liberté qui empêche les Etats de soumettre une partie de cet espace à leur souveraineté. Positivement : le principe de soumission des navires à la loi des Etats dont ils portent le pavillon²¹.

Chaque Etat fixe librement les conditions d'immatriculation des navires²². Le droit international est peu contraignant : l'article 2 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer exige qu'il existe entre l'Etat et son pavillon maritime un lien substantiel. Cette notion est reprise par la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 : « Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions

d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire ». (Article 91/1).

Les Conventions internationales de l'OMI confient la responsabilité de leur mise en œuvre en premier lieu à l'Etat du Pavillon, c'est-à-dire celui auprès duquel est immatriculé le navire²³. Les Etats doivent ratifier les Conventions internationales (les Etats ne sont tenus d'appliquer ces Conventions, une fois entrées en vigueur, que lorsqu'ils les ont ratifiées). L'obligation de l'Etat est aussi d'adopter une législation interne qui transpose les Conventions internationales dans les lois nationales, de telle manière qu'elles deviennent applicables juridiquement.

Une autre compétence relevant des Etats est celle des contrôles. Les Etats doivent contrôler l'application des règles à bord des navires battant leur Pavillon, ce qui les conduit à effectuer des inspections et à délivrer des certificats qui attestent de la conformité du navire aux règles internationales. Ils ont aussi à prendre des sanctions à l'égard des contrevenants²⁴.

L'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, stipule que l'Etat a l'obligation d'exercer « effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur le navire battant son pavillon ». En effet, le lien substantiel comprend les obligations suivantes :

- tenue d'un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille, ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée (Article 94-2(a)).
 - juridiction sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire (Article 94-2 (b)).
 - mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité (Article 94-3 (a)).
 - mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables (Article 94-3 (b)).
 - inspection du navire en matière de sécurité maritime avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés (Article 94-4 (a)).
 - qualification des officiers en matière de manœuvre, navigation, communications et conduite des machines ; qualification des équipages et effectif suffisant (Article 94-4 (b)).
 - connaissance par les navigants des règles concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication (Article 94-4 (c)).
 - pouvoirs d'enquête sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre Etat, ou des dommages importants (Article 94-7).
 - suivi du respect des normes de sécurité et d'antipollution par les navires (Article 217-1).
 - capacité d'interdire l'appareillage des navires qui ne respectent pas les normes internationales de sécurité (Article 217-2).
 - délivrance des titres de sécurité des navires ; inspection des navires ; inspection du travail maritime (Article 217-3).
 - pouvoirs d'enquête en cas d'infraction aux règles et normes internationales en matière de pollution en mer par les navires (Article 217-4).
 - pouvoirs d'enquête et engagement de poursuites, sur demande écrite d'un Etat, pour toute infraction qui aurait été commise par des navires battant pavillon de l'Etat (Article 217-6).
- Les sanctions prévues par les lois et règlements des Etats à l'encontre des navires battant leur pavillon doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit. (Article 217-8).

2- L'Etat du port :

La notion d'Etat du port renvoie directement à l'Etat qui accueille les navires dans ses installations portuaires dans lesquelles ils sont immobilisés le temps d'effectuer la manutention de la marchandise²⁵.

De nombreux navires de commerce ne respectent pas les normes minimales de sécurité et sont à l'origine de catastrophes maritimes. Aussi plusieurs Etats du pavillon ne disposent, ni ne peuvent ou veulent disposer d'une administration maritime digne de ce nom, et encore moins d'un système judiciaire capable de traiter des questions maritimes complexes soit parce qu'ils n'en ont pas les moyens, soit parce qu'ils n'en ont pas l'intention, soit pour les deux raisons cumulées. Il est donc apparu indispensable de donner aux Etats du port les moyens de contrôler, à l'occasion d'une visite à bord des navires étrangers accostant dans leurs ports, que ceux-ci étaient en conformité avec les règles en vigueur dans ce port. C'est ce qu'on a appelé le contrôle par l'Etat du port.

Le « port state control » est le système d'inspection mis en place par l'Etat du port c'est-à-dire l'Etat qui voit un navire entrer dans un de ses ports ou dans une installation au large faisant partie de son territoire. Cette inspection s'effectue sur des navires battant pavillon étranger.

Le contrôle par l'Etat de port sert aujourd'hui de rôle de « Gendarme » sur la scène maritime car c'est l'Etat du port qui va pouvoir inspecter les navires étrangers qui fréquentent ses ports, demander l'examen des certificats et procéder à des inspections plus approfondies s'il estime qu'il y a un risque pour la sécurité.

Le fondement juridique du contrôle par l'Etat du port se trouve dans le droit international. Chaque Etat jouit de la souveraineté sur tout son territoire, c'est-à-dire sur les eaux intérieures et les ports, mais également sur les eaux territoriales et les zones économiques exclusives. Donc l'Etat

du port a le droit d'inspecter les navires sous-normes pour préserver son environnement contre les accidents éventuels. En même temps l'Etat du port a des obligations de retenir le navire au port quand il estime qu'un navire est sous-norme et dangereux pour le milieu marin²⁶.

3- L'Etat côtier :

L'Etat côtier : Etat possédant une côte maritime et exerçant sa juridiction dans les zones maritimes qui se trouvent sous sa souveraineté et dont il a valablement déclaré qu'elles sont adjacentes à ses côtes²⁷.

