

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
République Algérienne Démocratique et Populaire
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique
وزارة النقل
Ministère des Transports



Mémoire de fin d'études
en vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisée en
« Expertise maritime »

**La légitimité de l'état du port de contrôler la navigabilité
des navires**

Réalisé par :
-BOUZAHAR Madani
-DIAH Med Islam

Encadré par :
-M. TALABOULMA Rachid

Année : 2019/2020

Remerciements

Je tiens à remercier tous ceux qui ont rendu ce travail possible. Leur aide précieuse, leurs conseils fructueux et leurs encouragements tout au long de la réalisation de cette mémoire de fin d'études.

*Une grande gratitude et mes sincères remerciements sont exprimés à mon encadrant le **M.TALABOULMA Rachid**, et ce, pour nous avoir encadrés, éclairés, si bien orientés et surtout d'avoir veillé à l'aboutissement de ma mémoire.*

Aux membres du jury qui ont bien voulu me honorer de leur présence et qui ont accepté d'évaluer mon travail.

Un grand merci à toutes les personnes qui m'ont soutenue de près ou de loin au cours de la réalisation de ce modeste travail.

Merci à toutes et à tous.

Table des matières

	Page
Table des graphes	v
Liste des tableaux	vii
Table des abréviations	ix
Introduction générale	1
I Les acteurs traditionnels et la gestion de la sécurité maritime	4
I.1 Introduction	5
I.2 Les propriétaires de navire	5
I.2.1 Les facteurs intrinsèques dans une logique économique	6
I.2.1.1 La recherche de profit dans l'exploitation d'un navire . . .	6
I.2.1.2 Un régime de responsabilité qui peut être contourné . . .	7
I.2.2 Les facteurs extrinsèques dans une logique économique	7
I.2.2.1 Les effets pervers de la concurrence	7
I.2.2.2 La mutualité quant aux conséquences de l'existence de na- vires sous-normes	8
I.3 L'état du pavillon	9
I.3.1 Les droits et devoirs de l'état du pavillon	9
I.3.1.1 Le principe de nationalité des navires en droit international	9
I.3.1.2 Les obligations de contrôle de l'état du pavillon	11
I.3.2 Les lacunes du contrôle par l'état du pavillon	12
I.4 Les sociétés de classification	12
I.4.1 Évolution et diversification de leurs activités	12
I.4.2 Missions et objectifs	14
I.4.3 Responsabilités civiles et pénales	15
II L'avènement de l'état du port et son contrôle de la navigabilité des navires	17

II.1	Introduction	18
II.2	L'état du port comme entité juridique en droit international	18
II.2.1	L'état du port : la redondance efficace de l'état côtier	18
II.2.1.1	Les liens existants entre l'état côtier et l'état du port	18
II.2.1.2	La capacité d'intervention de l'état côtier	19
II.2.1.3	L'état côtier et son incapacité à effectuer un contrôle efficace des normes de sécurité	20
II.2.2	La reconnaissance de l'état du port au sein des conventions internationales	20
II.2.2.1	L'état du port au sein des conventions internationales traitant des normes de sécurité à bord des navires	21
II.2.2.2	L'état du port au sein de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer	22
II.3	L'exercice des pouvoirs de l'Etat du port par les Mémoires d'entente	24
II.3.1	La nécessité de mettre en place des systèmes régionaux	24
II.3.2	L'interaction entre les mémoires d'entente	24
II.3.3	La mise en œuvre par les mémoires d'entente des conventions relatives à la sécurité maritime	25
II.3.4	Les critères de sélection pour les inspections prioritaires à effectuer par l'Etat du port	25
II.4	Les sanctions appliquées dans le cadre du contrôle par l'état du port	26
II.4.1	Le pouvoir de détention	26
II.4.2	Les sanctions appliquées pour non-respect de l'ordonnance de détention	27
II.5	L'inspection dans la pratique	27
II.6	Conclusion partielle	28
III	Les résultats issus de l'avènement du contrôle par l'état Du port	30
III.1	Introduction	31
III.2	Le contrôle des navires par l'état du port en Algérie	31
III.2.1	Contribution de l'Algérie au Med Mou	32
III.3	L'analyse quantitative des résultats du contrôle par l'Etat du port	34
III.3.1	L'évolution des pertes de navires dans le monde	34
III.3.1.1	La méthodologie	34
III.3.1.2	les résultats de l'évolution du tonnage mondial	36
III.3.1.3	les résultats des navires perdus	37

III.3.1.4	L'analyse des résultats	39
III.3.2	L'évolution du nombre de navires relégués à la ferraille	39
III.3.2.1	La méthodologie	39
III.3.2.2	Les résultats	40
III.3.2.3	L'analyse des résultats	42
III.3.3	Le nombre de marins ayant perdu la vie dans le cadre de leur fonction	43
III.3.3.1	La méthodologie	43
III.3.3.2	Les résultats	43
III.3.3.3	L'analyse des résultats	44
III.4	L'analyse quantitative de l'efficacité des différents mémorandums d'entente	44
III.4.1	Méthodologie	44
III.4.1.1	Le choix des indicateurs	45
III.4.1.2	Le choix des mémorandums et des sources	45
III.4.2	Le nombre d'inspections effectuées par les mémorandums	46
III.4.2.1	Les résultats	46
III.4.2.2	L'analyse des résultats	46
III.4.3	Le nombre de détentions ordonnées dans les pays membres des mémorandums d'entente	48
III.4.3.1	Les résultats	48
III.4.3.2	L'analyse des résultats	49
III.4.4	La proportion en pourcentage du nombre de détentions sur le nombre d'inspections	50
III.4.4.1	Les résultats	50
III.4.4.2	L'analyse des résultats	51
III.5	Conclusion partielle	52
Conclusion générale		53
Bibliographie		55

Table des graphes

III.1	Le tonnage mondiale en millions de t.j.b	36
III.2	Le tonnage perdu en milliers t.j.b	37
III.3	Le nombre de navires perdus	38
III.4	Le tonnage mis à la ferraille en milliers de t.j.b	40
III.5	Le nombre de navire mis à la ferraille	41
III.6	Le nombre de marins ayant perdu la vie dans le cadre de leur fonction . .	43
III.7	Le nombre d'inspections effectuées par les Mémoires	46
III.8	Le nombre de détentions ordonnées par les Mémoires	48
III.9	La proportion en pourcentage du nombre de détentions sur le nombre d'inspections	50

Liste des tableaux

I.1	Liste des sociétés de classification membres de l'IACS	14
III.1	contribution d'inspection/détention de chaque état membre du MED MOU	32
III.2	Pourcentage de contribution d'inspection de L'Algérie au MED MOU . .	33
III.3	Statistiques de PSC en Algérie (source : DAM/SNGC)	33

Table des abréviations

C.M.I	: Comité maritime international
C.I.J	: Cour internationale de justice
I.L.O	: International labour organisation (voir O.I.T.)
I.A.C.S	: International Association of Classification Societies
IOMOU	: Mémorandum de l’Océan Indien
Lloyd’s Rep	: Lloyd’s Law Reports
MOU	: Mémorandum of Understanding (Mémorandum d’entente)
MedMOU	: Mémorandum de la Méditerranée
O.C.D.E	: Organisation de coopération et de développement économique
O.E.C.D	: Organisation for Economic Co-operation and Développement
O.M.I	: Organisation maritime internationale
P and I	: Protection and Indemnity
ParisMOU	: Mémorandum de Paris
P.S.C	: Port State Control
Q.B	: Law Reports, Queen’s Bench Division. 3rd series
S.I.R.E	: Ship Inspection Report Programme
t.j.b	: Tonnage en jauge brut
TokyoMOU	: Mémorandum de Tokyo
UNCLOS	: United Nations Convention on Law of the Sea (voir LOSC)
Z.E.E	: Zone économique exclusive

Introduction générale

Avec la mondialisation croissante et la concurrence intense, le monde (économique et industriel) est plus que jamais à la recherche de nouvelles solutions. Pour l'heure les porte-conteneurs représentent l'épine dorsale du commerce mondial, car les navires sont maintenant dans une ère de gigantisme et de rentabilité galopante, leur capacité de transport joue un rôle très important qui permet de charger de grandes quantités de marchandises, mais par conséquent et en cas de drame, le naufrage peut entraîner d'énormes pertes économiques et environnementales, mais pas que ça, il y a aussi la perte de vies humaines et la pollution par les hydrocarbures qui en découlent en général, causant parfois des dommages très importants et irréversibles pour certaines zones marines en les stérilisants.

Malgré le développement de la technologie des équipements installés sur le navire, le risque d'accidents de naufrage est une réalité sur toutes les mers du globe, et l'ouverture de nouvelles destinations accentuent les probabilités de naufrage. L'augmentation des tailles des navires n'a pas été à la hauteur des attentes en matière de sécurité, car ni la puissance des machines de propulsion ni la capacité de manœuvrabilité n'ont augmenté proportionnellement à la taille des navires. Aussi un délabrement de la flotte mondiale a été constaté depuis les années 1970.

Bien que l'inspection et contrôle des normes de sécurité à bord des navires étaient traditionnellement assurés par les Etats du Pavillon, (étant le représentant de la nationalité du navire et à qui incombe la responsabilité du contrôle de la sécurité de ce dernier), ainsi que par les Sociétés de Classification (qui délivrent les certificats de navigabilité du navire), la communauté internationale (OMI) est intervenu en renforçant une fois de plus les normes de sécurité en permettant à l'Etat du Port d'exercer également son contrôle (PSC).

Ce nouvel intervenant (PSC) introduit par l'OMI se réfère donc à l'Etat qui reçoit des navires dans ses ports pour des opérations commerciales et des navires qui transitent à travers ses eaux territoriales pour accoster ou quitter ses ports.

L'Etat du port consiste à vérifier que les navires étrangers faisant escale dans ses ports sont bien conformes aux normes découlant de conventions internationales applicables en matière de protection de l'environnement marin, de sauvegarde de la vie humaine en mer et de conditions de vie et de travail des gens de mer. Lors de ces contrôle, l'Etat du

Port peut aller jusqu'à immobiliser un navire étranger pour imposer la rectification, avant départ, des défauts constatés.

L'inspection est la visite effectuée à bord d'un navire afin de contrôler la validité des certificats pertinents et d'autres documents et l'état du navire, de son équipement et de son équipage, ainsi que les conditions de vie et de travail de l'équipage;).

Etant donné l'intervention de ce troisième niveau de contrôle qu'est l'Etat du Port et les ressources qui lui sont allouées, il devient évident de questionner la légitimité de l'intervention de cet acteur dans le cadre des mesures de contrôle de la sécurité des navires déjà appliqué par l'Etat du Pavillon et les Sociétés de Classification, compte tenu que ces contrôles appliqués au niveau régional présenteraient un nouvel obstacle qui restreindrait la libre circulation des navires et par conséquent perturberaient le commerce mondiale.

Par ailleurs, la mise en place de ce troisième niveau de contrôle générera un accroissement des dépenses de transport, que ce soit à travers les redevances portuaires dans lesquelles les inspections des navires seront intégrées ou les coûts endossés par les armateurs qui devront immobiliser et réparer leurs navires .

Retenir une structure de contrôle à trois niveaux et la mettre en œuvre ne pourra être légitimée que si avérée plus efficace. C'est-à-dire que ce si contrôle additionnel par l'Etat du Port apporterait un impact positif en matière de sécurité de navigation maritime.

Des débats de quelques professionnels du domaine maritime il ressort que l'autorité de pouvoir contrôler les navires dans leurs ports découle du fait de la souveraineté de l'Etat Côtier ou Insulaire sur ses eaux intérieures telle que reconnue par la Convention Internationale sur les Droits de la Mer.

En outre, il est également observé que l'Etat du Port et l'Etat Côtier représentent deux juridictions distinctes ayant des prérogatives différentes. Par conséquent, la légitimité de ce troisième contrôle par l'Etat du Port pourra être admise dans le cadre des règles établies par la coutume et la pratique des ports. Il est en effet aisément admis que l'Autorité Portuaire, qui détient déjà le pouvoir de police leur permettant d'intervenir à bord des navires, et même de refuser l'accès à leur port à un navire pour des raisons de sécurité et/ou ne détenant pas les certificats de navigabilité en ordre. C'est pourquoi, il deviendrait logique que les Autorités Portuaires puissent contrôler les navires entrant dans leurs ports afin d'éviter des problèmes de sécurité maritime et de navigation maritime.