L'Etat côtier s'est vu reconnaître d'importants pouvoirs dans le cadre de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 pour protéger ses mers territoriales, ses zones économiques exclusives et la haute mer en cas d'accident. L'Etat côtier peut poursuivre les infractions commises dans ses eaux territoriales si la pollution causée est délibérée et grave, et il peut immobiliser le navire étranger qui cause cette pollution. En cas d'immobilisation du navire, celle-ci doit être réduite au minimum et l'Etat du pavillon doit être informé sans délai. Dans l'exercice de ces compétences, aucune discrimination ne doit être subie par les Etats tiers²⁸. Pareillement, si l'infraction est commise dans la zone économique exclusive, l'Etat côtier peut demander au navire étranger de fournir tous renseignements nécessaires pour établir la matérialité de l'infraction, et il peut également poursuivre les infractions commises dans ses zones économiques exclusives devant ses tribunaux si un dommage a été causé ou risque d'être causé à ses ressources, et il peut immobiliser le navire qui commet une infraction aux normes internationales²⁹.

Si le navire étranger fait l'objet d'une enquête ou d'une poursuite, l'inspection de ce navire doit se limiter à l'examen des documents de bord. Ce n'est que si des irrégularités apparaissent lors de cette enquête qu'une inspection matérielle plus poussée sera possible³⁰.

En cas de poursuite, l'Etat côtier doit informer l'Etat du pavillon des procédures prises pour réprimer l'infraction commise. Si l'Etat du pavillon a demandé de poursuivre l'infraction devant ses tribunaux, l'Etat côtier doit suspendre son action sauf si l'infraction était commise dans ses zones sous souveraineté. Ce dernier n'est pas tenu d'abandonner en cas de dommage grave causé à son environnement ou si l'Etat du pavillon a à plusieurs reprises manqué à ses obligations dans ce domaine³¹.

En plus, conformément à l'article 221 de la Convention sur le droit de la mer de 1982 l'Etat côtier a le droit d'intervention en haute mer afin d'empêcher la pollution de ses côtes et de ses espaces maritimes.

Titre 2 - Les acteurs privés de la sécurité maritime :

En principe, nous constatons que les Etats sont responsables de contrôler des navires et de délivrer les certificats nécessaires. Toutefois, nous trouvons qu'il existe des acteurs privés qui exercent les compétences d'Etats. Actuellement, nous constatons que l'Etat du pavillon renonce à ses engagements dans le contrôle des navires battant son pavillon au profit des sociétés de classification, soit pour des raisons économiques ou à cause de l'Etat du pavillon qui ne dispose pas d'inspecteurs spécialisés et qualifiés dans le contrôle des navires ou qu'ils n'ont pas de nombre

suffisant d'inspecteurs pour effectuer cette opération. D'autre part, les compagnies pétrolières effectuent des inspections sur les navires qu'ils désirent affréter afin de contrôler l'état du navire et sa navigabilité.

Sous-titre 1 - Les sociétés de classification des navires :

Tous les navires ne sont pas construits et aménagés de la même façon ; il faut donc les classer d'après leur valeur économique. Ce classement est fait non par l'Etat, mais par des sociétés privées, dénommées « Sociétés de classification ». Ces sociétés portent un jugement sur la valeur du navire et expriment ce jugement en donnant au navire une certaine « Cote »³².

La classification peut être définie comme l'examen et la cotation technique dont un navire est l'objet, du fait d'une société privée spécialisée³³. Donc les sociétés de classification sont des organismes privés ayant pour rôle d'inspecter et de certifier les navires pour le compte des Etats du pavillon, des assureurs, des armateurs, des affréteurs ou encore des propriétaires de navires ou de marchandises qui désirent une expertise sur la qualité des navires. Leurs inspections s'étendent de la coque aux appareils servant à la navigation en passant par les systèmes de propulsion. Ces vérifications peuvent s'effectuer autant durant la construction du navire que pendant sa longue carrière³⁴. En effet les sociétés de classifications sont les seules à pouvoir apprécier l'état réel des navires avant de donner un avis et les certificats de l'état du navire³⁵.

A l'origine, ces sociétés furent créées afin de répondre une demande des assureurs maritimes qui voulaient obtenir une

expertise sur l'état des navires afin d'être plus rentables et d'offrir des primes concurrentielles³⁶.

A partir du XVIII^{ème} siècle, on voit apparaître les premières sociétés de classification qui sont aujourd'hui les plus importantes à l'échelle mondiale³⁷ : Lloyd's Register en Angleterre, Bureau Veritas en France, American Bureau of Shipping en Etats-Unis d'Amérique, Det Norske Veritas en Norvège, Germanischer Lloyd en Allemagne³⁸, Registro Italiano Navale en Italie et Nippon Kaiji Kyokai au Japon³⁹.

Les sept plus anciennes et plus importantes sociétés de classification précitées formèrent l' « International Association of Classification Societies » (IACS) le 11 septembre 1968⁴⁰. Ces sociétés ont une telle réputation d'habileté et d'honnêteté que les Etats leur ont accordé une sorte de reconnaissance officielle. Quand un navire a la première cote d'une des sociétés de classification reconnues par l'Etat, l'Etat le dispense de passer les visites officielles de sécurité⁴¹.

Les sociétés de classification ont un rôle multidimensionnel, ses tâches sont de deux types : d'abord elles accomplissent une mission privée de classification des navires pour le compte des armateurs et des chantiers navals, et deuxièmement elles réalisent une tâche de service publique pour le compte des administrations et des autorités maritimes. La mission de ces sociétés est d'accomplir des visites d'inspection à bord des navires, pour déterminer si le navire en question respecte les standards internationaux de sécurité. En suite elles vont délivrer un certificat de classification qui va permettre au navire de naviguer⁴².