Organisation du manuscrit

L'organisation du présent document se décline comme suit :

- **Le chapitre 1** présente les problèmes rencontrés par les acteurs maritimes de l'état du port dans l'exercice de leur pouvoir de contrôle de la navigabilité des navires ;

- **Le chapitre 2** présente une analyse de la capacité de l'état du port à s'imposer dans le système de contrôle de la navigabilité des navires ;
- **Le chapitre 3** présente une évaluation efficace de l'impact de l'arrivée de l'état du port à titre d'intervenant dans le contrôle de la navigabilité ;

Chapitre I

LES ACTEURS TRADITIONNELS ET LA GESTION DE LA SÉCURITÉ MARITIME

I.1 Introduction

Le navire arrive à destination avec la cargaison, ce qui est bon pour tout le monde dans le commerce maritime. Cependant, certains de ces acteurs ont des responsabilités que d'autres n'ont pas, et chacun peut avoir ses propres intérêts spécifiques, ce qui semble contredire la nécessité d'assurer la navigabilité des navires. Dans cette section, nous examinerons les facteurs qui peuvent inciter les acteurs traditionnels à agir au détriment du respect des normes de sécurité des navires. Nous analyserons la situation des armateurs, des États du pavillon, des Sociétés de Classification et des acteurs de second niveau¹ afin d'assurer un tel contrôle. Dans la mesure où ces acteurs traditionnels expriment des doutes sur cet effet, il y aura a priori un arrière-plan pour légitimer l'émergence de nouveaux acteurs efficaces.

I.2 Les propriétaires de navire

L'application des normes de sécurité sur les navires et leur mise à niveau est d'abord la responsabilité des armateurs et des exploitants en coque nue des navires. Nonobstant cette responsabilité vis-à-vis des Autorités Maritimes et de leurs clients pour la sécurité de leurs navires ainsi que de leur état de navigabilité, l'exploitation des navires représente le gagne-pain des armateurs. Il est aisément envisageable que ce profit dans l'exploitation des navires, qui ne peut être engrangé que si les revenus commerciaux sont supérieurs aux coûts d'opération, puisse influencer les armateurs à réduire ces derniers dans un souci purement économique d'une part, ce qui impliquerait à ne pas se conformer totalement aux normes de sécurité en vigueur, synonyme de dépenses supplémentaires. D'autre part, des facteurs peuvent influencer les armateurs à faire fonctionner leur flotte de navires sous les normes minimales de sécurité, tels que leur capacité (dans le cadre des expertises/assurances/arbitrage) à s'échapper de leur responsabilité en cas d'accidents dus à l'état sous norme de leurs navires, ainsi que des facteurs externes en l'occurrence la situation de la concurrence du marché induisant un business sans trop de contraintes.

1. Les acteurs que nous qualifierons de second niveau sont :

- Les institutions financières : ce sont des acteurs incontournables dans le domaine du transport maritime, elle permettent le financement nécessaire à l'achat et au maintien des navires qui sont généralement très coûteux.
- Les assureurs : Ils occupent une place importante dans le domaine du transport, ils sont incontournables sur le plan de la sécurité puisque ce sont eux qui déterminent les risques encourus afin de calculer les primes qui devront être payées tant par les transporteurs que par les expéditeurs.
- Les affréteurs : À titre de clientèle directe des propriétaires de navire, les affréteurs peuvent avoir une influence prononcée sur ceux-ci pour qu'ils respectent les normes de sécurité.
- Les expéditeurs : n'ont aucun contrôle sur les opérations du navire, Il est donc impossible d'établir leur responsabilité dans le naufrage d'un navire. Par contre, étant la principale clientèle des transporteurs, il est certain qu'ils peuvent influencer et encourager les transporteurs à respecter les normes de sécurité à bord des navires.

I.2.1 Les facteurs intrinsèques dans une logique économique

Dans leur logique économique, afin de maximiser les profits des opérations commerciales de leurs navires, les armateurs tablent sur les moyens mis en œuvre en vue de maîtriser les coûts des opérations et de les réduire, ce en considérant la responsabilité de la compagnie maritime comme facteur de risque dans les coûts des opérations.

I.2.1.1 La recherche de profit dans l'exploitation d'un navire

C'est en suivant la logique qu'une flotte maritime est considérée par son armateur comme une entreprise économique, qu'elle doit par conséquent engranger des bénéfices. A cet effet, on convient qu'un armateur, vise toujours pour un équilibre en sa faveur : soit une exploitation commerciale maximale de ses navires avec en parallèle des dépenses réduites au minimum, représentant ainsi une démarche purement économique et profitable. Ce raisonnement est illustré par une étude publiée par l'OCDE en 1996 et intitulée : « Avantages concurrentiels obtenus par les propriétaires de navires en raison du non-respect des règles et normes internationales applicables », expliquant les avantages d'exploiter des navires sous normes. Cette étude nous éclaire sur les raisons, purement économiques, qui incitent les armateurs à ne pas préconiser un haut niveau de sécurité pour leurs navires et identifie cinq différents niveaux de gestion technique et sécuritaire de leur flotte, à savoir :

- Le niveau le plus élevé où le budget alloué à la maintenance et la remise à niveau des navires de la flotte est très important ;
- Le niveau suivant un peu moins important, considéré comme la bonne pratique, où le niveau de la sécurité de navigation et la maintenance sont assez élevés ;
- Le niveau subséquent, encore moins important et considéré comme la pratique commune, où les navires sont toujours maintenus dans un état qualité technique et de sécurité encore supérieurs aux normes ;
- Le niveau suivant où les navires sont maintenus aux normes standard : soit les normes minimales internationales sont respectées, ;
- Le niveau le plus inférieur considéré comme le plancher, où les normes de maintenance et de sécurité de navigation en vigueur ne sont pas respectées mais dont les conséquences et les lacunes dues à ce fait ne sont pas encore détectables.

La majorité des navires situés entre les deux derniers niveaux de maintenance permettent aux armateurs de les exploiter sans que les lacunes ne soient détectées. L'étude révèle aussi qu'un armateur peut faire une économie de 13% par rapport aux coûts d'exploitation d'un vieux navire dont l'état est en deçà des normes minimales internationales, alors que pour les navires plus récents cette économie peut atteindre 15%. Comme déjà

mentionné, dans ces niveaux de maintenance sous normes, les défauts des navires ne sont pas détectables et par conséquent peu susceptibles d'entraîner des coûts d'immobilisation et de travaux de réparation. Ceci impliquerait donc qu'il pourrait être plus intéressant pour un armateur d'exploiter ses navires en deçà des normes minimales de qualité technique et de sécurité de navigation afin de faire plus de bénéfice.

I.2.1.2 Un régime de responsabilité qui peut être contourné

Face à la volonté des pays d'intervenir dans la gestion du respect des normes de sécurité, l'un des principaux arguments avancés par les armateurs est qu'ils sont déjà liés par le poids de la responsabilité juridique. De plus, cette responsabilité est inscrite dans certaines conventions et règles internationales.

Lorsqu'un armateur exploite un navire en tant que transporteur, il émet un connaissance qui profite au propriétaire de la cargaison transportée. Ces connaissances doivent respecter les règles établies par les conventions internationales concernant le transport de marchandises par eau. Deux conventions sont principalement utilisées dans le milieu du transport de marchandises par mer :

I.2.2 Les facteurs extrinsèques dans une logique économique

Les armateurs sont également affectés par d'autres facteurs que le raisonnement économique que nous venons d'évoquer. En effet, en raison de la concurrence féroce dans l'environnement du transport maritime, et dans tous les cas, il est obligé de supporter certains coûts encourus par le navire selon les normes existantes, il sera donc plus intéressant de réduire les coûts d'exploitation sur le navire.

I.2.2.1 Les effets pervers de la concurrence

L'armateur a fait valoir que « l'autodiscipline du marché a pour effet d'expulser de la mer les navires ne répondant pas aux normes. La terre a fait que des navires non qualifiés ont dépassé la durée de vie utile de l'industrie de la construction navale. Cette prémisse est basée sur la théorie selon laquelle ces navires ont été retirés du circuit en raison de leurs restrictions, notamment des prêts élevés, des primes d'assurance élevées et des doutes quant à la capacité du navire à transporter des marchandises en toute sécurité. Cependant, la présence de tels navires dans nos océans nous montre qu'il existe des difficultés dans l'échange d'informations et même la validité de cette théorie.

Cet échec est susceptible d'impliquer une question de risque de nombreux acteurs industrie. En d'autres termes, les agents n'apprécient pas à leur juste valeur l'importance

des facteurs de risque, ou bien ils jugent que le rendement potentiel l'emporte sur le risque induit.

A partir du moment où un nombre suffisant d'agents interviennent dans les aléas et effectuent ce type de calcul, les prix des transports sont aspirés par les jeux de la concurrence et conduisent la plupart des opérateurs maritimes à agir de la même manière .

La pression sur les prix, oblige tous les navires à baisser les prix pour pouvoir gagner leur part de marché. Dans la mesure où un propriétaire voudrait investir de manière importante dans l'entretien de son navire, notamment dans l'objectif de garantir des niveaux élevés de sécurité, celui-ci devrait probablement subir une perte de profit ou se résoudre à augmenter ses tarifs entraînant du même coup la perte d'une partie de sa clientèle étant donné la volatilité des marchés. A cet égard, il y a cette volonté des chargeurs comme des courtiers maritimes de voir perdurer des navires sous-normes permettant aux prix du fret de baisser à tous les niveaux. En cas de disparition de ces navires de mauvaise qualité, les coûts de transport seront inévitablement plus élevés. Il s'agit d'une perversion du phénomène de mondialisation de l'économie puisque le milieu du commerce maritime est confronté au phénomène du «race-to-bottom» (course vers le bas).

Face à cette logique, nous pouvons tous convenir que l'amélioration de la qualité nautique d'un navire entraînera l'un des coûts liés à l'assurance des marchandises et au bénéfice de l'expéditeur et du transporteur. Cependant, nous pouvons prédire que cette mise à niveau coûteuse prendra beaucoup de temps. Nous argumenterons que dans un contexte concurrentiel, il est probable que certains opérateurs économiques bénéficieront immédiatement d'une baisse des taux de fret plutôt que d'envisager une baisse du coût de l'assurance à terme.

I.2.2.2 La mutualité quant aux conséquences de l'existence de navires sous-normes

Non seulement l'effet marché à tendance à favoriser les navires inférieurs, permettant aux armateurs de profiter à bas prix, mais en plus, l'existence des navires sous-normes fait augmenter les coûts d'exploitation des navires respectueux des normes de sécurité. En fait, le P&I Club et d'autres compagnies d'assurance fonctionnent sur le principe du bénéfice mutuel. Face à l'augmentation des accidents maritimes et des coûts qu'ils entraînent, ils n'ont d'autre choix que de compenser les pertes en augmentant les tarifs d'assurance des navires et des marchandises. Par conséquent, cette augmentation constitue une surtaxe pour tous les armateurs.

Ce type d'interaction de coûts ne se limite pas au domaine des assurances, car le nombre d'inspections effectuées par les États du pavillon à des fins de certification tend à augmenter avec l'émergence de navires sous-normes. Cela entraîne inévitablement des retards

et une augmentation des coûts associés à ces inspections et à l'échange d'informations

I.3 L'état du pavillon

Si les armateurs peuvent choisir de bénéficier d'un avantage économique en ne respectant pas leurs normes, alors, à l'inverse, il n'y a pas d'option de pavillonner leurs navires pour que cela soit légitime. La nationalité d'un navire est directement liée au principe de la liberté des mers car elle permet, en imposant le statut d'état au navire, d'éviter les turbulences des eaux internationales. Le pavillon permet une protection juridique, mais l'oblige à accomplir certaines tâches essentielles. les navires doivent se conformer aux réglementations édictées par l'état du pavillon. C'est pour cette raison que cette dernière implique de contrôler les normes de sécurité qu'elle impose. Pour évaluer l'efficacité de ce contrôle, nous nous concentrerons sur les droits et l'état du pavillon, sur le phénomène de complaisance du pavillon, et sur les difficultés auxquelles ce contrôle est confronté.