1- L'accomplissement des visites d'inspection à bord des navires :

Le propriétaire d'un navire est l'acteur central de la sécurité maritime. Il assume la responsabilité du bon déroulement de l'expédition maritime. Il veille ainsi à la navigabilité du navire et s'assure de la qualification du personnel navigant. Outre le propriétaire, les principaux acteurs de l'industrie maritime sont le constructeur du navire, le gestionnaire mandaté par le propriétaire pour veiller à l'exploitation du navire, le capitaine (considéré comme seul maître à bord et qui détermine à sa discrétion l'allure et le cap) et le chargeur. Pouvant être également affréteur du navire, le chargeur est le propriétaire de la cargaison. Sur le marché du transport d'hydrocarbures, le chargeur est généralement une compagnie pétrolière.

La société de classification joue un rôle à part mettant en question la pertinence de l'opposition entre régulation privée et régulation publique, à l'instar des agences de notation dans le secteur financier. D'un côté, la société de classification est un acteur central de la sécurité puisque les documents statutaires qu'elle délivre sont obligatoires pour tout navire transportant des marchandises à l'international. Lors de ses activités de certification, elle peut également agir dans le cadre d'une délégation de compétences de la part des États du pavillon qui ne sont pas en mesure de certifier les navires qu'ils immatriculent. D'un autre côté, étant une compagnie privée qui entretient des relations commerciales avec le propriétaire et le gestionnaire du navire, ses activités de classification sont soumises à des obligations de rentabilité.

La coexistence d'activités réglementaires (la certification) et commerciales (la classification) est ainsi propice aux conflits d'intérêts. La tension qui en découle met en avant l'importance pour une société de classification de jouir d'une bonne réputation, notamment en évitant de se montrer complaisante envers les demandes de ses clients. À cet effet, les principales sociétés de classification se sont regroupées dans une association internationale (l'International Association of Classification Societies) qui veille à la qualité des normes professionnelles⁴³.

La classe est la confiance que l'on peut attribuer à un navire eu égard à différents facteurs comme le mode de construction, l'âge, l'entretien. Et même si la cote n'est pas obligatoire, les personnes qui seront liées au navire par la suite, l'armateur, l'affrètement et surtout l'assureur en tiendront compte⁴⁴. Ainsi, comme le rappelle très justement René RODIERE « le souci, chez les armateurs et de n'avoir que des navires de meilleure cote et chez les assureurs de n'assurer sur corps que des navires la possédant ».

Selon Philippe BOISSON, « la classe atteste qu'ils (les navires) sont conformes aux spécifications de leurs règlements et permet aux armateurs de normaliser les risques ». L'attribution d'une classe par une société de classification est pour René RODIERE, « l'expression figurée de la valeur d'un navire, non pas de sa valeur en argent, mais du degré de confiance qu'on peut lui accorder » ou pour Martine REMOND-GOUILLOUD, « l'expression de la qualité du navire »⁴⁵.

Historiquement, les règles de classification s'intéressent avant tout à

évaluer le risque pour la marchandise et le navire, beaucoup plus que la sauvegarde de la vie humaine en mer, qui a été l'objet de la Convention SOLAS. C'est la raison de la différence entre la classification et le statutaire. Ceci étant, les deux domaines sont intimement liés : dès lors qu'un référentiel pour la construction d'un navire est édicté, celui-ci contribue à la sécurité générale. Les deux domaines sont maintenant beaucoup plus intimement liés qu'ils ne l'étaient au départ. L'OMI impose notamment le recours à la classification « SOLAS Chapter II-1 - Part A-1 Structure of ships - Regulation 3-1 Structural, mechanical and electrical requirements for ships. In addition to the requirements contained elsewhere in the present regulations, ships shall be designed, constructed and maintained in compliance with the structural, mechanical and electrical requirements of a classification society...»⁴⁶.

Le maintien des certificats « originaux » de classification passera nécessairement par l'exécution de visites réglementaires, effectuées par les inspecteurs-experts de la société de classification qu'aura désignée l'armateur. Ces visites peuvent être de plusieurs types :

- **la visite spéciale** : La visite la plus importante est la visite spéciale ou visite quinquennale qui a pour objectif le renouvellement du certificat de classification. Après achèvement satisfaisant de la visite, un nouveau terme de cinq ans est attribué au navire. Cette visite consiste en un examen étendu des différentes parties du navire, lorsque celui-ci est en cale sèche. Son étendue est variable selon le type de navire mais croissante avec son âge ;

- **la visite annuelle** : Il s'agit d'un examen général du navire à flot, portant sur des parties accessibles à l'examen visuel et sans démontages, visant à vérifier le maintien apparent en bon état du navire ;

- **la visite intermédiaire** : A mi-terme, est de nature similaire à la visite annuelle mais plus étendue ;

- **les visites occasionnelles** : Il existe enfin différentes visites occasionnelles qui ont lieu en cas d'échouement ou avaries du navire ou lorsque celui-ci a subi des travaux de réparation.

En sus de ces visites « réglementaires », l'on dénote le programme récemment institué par l' « International Association of Classification Societies » (IACS) et internationalisé par l'OMI (via la résolution A.744 (18)) dit « de visite renforcé » (de son appellation anglophone « Enhanced Survey Programme » ou « ESP ») qui vise spécifiquement les vraquiers, pétroliers et chimiquiers. Ce programme implique une expansion des exigences d'inspections présentes en matière de visites spéciale, annuelle et intermédiaire pour ce type de navires et met une emphase toute particulière sur la structure de la coque, les cales du navire ainsi que le phénomène de la corrosion. Or, en réaction au naufrage du pétrolier « Erika » en 1999⁴⁷, qui ne fut d'ailleurs, que le dernier d'une série d'accidents ayant jeté des doutes sur l'authentique efficacité d'un tel programme jusqu'ici, l'IACS institua, à partir du 1^{er} juillet 2001, une série de réformes en profondeur de celui-ci. Ainsi, a-t-on, alors, notamment :

- accentué l'étendue de la visite intermédiaire pour les navires de plus de 15

ans, en vue d'une coordination de celle-ci avec la visite spéciale précédente ;

- prévu des mesures spéciales pour les navires d'au-delà de 20 000 tonnes voulant qu'au moins 2 inspecteurs procèdent à leur examen après une troisième visite spéciale ;

- prévu que les mesures de l'épaisseur des coques du navire, qui seraient effectuées par des sous-contractants spécialisés soient supervisées par un inspecteur de la société ;

- exigé qu'il y ait une visite annuelle de tous les réservoirs de ballast adjacents aux réservoirs de cargaison disposant de quelconques moyens de chauffage chez les navires de plus de 15 ans.