I.3.1 Les droits et devoirs de l'état du pavillon

Le droit international établit ouvertement la situation changeante dans les eaux internationales. Par conséquent, les navires qui y voyagent ne sont pas sans juridiction autre que leur pavillon. Par conséquent, la reconnaissance internationale d'un navire dépend de sa nationalité. Nous essaierons d'expliquer les principes associés à ce dernier droit international. Entre autres, nous nous concentrerons plus particulièrement sur le lien important qui en fait ressortir l'aspect central dans le débat autour des questions de sécurité. Enfin, nous traiterons des questions liées aux obligations de l'état du pavillon.

I.3.1.1 Le principe de nationalité des navires en droit international

Un navire est une entité qui doit nécessairement avoir une nationalité. Ceci est indiqué par le pavillon de l'état dans lequel le navire est inscrit au registre maritime. Chaque État a le choix de délivrer des navires battant son pavillon quelle que soit la nationalité du propriétaire. Présent depuis longtemps dans le droit international coutumier, ce principe a été confirmé en 1905 par le cour permanente de la Haye dans son arrêt Muscat Dhows [1] qui opposa la France à la Grande-Bretagne :

"generally speaking it belongs to every sovereign to decide to whom he will accord the right to fly his flag and to prescribe the rules governing such grants"
[2].

Comme nous l'avons évoqué précédemment, la capacité des États à accorder le droit de les combattre aux navires est étroitement liée au principe de la liberté des mers. Dans ces

cas, chaque navire peut choisir de se présenter sous un pays pour bénéficier de l'exercice de sa souveraineté et chacun de ses États souverains pour accorder à ce navire le droit de battre son propre pavillon et ainsi reconnu par la communauté internationale. Chaque navire sous la compétence d'un État, l'ordre public est garanti. Ainsi, le droit des pavillons constitue le droit maritime normatif dominant [3].

De même, les navires apatrides, sans pavillon, sont hors la loi et ne bénéficient d'aucune des protections accordées par le droit national ou international. Toutes les nations peuvent exercer leur juridiction sur les apatrides et les apatrides sans droit internationalement reconnu à la libre navigation en haute mer. Aux États-Unis du Royaume-Uni, où la loi prévoit clairement l'absence de protection du droit international pour un navire apatride [4]. De plus, l'absence de pavillon peut permettre d'interdire l'accès à un port ou lorsque les navires accostent pour imposer l'immobilité :

"Since the ocean's juridical order is based on nationality, only ships with nationality are given access not only to the high seas but to ports as well. Access of ship to a port is conditioned on its possession of nationality. It is by this control of their ports that states, in practice, clear the seas of non descript vessels [3]."

Des critiques à cet égard peuvent être formulées en demandant spécifiquement pourquoi les navires apatrides ne sont pas protégés par le droit international en cherchant à établir un lien de nationalité indirect. Des critiques à cet égard peuvent être formulées en demandant spécifiquement pourquoi les navires apatrides ne sont pas protégés par le droit international en cherchant à établir un lien de nationalité indirect. Par exemple, la nationalité du navire peut être déterminée pour lever le voile corporatif en utilisant la nationalité du navire En cas de perte de territoires de qualité, cette règle peut être utile pour éviter que les navires ne subissent d'énormes dommages en perdant leur pavillon. Cette situation s'est produite lorsque le Libéria, qui constitue l'un des états les plus célèbres est devenu la proie d'une guerre civile si grave qu'elle a provoqué une telle anarchie que les institutions de l'état devaient exister. Le Libéria ayant cessé d'exister en tant que pays, cette situation suggère que chaque navire du flotte inscrite dans son registre maritime peut être soumise à la juridiction de tout états [2].

En revanche, il existe une situation où un navire a deux pavillons créant ainsi l'existence d'une concurrence de juridiction entre deux ou plusieurs États. Dans ces conditions, le droit international établit la règle selon laquelle le navire ne doit bénéficier d'aucune nationalité et par le fait que l'apatridie doit être gérée de la manière précédemment décrite. Cette règle est prescrite par les articles 6(2) de la Convention sur la haute mer et 92(2)

de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer [5].

I.3.1.2 Les obligations de contrôle de l'état du pavillon

Un navire Bénéficie de la protection de l'état du dans lequel il est inscrit. La contre-partie de ce Bénéfice est que ce même doit se soumettre aux lois de cet état comme autre bénéficiaire de la nationalité :

"Registration is the act by which the nationality and collateral rights and duties are conferred on a ship. By placing a ship on its register, a State assumes the authority to exercise over the ship and undertakes the national and international responsibilities of a flag State in relation to that ship."

Par conséquent, les navires immatriculés dans le registre maritime doivent répondre aux critères de navigabilité en vertu de la loi sur le pavillon d'état Cependant, tous les États se sont conformés aux diverses conventions relatives à la fixation de normes minimales de sécurité et ont la responsabilité d'en assurer le contrôle. Ce rôle s'explique par la possibilité de ce droit d'interférer avec sa juridiction sur un navire en haute mer. De plus, à cet égard, seuls les navires de guerre du gouvernement de l'état du pavillon peuvent être internationalement autorisés à embarquer sur des navires battant leur pavillon en mer pour effectuer certains contrôles.

L'article 94 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer détermine largement les éléments qui doivent faire l'objet d'un contrôle par l'état du pavillon.

le document confirme le rôle de l'état du pavillon à titre d'acteur contrôlant tous les éléments constituant son volet sécurité ainsi qu'en vue de vérifier l'état de navigabilité ainsi que les conditions d'embarquement. De plus, ce contrôle doit être exercé sur tous les navires et pendant toute l'existence du navire final bien que sous la responsabilité ultime de l'armateur :

"Flag states are required to take measures necessary to ensure safety at sea including the manning of ships, labour conditions, training of crews ,the construction ,equipment and sea worthiness of ships, the use of signais, the maintenance of communication and the prevention of collisions. However,the ultimate responsibility for the safe and pollution free operation of a vessel rests with the ship owner."