En outre, depuis le 1er juillet 2002, les navires de plus de 15 ans se doivent d'effectuer leurs visites intermédiaires en cale sèche; des inspections à flot pour ce type de visite n'étant dorénavant plus permises.

Enfin, mentionnons l'initiative toute récente de l'IACS, en réaction aux nombreuses critiques à son égard quant à la sécurité des vraquiers (mais dont l'unilatéralisme lui a valu des critiques tout aussi virulentes de la part de nombreux autres acteurs), visant à ce que soient appliqués, d'ici janvier 2003, pour des navires de ce type âgés entre 10 et 15 ans, des examens lors des visites intermédiaires équivalents à ceux se devant d'avoir lieu lors de la deuxième visite spéciale du navire (et non plus la troisième visite de ce type, comme c'est le cas présentement).

Complémentant ce programme de visites renforcé, pour ce qui est des pétroliers (d'un certain âge), se veut, par ailleurs, un programme volontaire dit d' «

Évaluation de la Condition » (de son sigle anglophone « Condition Assessment Programme» ou « CAP ») offert par certaines sociétés de classification. Il s'agit, en fait, d'une inspection séparée, particulièrement prise en compte des affréteurs, visant, en particulier la machinerie, l'équipement de cargaison, la force structurelle et la performance du navire. Notons, ici, l'initiative de trois sociétés de classification membres du l'IACS, datant du 1^{er} juillet 2001 et faisant partie de la série de mesures prises hors du cadre de cette organisation, d'harmoniser leurs programmes de CAP. Or, « au cours de toutes ces visites, comme entre deux visites, il appartient à l'armateur d'attirer l'attention de l'expert de la société sur toutes anomalies, avaries, réparations ou travaux de modification dont il aurait connaissance et qui seraient susceptibles de concerner la classification. Cette déclaration spontanée et de bonne foi est une des conditions fondamentales du maintien de la classification⁴⁸.

2- La délivrance de certificats de classification pour les navires inspectés :

En fin des opérations de classification, la société de classification délivre au navire sa cote. Cette cote s'exprime par une série de sigle, variable selon les sociétés de classification, qui établissent que le navire a fait l'objet d'une surveillance spéciale, qu'il appartient à telle ou telle catégorie, qu'il mérite telle ou telle cote, qu'il est apte à la navigation en zone de glace, que son moteur est automatisé, etc. En fait, il n'est guère imaginable qu'un navire construit sous le contrôle d'une société de classification ne se voie pas attribuer la première cote. Pour maintenir sa cote d'origine, tout navire doit se soumettre à des visites annuelles des inspecteurs de la société de classification. Il

doit aussi subir des visites exceptionnelles après tout incident de navigation (par exemple, échouement ou abordage). A l'occasion de ces visites, la cote du navire peut être abaissée. En fait, c'est l'observation unanime des praticiens maritimes qu'il est à peu près inconnu qu'un navire perde la première cote. Ce qui arrive, c'est que, si un navire apparaît comme ne répondant plus aux exigences de la première cote, il soit exigé de l'armateur qu'il fasse procéder, dans un certain délai, à telle ou telle réparation. Mais il peut advenir que, avant que les réparations ne soient effectuées, le navire, auquel la première cote avait été maintenue, se perde corps et bien⁴⁹, comme ce fut le cas dans l'affaire du « Nicholas H »⁵⁰.

Il existe trois grands types de certificats de classification : le premier pour la coque, le second pour les machines et le troisième pour les chaudières. Tous ces documents doivent être conservés à bord du navire et mis à la disposition des experts lors des visites. Or, ces certificats et donc le fait pour un navire d'être considéré comme étant « en classe », ne constituent pas en soi une garantie que des standards techniques appropriés sont maintenus en tout temps par l'armateur ou que le navire en question est en bon état de navigabilité, notamment dans la mesure où cette notion englobe toute une série d'équipements qui ne sont pas examinés par la société de classification dans le cadre de cette mission⁵¹.

La valeur juridique de la cote varie. Négativement elle est importante : une situation irrégulière au regard de la cote constitue une présomption d'innavigabilité ; et un armateur aggrave sa responsabilité en cas d'accident s'il n'a pas fait procéder à la classification. En revanche une attestation de

visite ne suffit pas seule à établir la diligence de l'armateur⁵².

Cette problématique de la valeur juridique des certificats de classification se veut, par ailleurs, intrinsèquement liée à la question de la responsabilité des sociétés de classification, qu'il s'agisse de responsabilité contractuelle ou de responsabilité envers les tiers⁵³.

Sous-titre 2 - Les compagnies pétrolières :

Dans le cas des pétroliers, un troisième type de contrôle peut s'exercer : il s'agit du « *vetting* ». C'est le contrôle effectué par les compagnies pétrolières elles-mêmes, pour éclairer leur choix dans l'affrètement⁵⁴.

Concernant le transport des hydrocarbures, de nombreuses compagnies pétrolières possédaient leur propre flotte de pétroliers qu'elles utilisaient pour le transport de leur production pétrolière.