L'état du pavillon peut effectuer lui-même les contrôles nécessaires tout en déléguant ses pouvoirs à une société de classification. L'avantage de cette dernière méthode est de ne rien coûter à l'administration gouvernementale. car bien que l'état du pavillon dispose

lui-même d'une société de classification, l'armateur doit supporter les coûts liés à cette inspection. De plus, il est à noter que lorsque L'état du pavillon délègue ses pouvoirs à une société de classification, bénéficiant de l'immunité de juridiction. Les affaires Sundancer et ScandinavianStar ont confirmé cette dérogation.

I.3.2 Les lacunes du contrôle par l'état du pavillon

Nous reconnaissons l'importance du droit international en ce qui concerne le contrôle des normes de sécurité des États du pavillon. Cependant, une évolution récente des caractéristiques de l'état peut en faire un acteur aux pouvoirs réduits pour contrôler les normes de sécurité. En effet, il existe de nombreuses lacunes qui signifient que l'état du pavillon n'est pas efficace dans le maintien des normes de sécurité même à travers des normes de contrôle technique, des problèmes causés par la délégation des inspections aux sociétés de classification, le manque d'engagement des États du pavillon de complaisance, ainsi que l'absence de responsabilité.

I.4 Les sociétés de classification

En matière de sûreté et de sécurité de la navigation et de l'environnement, en matière de prévention, de protection ou de réparation, les États du pavillon, les États du port et les États côtiers sont parmi les principaux acteurs. Cependant, la pratique et l'action juridiques impliquent un autre agent : les sociétés de classification. Leurs tâches sont nombreuses et interfèrent avec toute la vie du navire. Dans le secteur maritime hautement réglementé et concurrentiel, où le coût se mesure en fonction de sa valeur économique ainsi que de son impact sur les aspects techniques, sociaux, environnementaux, de mission, L'organisation, les objectifs et les responsabilités des sociétés de classifications méritent d'être mis en perspective.

I.4.1 Évolution et diversification de leurs activités

Parce qu'au XVIIIe siècle l'expression « expédition maritime » conservait son sens en raison des risques encourus pour le transport maritime, il était encore absolument nécessaire pour les clients de l'armateur de s'informer sur les risques liés à la qualité du navire utilisé. Développant une pratique née à Londres, à Edward Lloyd's Coffee, les assureurs et les chargeurs s'appuient de plus en plus sur la collecte d'informations concernant la fiabilité des navires, respectivement pour la prime et la sélection des navires. La coutume est née : le capitaine du navire et d'autres évaluent la qualité du navire avant le départ, accordant une note au navire. Comme la qualité est évaluée au « t » immédiat et sur une

période de temps fixe, les évaluations à terme nécessitent une évaluation régulière dans la mesure du possible, pour vérifier que le navire conserve les caractéristiques déclarées. Les caractéristiques et qualités des navires sont moins codifiées dans les règlements de classification. En continuant, conformément aux termes des traités internationaux, divers certificats sont requis pour l'autorisation de navigation. En alternative à certains États du pavillon, les sociétés de classification ont participé à leur mise à disposition.

La première société de classification est née en Angleterre en 1760 : le Lloyd Register. Puis sont apparues les sociétés belge (1828, Bureau Veritas, qui deviendra française en 1833), autrichienne (1858, Austrian Veritas qui deviendra par la suite l'Adriatic Veritas, puis la Yugoslav Register of Shipping, et enfin la Croatian Register of Shipping / Hrvatski Registar Brodova), américaine (1862, American Bureau of Shipping), norvégienne (1864, Det Norske Veritas), allemande (1867, Germanischer Lloyd), et japonaise (1899, Nippon Kaiji Kyokai), les autres naîtront au XXème siècle. L'apparition successive des différentes sociétés de classification est une alternative aux sociétés de classification nationales étrangères.

A l'origine de l'activité des sociétés de classification, le secteur maritime a permis à ces dernières d'acquérir des compétences dans le domaine des "contrôles techniques et documentaires". Le travail des sociétés a évolué en même temps que les technologies et elles ont utilisé leurs compétences dans d'autres secteurs d'activité : les industries, les combustibles et l'offshore et enfin plus récemment les énergies renouvelables, tout en s'adaptant aux besoins de la mondialisation. Det Norske Veritas (DNV), née en 1864, offre un bon exemple de diversification, beaucoup de grandes sociétés de classification ayant suivi un chemin similaire. DNV a dès 1867 ouvert des bureaux à l'étranger pour offrir ses prestations aux navires norvégiens positionnés de par le monde (dès 1888 en Chine). DNV pénètre l'industrie offshore en 1970, celle des combustibles marins en 1982, développe ses activités autour des normes ISO et de la certification en 1987, et, depuis 2004, évolue vers les énergies vertes.

L'International Association of Classification Societies (IACS). Treize sociétés de classification sur les plus de 50 qui revendiquent cette appellation dans le monde sont regroupées au sein de l'IACS. Née en 1968, l'objectif de l'IACS est de promouvoir des normes plus sûres et de les faire appliquer de manière uniforme. Pour cela, l'IACS édicte des règlements de classe et ses membres doivent s'y référer, à la place de leurs propres règlements de classe. Depuis 1969, venant renforcer cette prérogative normative, l'IACS est membre consultatif de l'OMI.