Le « *vetting* » a été institué et développé par les « *majors* » pétroliers dans les années 1970 lorsque ceux-ci se sont progressivement séparés de leurs propres flottes et ont eu de plus en plus largement recours à l'affrètement puis, encore plus, à la suite de la catastrophe du pétrolier libérien « Amoco-Cadiz » en 1978⁵⁵.

Depuis la catastrophe du pétrolier libérien « Amoco-Cadiz », les compagnies pétrolières se sont désengagées du management de navire pour se tourner exclusivement vers l'affrètement : ce système a l'avantage, à priori, de protéger sur le plan médiatique la compagnie pétrolière lors d'une catastrophe maritime. (La volonté d'échapper à une responsabilité canalisée sur les propriétaires de navires en cas de pollution par hydrocarbures a

certainement également joué un rôle en faveur du désengagement). Le désengagement des compagnies pétrolières trouve également sa raison dans la crise pétrolière des années 1970-1980, qui, avec la baisse de la demande et des taux de fret, a laissé des tankers inutilisés, donc non rentables, et a créé la naissance d'un marché au voyage auquel il a fallu s'adapter.

À la suite de la catastrophe du pétrolier américain « Exxon-Valdez » en mars 1989⁵⁶, la compagnie « Exxon » a imposé à tous les frêteurs avec lesquels elle travaillait des standards techniques et de management très élevés avec un questionnaire à tenir à jour et des inspections. Par la suite les autres compagnies pétrolières ont suivi et le système de « *vetting* » s'est instauré : il permet aux compagnies pétrolières qui veulent affréter un navire soit à temps, soit au voyage de connaître l'état technique du navire et la qualité de son équipage et de son management. L'objet du *vetting* pour l'affréteur est de vérifier l'état du navire, sa navigabilité et le respect des conditions de sécurité et d'exploitation....etc.

Le « *vetting* » institué sur la base du volontariat n'a pas pour objectif de la part de l'affréteur de se substituer aux sociétés de classification ou aux autorités du pavillon. Il s'agit d'une démarche privée et non obligatoire qui ne s'inscrit pas dans le cadre du respect des règlements internationaux et des règles des sociétés de classification.

Aucune obligation, qu'elle soit internationale, communautaire ou nationale, n'exige des affréteurs qu'ils procèdent à l'examen des navires qu'ils utilisent. Seuls les armateurs ont une obligation de navigabilité envers leurs co-contractants. Le

« *vetting* » doit être perçu comme un besoin de sécurité de la part des compagnies pétrolières du fait de leur désengagement, dans les années 1970/1980, du domaine du shipping⁵⁷.

L'opinion publique pense volontiers deux choses :

- L'affrètement ne paie rien en cas de catastrophe.
- Il ne fait rien pour l'éviter.

On ne peut partager entièrement ce point de vue. Les affréteurs paient pour toutes les catastrophes, ils se sont engagés dans un effort sérieux pour prévenir l'affrètement de mauvais navires. Les affréteurs ont été partie prenante des deux outils juridiques : le Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port de 1982, et le Code international de gestion de la sécurité maritime de 1993 (Code ISM « International Safety Management Code »)⁵⁸.

Conclusion :

La révolution industrielle des dix-huitième et dix-neuvième siècles et l'essor du commerce international ont conduit à l'adoption d'un certain nombre de traités internationaux dans le domaine des transports maritimes, notamment en ce qui concerne la sécurité de la navigation. Parmi les sujets traités figuraient le jaugeage, la prévention des abordages, la signalisation et un certain nombre d'autres questions.

Des premières Conventions internationales ont vu le jour avant la première guerre mondiale. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) a ainsi été créée en 1948 avec pour mission de

réglementer la sécurité en mer et coordonner les développements technologiques avec l'aide des spécialistes tous horizons. L'OMI publie et révisé des Conventions internationales mais n'a pas un contrôle complet sur leur application.

La sécurité maritime est assurée par les Etats qui incarnent normalement l'intérêt général. L'Etat assure une double responsabilité, d'une part lorsqu'il immatricule un navire en lui donnant sa nationalité (pavillon) et en lui fournissant les certificats de navigation réglementaire (Etat du pavillon), d'autre part lorsqu'il autorise un navire d'un autre pays à entrer dans un de ses ports (Etat du port).

Dans le droit international, les contrôles des navires incombent essentiellement à l'Etat du pavillon. L'Etat du port (contrôle des navires) agit plus comme un filet de sécurité. Le contexte de libéralisation économique a amené à une explosion des pavillons de complaisance durant les quinze dernières années, permettant largement de contourner les obligations internationales.

Les pavillons de complaisance représentaient 5 % du tonnage brut en 1945, 30 % en 1980 et atteignent aujourd'hui 64 %. Dans une telle situation, le contrôle de l'Etat du pavillon devient très souvent une fiction, se traduisant pour les équipages par l'absence de réelle protection sociale et de conventions collectives. Cette situation est largement due au désengagement progressif depuis vingt-cinq ans des grandes compagnies pétrolières qui externalisent leur flotte, créant ainsi les conditions pour l'apparition d'armateurs indépendants qui offrent souplesse et flexibilité dans le marché maritime.

L'une des conclusions de l'institution française « Bureau d'Enquêtes sur les Accidents de mer » (BEAmer) après le naufrage du pétrolier « Erika » en 1999 était que les navires les moins sûrs transportent les produits les plus polluants. Force est de constater que les trois navires qui se sont brisés tout seul en charge durant leur navigation (Tanio, Erika et Prestige) transportaient du fuel lourd. Il semble clair que la logique libérale actuelle du tout profit ne milite pas vers une meilleure sécurité maritime pour les équipages et pour une meilleure protection de l'environnement marin.