Table I.1 — Liste des sociétés de classification membres de l'IACS

Nom des sociétés membres	Sigle	Pays	Date
American bureau of shipping	ABS	USA	1968
Bureau Veritas	BV	FRANCE	1968
China Classification Society	CCS	Rép. P. Chine	1988
Croatian Register of Shipping	CRS	Croatie	2011
Det Norske Veritas	DNV	Norvège	1968
Germanischer Lloyd	GL	Allemagne	1968
India Register of Shipping	IRS	Inde	2010
Korean Register of Shipping	KR	Corée du Sud	1988
Lloyd's Register	LR	UK	1968
Nippon Kaiji Kyokay	NK	Japon	1968
Polski Rejestr of Shipping	PRS	Pologne	2011
Registro Italiano Navale	RINA	Italie	1968
Russian Maritime Reg. of Ship.	RS	Russie	1969

I.4.2 Missions et objectifs

La classification 1 n'est pas une obligation légale de la part de l'armateur. C'est plus un usage. Il est très clair qu'un navire qui n'a pas, ou a perdu sa classe, ne pourra pas fonctionner, donc sera exploité sur un "circuit parallèle". La classification implique l'attribution d'une classe ou d'une cote à un navire. Cela suppose une comparaison de l'état du navire avec une référence : réglementation de classe, élaborée en détail selon la classification qui l'utilise ou au groupe auquel il appartient. Les sociétés de classification établissent d'abord des normes pour ces règlements de classe et les traitent ensuite, ou en d'autres termes, la classification est un processus double : normative ensuite technique. Les navires classés sont finalement inscrits au registre de classe. Pour obtenir une classe, le navire doit d'abord être inspecté. Pour maintenir la classe, les navires doivent être périodiquement inspectés et inspectés pour déceler des dommages ou des modifications, en particulier structurelles.

La tâche de classification se déroule tout au long de la vie du navire, pendant la construction et l'exploitation². Afin d'obtenir et de maintenir une classe, les navires doivent respecter des procédures et des normes normalisées. Les critères de processus se rapportent à , suivis des critères techniques liés à la coque, aux machines, aux éléments auxiliaires, aux équipements de levage, etc. En fin de vie du navire, la convention dite de Hong Kong propose une éventuelle intervention des sociétés de classification lors de

l'inspection des chantiers de démolition.

Si la classification est un privilège d'ordre privé, la certification est d'ordre statutaire. La certification permet de s'assurer de l'effectivité du droit. "La certification est l'affirmation de la conformité d'un produit, d'un service ou d'une personne à un ensemble de règles prédéfinies". La certification résulte traditionnellement de la conformité des navires aux réglementations techniques des conventions internationales, mais aussi aux normes d'assurance de la sécurité³. La certification est en principe la prérogative de l'état du pavillon, mais ce dernier peut décider de déléguer cette capacité⁴ à une société de classification qu'il reconnaît.

La délégation, lorsqu'elle existe, peut porter sur une ou plusieurs certifications, au choix du délégant. C'est ainsi que jusqu'à présent, l'État français, pour les navires ressortissants de son pavillon, ne procède à aucune délégation pour la délivrance de certificats (sauf marques de franc-bord). La certification est effectuée par des inspecteurs des Centres de sécurité maritime. Dans un avenir proche, l'État français envisage une délégation de compétences pour certaines certifications statutaires exigées (Solas, Marpol). Par contre, il semblerait que la France, à travers son administration maritime, conserve la main mise sur certaines certifications exigées par la MLC de 2006 et les Codes ISM et ISPS, entre autres. Au contraire, d'autres Etats du pavillon n'hésitent pas à déléguer l'ensemble de leurs compétences de certification (lorsque l'administration maritime de l'Etat du pavillon dispose de peu de moyens) : Panama, Chypre, Malte, Luxembourg, Norvège, pour ne citer qu'eux.

par ailleurs, leurs objectifs : la sûreté, la sécurité et l'environnement relèvent principalement de la responsabilité des États du pavillon, des États côtiers, des chantiers de construction et de réparation navales, des chargeurs, des assureurs, des marins et des sociétés de classification. Si un échelon flanche, la chaîne s'en trouve fragilisée. Il ne s'agit donc pas de se reposer sur les autres acteurs ou de se retrancher derrière eux. Classification, certifications et inspections supposent des contrôles effectués avec le plus grand sérieux. Toutefois, le contrôle par l'état du port, dans les limites de la durée d'escale du navire, repose sur le contrôle et la certification des sociétés de classification. Cependant, ces deux types de contrôles se retrouvent à la même limite : technicité du contrôle, rigueur du contrôleur et durée disponible.

I.4.3 Responsabilités civiles et pénales

Des sociétés de contrôle elles-mêmes contrôlées. Les sociétés de classification effectuent des contrôles et délivrent des certificats de conformité. Comment sont garanties leurs compétences professionnelles et leur intégrité ? Des législateurs nationaux, européens et

mêmes internationaux ont envisagé la question : sous les vocables d'accord, d'agrément, d'habilitation et d'accréditation, si ces formalités ne sont pas totalement identiques, de grands traits se dégagent (déontologie, indépendance financière, compétence technique).

La classification ne consiste pas à transférer l'obligation de navigabilité qui pèse sur l'armateur à la société de classification car la société de classification n'a pas de prise sur la façon dont le navire est exploité, opéré et entretenu pendant la période entre deux inspections et deux certifications. Nonobstant, les sociétés de classification n'exercent pas leur activité en dépit de toute mise en cause éventuelle de leur responsabilité. Il reste délicat d'établir des schémas précis de responsabilité pour plusieurs raisons. D'une part, selon les systèmes judiciaires actionnés (français, anglo-saxon ou autre), les mises en jeu des responsabilités vont différer. D'autre part, cette question de la responsabilité évolue régulièrement, notamment au plan européen. Mérite cependant d'être noté que dans le cadre de la lutte contre les pollutions, une directive européenne de 2009 a criminalisé les cas sérieux de pollution et a imposé aux Etats membres de mettre en oeuvre des sanctions effectives proportionnées et dissuasives. Propriétaire de la cargaison et société de classification pourront alors dans certains cas être poursuivis. Dans ce cadre, on remarquera le principe de l'adoption d'un plancher quant à la sanction financière. Par contre, si, en droit français (sous compétence des tribunaux administratifs), il n'y a pas de plafond pour la responsabilité financière, le droit anglo-saxon, au contraire, en fixe assez facilement. La valeur de la classification et des certifications des navires dépendent du sérieux, de l'intégrité et de la renommée des sociétés de classification impliquées. Leurs missions touchant à l'intégrité du navire, de ses structures, de sa propulsion mais aussi à ses conditions d'exploitation, ces sociétés ont un impact majeur sur la sécurité maritime, au même titre que l'élément humain.