Liste Bibliographique :

• Livres :

- 1- Arnaud MONTAS (2015), Droit maritime, 2^{ème} édition, Vuibert, Paris ;
- 2- Martine REMOND-GOUILLOUD (1993), Droit maritime, 2^{ème} édition, A. Pédone, Paris ;
- 3- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL (2006), Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris ;
- 4- René RODIERE (1979), Droit maritime, 8^{ème} édition, Dalloz, Paris ;
- 5- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE (1997), Droit maritime, 12^{ème} édition, Dalloz, Paris.

• Thèses et mémoires :

1. Thèses :

- 1- Benoît RIGAUD (2014), La gouvernance européenne face aux marées noires : Les changements des politiques de sécurité maritime après l'Erika et le Prestige, Thèse de Doctorat, Université Laval ;

- 2- Guillaume CHANTELAUVE (2006), Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : Cas du secteur maritime - Tendances et applications, Thèse de Doctorat, Ecole doctorale : Chimie de Lyon (Chimie, Procédés, Environnement), Université de Lyon ;
- 3- Mohamad ALBAKJAJI (2011), La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de Doctorat, Ecole doctorale : Organisations, Marchés, Institutions (OMI), Université Paris-Est Marne-la-Vallée.

2. Mémoires :

- 1- Diego NUNEZ (2008-2009), L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, Mémoire de Master II professionnel, Faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, Université Lille 2 ;
- 2- Dimitrios NASSIOS (2002), La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en Droit, Faculté de droit, Université de Montréal ;
- 3- François LE BORGNE (2003), La légitimité de l'Etat du port de contrôler la navigation des navires, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en Droit, Faculté de droit, Université de Montréal ;
- 4- Jean-François COMMARET (2008-2009), La responsabilité des sociétés de classification : Analyse comparative, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille.

• Articles de Journal :

1- Françoise ODIER (1998), La sécurité maritime : une notion complexe, le rôle des organisations internationales dans son élaboration, Annuaire de Droit Maritime, France ;

2- Patrick CHAUMETTE (1999), Le contrôle des navires par les Etats riverains, Les Cahiers Scientifiques du Transport, France, Numéro 35 ;

3- Rémi MOREAU (2008), Cinquante ans de marées noires : Radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures, Revue Assurances et Gestion des Risques, France, Volume 76, Numéro 1 ;

4- Yves TASSEL (2002), La responsabilité du propriétaire du navire, Revue Générale de Droit, France, Volume 32, Numéro 3.

• **Articles de séminaire :**

1- Charles FITERMAN (2000), Avis sur la normalisation, la certification et le contrôle effectif des navires de commerce de transport de marchandises dangereuses, Avis sur les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier Erika, Colloque du Conseil Economique et Social, Paris le 29 mars 2000, France ;

2- Pierre ANGELELLI (2007), Pavillons et registres d'immatriculation maritimes, Pavillons de complaisance, Conférence à l'Université des Antilles et de la Guyane, les Antilles et la Guyane le 22 novembre 2007, France.

• **Documents :**

1- Michel MARCHAND (1981), Amoco-Cadiz : Bilan du colloque sur les conséquences d'une pollution accidentelle par hydrocarbures, Brest - Novembre 1979, Rapports Scientifiques et Techniques Numéro 44, Publications du Centre National pour l'Exploitation des Océans (C.N.E.X.O), Brest, France ;

2- Nations Unies (2020), Criminalité maritime : Manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale, Troisième édition, Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), Vienne, Autriche ;

3- OMI (1999), État récapitulatif des conventions de l'Organisation Maritime Internationale, Reflets de l'OMI, Londres ; Royaume-Uni ;

4- Sandra KLOFF, Clive WICKS (2004), Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier, Rapport réalisé dans le cadre du Programme régional de conservation de la zone côtière et marine en Afrique de l'ouest, Fonds Mondial pour la Nature (World Wide Fund for Nature), Sénégal.

• **Textes juridiques :**

1. Textes législatifs :

1- Ordonnance n° 72-17 du 07 juin 1972, portant ratification de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, JORA n° 53 de 1972 ;

2- Ordonnance n° 74-55 du 13 mai 1974, portant ratification de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, JORA n° 45 du 04 juin 1974.

2. Textes réglementaires :

1- Décret n° 63-344 du 11 septembre 1963, portant adhésion à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1954, JORA n° 66 de 1963 ;

- 2- Décret présidentiel n° 83-510 du 27 aout 1983, portant ratification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, JORA n° 36 de 1983 ;
- 3- Décret n° 88-101 du 31 mai 1988, portant adhésion à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, JORA n° 22 du 01 juin 1988 ;
- 4- Décret présidentiel n° 96-53 du 22 janvier 1996, portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, JORA n° 06 du 24 janvier 1996 ;
- 5- Décret présidentiel n° 04-326 du 10 octobre 2004, portant ratification de la Convention internationale sur la

- préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990, JORA n° 65 du 13 octobre 2004 ;
- 6- Décret présidentiel n° 11-246 du 10 juillet 2011, portant adhésion à la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures de 1969, JORA n° 45 du 14 aout 2011 ;
- 7- Décret présidentiel n° 11-385 du 23 novembre 2011, portant adhésion à la Convention internationale sur l'assistance maritime de 1989, JORA n° 64 du 27 novembre 2011.

(9)- Décret présidentiel n° 83-510 du 27 aout 1983, portant ratification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974, JORA n° 36 de 1983.

(10)- Décret n° 63-344 du 11 septembre 1963, portant adhésion à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1954, JORA n° 66 de 1963.

(11)- Décret présidentiel n° 11-246 du 10 juillet 2011, portant adhésion à la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures de 1969, JORA n° 45 du 14 aout 2011.

(12)- Décret n° 88-101 du 31 mai 1988, portant adhésion à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de 1973, JORA n° 22 du 01 juin 1988.

(13)- Décret présidentiel n° 04-326 du 10 octobre 2004, portant ratification de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures de 1990, JORA n° 65 du 13 octobre 2004.

(14)- Ordonnance n° 72-17 du 07 juin 1972, portant ratification de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1969, JORA n° 53 de 1972.

(1)- Charles FITERMAN : Avis sur la normalisation, la certification et le contrôle effectif des navires de commerce de transport de marchandises dangereuses, Avis sur les causes et les conséquences du naufrage du pétrolier Erika, Colloque du Conseil Economique et Social, France, Le 29 mars 2000, p. 43.

(2)- Guillaume CHANTELAUVE : Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : Cas du secteur maritime - Tendances et applications, Thèse de Doctorat, Ecole doctorale : Chimie de Lyon (Chimie, Procédés, Environnement), Université de Lyon, 2006, p. xiii.

(3)- Françoise ODIER : La sécurité maritime : une notion complexe, le rôle des organisations internationales dans son élaboration, Annuaire de Droit Maritime, 1998, pp. 235-245.

(4)- Arnaud MONTAS : Droit maritime, Vuibert, Paris, 2^{ème} édition, 2015, p. 41.

(5)- Jean-François COMMARET : La responsabilité des sociétés de classification : Analyse comparative, Mémoire de Master II, Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Université de droit, d'économie et des sciences d'Aix-Marseille, 2008-2009, p. 5.

(6)- Guillaume CHANTELAUVE, op-cit., p. 10.

(7)- Ibid., pp. 34-35.

(8)- Charles FITERMAN, op-cit., p. 43.

des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), Vienne, 2020, p. 19.

(28)- Article 227 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

(29)- Article 220 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

(30)- Article 226 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

(31)- Article 228 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.

(32)- René RODIERE : Droit maritime, Dalloz, Paris, 8^{ème} édition, 1979, p. 44.

(33)- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, Droit maritime, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, Paris, 2006, p. 141.

(34)- François LE BORGNE, op-cit., p. 37.

(35)- Diego NUNEZ : L'indemnisation des collectivités publiques après une pollution marine, Mémoire de Master II professionnel, Faculté des sciences juridiques, politiques économiques et sociales, Université Lille 2, 2008-2009, p. 113.

(36)- François LE BORGNE, op-cit., p. 37.

(37)- René RODIERE, Emmanuel DU PONTAVICE : Droit maritime, Dalloz, Paris, 12^{ème} édition, 1997, pp. 52-54.

(38)- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 141-142.

(39)- Jean-François COMMARET, op-cit., p. 7.

(40)- François LE BORGNE, op-cit., p. 53.

(41)- René RODIERE, op-cit., pp. 44-45.

(42)- Diego NUNEZ, op-cit., p. 112.

(43)- Benoît RIGAUD : La gouvernance européenne face aux marées noires : Les changements des politiques de sécurité maritime après l'Erika et le Prestige, Thèse de Doctorat, Université Laval, 2014, pp. 8-9.

(44)- Arnaud MONTAS : Droit maritime, Vuibert, Paris, 2^{ème} édition, op-cit., pp. 63 et s.

(45)- Jean-François COMMARET, op-cit., pp. 8-9.

(46)- Guillaume CHANTELAUVE, op-cit., p. 42.

(47)- Rémi MOREAU : Cinquante ans de marées noires : Radioscopie des catastrophes liées à la pollution par les hydrocarbures, Revue Assurances et Gestion des Risques, Volume 76, Numéro 1, 2008, p. 101.

(48)- Dimitrios NASSIOS, op-cit., pp. 47-50.

(49)- Pierre BONASSIES, Christian SCAPEL, op-cit., pp. 143-144.

(50)- Jean-François COMMARET, op-cit., p. 79.

(51)- Dimitrios NASSIOS, op-cit., p. 51.

(15)- Ordonnance n° 74-55 du 13 mai 1974, portant ratification de la Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de 1971, JORA n° 45 du 04 juin 1974.

(16)- Décret présidentiel n° 11-385 du 23 novembre 2011, portant adhésion à la Convention internationale sur l'assistance maritime de 1989, JORA n° 64 du 27 novembre 2011.

(17)- OMI : État récapitulatif des conventions de l'Organisation Maritime Internationale, Reflets de l'OMI, Londres, Royaume-Uni, 1999, pp. 1-71.

(18)- Mohamad ALBAKJAJI : La pollution de la mer méditerranée par les hydrocarbures liée au trafic maritime, Thèse de Doctorat, Ecole doctorale : Organisations, Marchés, Institutions (OMI), Université Paris-Est Marne-la-Vallée, 2011, p. 122.

(19)- Décret présidentiel n° 96-53 du 22 janvier 1996, portant ratification de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, JORA n° 06 du 24 janvier 1996.

(20)- Patrick CHAUMETTE : Le contrôle des navires par les Etats riverains, Les Cahiers Scientifiques du Transport, Numéro 35, 1999, pp. 55-56.

(21)- Pierre ANGELELLI : Pavillons et registres d'immatriculation maritimes, Pavillons de complaisance, Conférence à l'Université des Antilles et de la Guyane, Le 22 novembre 2007, p. 3.

(22)- Guillaume CHANTELAUVE, op-cit., p. 32.

(23)- Dimitrios NASSIOS : La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en Droit, Faculté de droit, Université de Montréal, 2002, pp. 65 et s.

(24)- Guillaume CHANTELAUVE, op-cit., p. 39.

(25)- François LE BORGNE : La légitimité de l'Etat du port de contrôler la navigation des navires, Mémoire présenté en vue de l'obtention du grade de Maître en Droit, Faculté de droit, Université de Montréal, 2003, p. 2.

(26)- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 134-136.

(27)- Nations Unies : Criminalité maritime : Manuel à l'usage des praticiens de la justice pénale, Troisième édition, Programme mondial de lutte contre la criminalité maritime, Office

devoir affronter une crise de grande ampleur à la suite d'une marée noire. L'image de l'entreprise et le risque financier inhérent à la catastrophe relaient les préoccupations environnementales. Tous les « majors » (Shell, Elf, Exxon, Mobil, Statoil, BP) ont mis en place un système de surveillance des tankers par des programmes d'inspection réalisés par des inspecteurs maison et qui s'étend à l'appréciation des compagnies d'armement. Le développement des bases de données a été l'œuvre du groupement international des compagnies pétrolières qui porte l'acronyme OCIMF (Oil Companies International Maritime Forum). L'action la plus élaborée est représentée par le programme SIRE (Ship Inspection Report Exchange). Il s'agit d'une banque de données qui centralise les informations collectées séparément par chaque compagnie. Le rapport qui sera fourni à SIRE est communiqué à l'armateur qui dispose d'une quinzaine pour le commenter. On estime que, courant avril 1995, 16 membres de l'OCIMF avaient soumis 5000 rapports d'inspection.

L'action menée va certainement dans le bon sens. Est-elle efficace ? Est-elle suffisante ? Les deux questions se posent si l'on évoque la pollution majeure qu'a causée le naufrage du pétrolier « Erika ». Mais la question centrale est tout autre et plus fondamentale. Elle est celle de la nature juridique de ces mesures. On s'aperçoit alors que les actions sont d'ordre interne aux compagnies pétrolières et qu'il n'est pas certain qu'elles puissent conduire à une quelconque responsabilité des affréteurs. Que l'on en juge !

La base de données fournit aux affréteurs une information pour un temps T. Qu'en est-il pour le temps postérieur T1 ? Rien tant que la base de données n'a pas été mise à jour. Le « vetting » est de même nature. Il a certainement pour finalité d'informer la compagnie pétrolière qui pense devoir affréter tel navire. Rien d'autre. Quant au contenu des chartes-parties, il s'agit de faire peser sur l'armateur et envers l'affréteur une responsabilité contractuelle pour inexécution des obligations ainsi imposées par la charte-partie. Il n'est en rien question, ici, d'accroître une quelconque responsabilité de l'affréteur envers la collectivité en cas de catastrophe. Et telle est bien la situation : les affréteurs n'entendent pas être rendus responsables des effets de la complaisance dont la guerre destinée à la faire disparaître est, selon eux, à mener par les pouvoirs publics. S'ils

(52)- Martine REMOND-GOUILLOUD : Droit maritime, A. Pédone, Paris, 2^{ème} édition, 1993, pp. 220-221.

(53)- Dimitrios NASSIOS, op-cit., p. 51.

(54)- Le « vetting » se situe dans l'approche de quatre principaux domaines de risques : nautique, incendie/explosion, dommages aux structures, stabilité.

(55)- Michel MARCHAND : Amoco-Cadiz : Bilan du colloque sur les conséquences d'une pollution accidentelle par hydrocarbures, Brest - Novembre 1979, Rapports Scientifiques et Techniques Numéro 44, Publications du Centre National pour l'Exploitation des Océans (C.N.E.X.O), Brest, 1981, p. 5.

(56)- Sandra KLOFF, Clive WICKS : Gestion environnementale de l'exploitation de pétrole offshore et du transport maritime pétrolier, Rapport réalisé dans le cadre du Programme régional de conservation de la zone côtière et marine en Afrique de l'ouest, Fonds Mondial pour la Nature (World Wide Fund for Nature), Sénégal, 2004, p. 41.

(57)- Mohamad ALBAKJAJI, op-cit., pp. 182-184.

(58)- « Par ailleurs, M. Yves TASSEL a décrit trois moyens par lesquels les affréteurs tentent de lutter contre la complaisance : le contenu des chartes-parties, les programmes de surveillance des navires et des armateurs et le développement des bases de données. Les chartes-parties pétrolières contiennent des dispositions sur la protection de l'environnement par lesquelles les grandes compagnies pétrolières et les principaux affréteurs imposent aux armateurs certaines exigences en matière d'âge des navires et de gestion de la sécurité. On y trouve, notamment, le droit de contrôler le navire à tout moment (Mobil), l'obligation que le navire soit pendant la durée de la charte-partie en conformité avec toutes les conventions internationales applicables, toutes les lois, réglementations et autres exigences applicables du pays d'immatriculation et des pays du port où le navire sera chargé et déchargé (Exxon). L'armateur doit se porter garant que le navire aura à bord tous les certificats, dossiers et autres documents réglementaires visés ci-dessus.

Le développement des programmes de surveillance des navires et des armateurs est désigné par le mot anglais « vetting ». Il répond à deux préoccupations majeures : la défaillance des sociétés de classification et la crainte de

acceptent l'éventualité d'un code éthique ou code de bonne conduite, ils repoussent l'idée d'être tenu responsables des défaillances du navire pour cause d'impossibilité de connaître de manière objective l'état des navires malgré tout ce qui vient d'être dit. Est-ce à dire que les efforts entrepris n'ont pas d'effet juridique ?

Ce serait une erreur de le penser car on ne voit pas en quoi la faute commise par l'affrèteur à l'occasion du « *vetting* » ou de l'établissement de la base de données ne serait pas de nature à lui être opposée.

Mais il est vrai que, en fin de compte, la navigabilité du navire est, de façon définitive, l'affaire, en tout premier lieu, du propriétaire du navire et de l'armateur qui l'exploite », Yves TASSEL : La responsabilité du propriétaire du navire, Revue Générale de Droit, Volume 32, Numéro 3, 2002, pp. 656-659.