Chapitre II

L'AVÈNEMENT DE L'ÉTAT DU PORT ET SON CONTRÔLE DE LA NAVIGABILITÉ DES NAVIRES

II.1 Introduction

Malgré les efforts de contrôle et de surveillance des acteurs maritimes traditionnels qui agissent en tant que contrôleurs du respect des normes de sécurité à bord des navires, il est clair, de ce qui précède, que l'on peut émettre des doutes quant à leur capacité à mener à bien cette tâche. Compte tenu de ces lacunes et des risques qu'elles entraînent, il est nécessaire de mettre en place une autorité qui puisse être le dernier obstacle à l'identification et à la correction des déficiences en matière de sécurité des navires. C'est pour cette raison que l'avènement de l'État du port comme acteur maritime semble souhaitable. Pour mesurer sa légitimité, il est nécessaire d'analyser l'aspect juridique de la mise en œuvre effective de ce système de contrôle et des risques qu'il comporte.

Dans un premier temps, nous nous proposons d'étudier l'apparition de la notion de l'état du port au sein du droit international. Dans un deuxième temps, nous tâcherons d'analyser les divers éléments et mécanismes entourant les nouvelles formes d'inspections mises en place par les mémorandums régionaux. Enfin, nous identifierons les critiques qui ont pu être émises envers ces derniers.

II.2 L'état du port comme entité juridique en droit international

L'état du port étant une entité nouvelle, il est essentiel que ses fondements juridiques soient bien établis afin qu'il puisse bénéficier d'une légitimité en droit international public et s'imposer comme un acteur à part entière du contrôle de la navigabilité des navires. Le concept préexistant d'état côtier, ainsi que la présence du concept d'état du port dans diverses conventions internationales, imposent cette légitimité.

II.2.1 L'état du port : la redondance efficace de l'état côtier

Malgré son champ d'application plus restreint, l'État du port est souvent confondu avec l'État côtier. Le fait que le premier dérive du second explique cette situation.

Dans le cadre de notre étude, il est important, dans un premier temps, d'établir les liens entre l'État côtier et l'État du port afin de définir ce dernier. Ensuite, nous discuterons de la capacité d'action de l'Etat côtier. Enfin, nous tenterons d'identifier les raisons pratiques de la distinction entre les notions d'État côtier et d'État du port en fonction de leur mandat pour exercer un contrôle sur les navires.

II.2.1.1 Les liens existants entre l'état côtier et l'état du port

Au niveau sémantique, on peut distinguer entre les notions d'état côtier et d'état du port. L'état côtier bénéficie d'un littoral et impose sa juridiction sur les différentes zones

maritimes qui le bordent, c'est-à-dire, les eaux intérieures, la mer territoriale, la zone contiguë ainsi que la zone économique exclusive (Z.E.E.).

”A State’s power to control the activities of foreign ships in territorial waters and adjacent zones is called coastal State jurisdiction. In general terms, under coastal State jurisdiction a State exercises jurisdiction in its territorial sea and exclusive economic zone. Port State control refers to a State’s jurisdiction over ships in its ports. In general, it is defined as jurisdiction based solely on the presence of a vessel in port. [6]”

Par ailleurs, les effets pratiques de ces deux notions sont très similaires. Dans les deux cas, les pouvoirs de l'état sont très larges et portent, entre autres, sur la sécurité des navires et la protection de l'environnement marin. On pourrait même préciser que les deux juridictions visent toutes deux à exercer la souveraineté étatique dans les eaux intérieures. En effet, ces dernières incluent les ports conformément à l'article 11 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer¹. Plusieurs experts confirment l'assimilation des ports au régime des eaux intérieures sur lesquelles l'état côtier exerce sa pleine souveraineté. Cela a pour conséquence qu'un navire étranger accosté ou au mouillage dans un port se voit soumis aux lois locales. La juridiction de l'état du port coïncide donc avec celle de l'état côtier.

II.2.1.2 La capacité d'intervention de l'état côtier

Au niveau de la sécurité maritime, les pouvoirs de l'état côtier se rapportent principalement à l'exercice de l'autorité publique dans le but de protéger les côtes des divers dangers notamment ceux concernant la pollution. Il est donc possible pour cet état d'intervenir en légiférant à l'encontre des navires qui ne respectent pas les normes de sécurité.

Par ailleurs, l'état côtier n'intervient que dans le seul but de sauvegarder ses intérêts alors que l'assistance lors de catastrophes maritimes dépend de la volonté d'un état de vouloir porter secours à un navire. Dans la mesure où un navire ne requiert pas l'aide de l'état côtier et que ce dernier n'est pas menacé, il ne peut pas intervenir.

Évidemment, le pouvoir d'intervention de l'état côtier se fait au détriment de la juridiction de l'état du pavillon sur le navire. En effet, à mesure que le navire se rapproche des côtes, l'état côtier bénéficie d'un accroissement de sa juridiction sur le navire et de manière corollaire la juridiction de l'état du pavillon tend à décroître.

1. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a été adoptée en 1982. Elle définit un régime de droit global pour les océans et les mers de la planète et établit les règles détaillées touchant toutes les utilisations des océans et l'accès à leurs ressources.

II.2.1.3 L'état côtier et son incapacité à effectuer un contrôle efficace des normes de sécurité

L'avènement d'une prédominance de l'état du port sur l'état côtier dans le contrôle de la navigabilité des navires s'est produit, entre autres, en fonction d'aspects pratiques. En effet, les inspections au large sont, d'une part, coûteuses car elles impliquent l'intervention des navires des autorités de l'État et, d'autre part, plus difficiles, voire dangereuses, à réaliser. Le contrôle dans ces dernières permet de faciliter les procédures et d'exercer une détention du navire sans le risque d'abordage. Par ailleurs, l'un des principaux problèmes auxquels est confronté l'État côtier dans le contrôle des navires est qu'il est soumis au libre passage inoffensif prescrit par le droit international public. De plus, bien que les États côtiers soient disposés à étendre leur contrôle sur les territoires maritimes en réplique à l'augmentation des naufrages qui causent d'importantes catastrophes environnementales, les puissances maritimes, pour leur part, sont réfractaires à concéder un tel accroissement du contrôle de l'État côtier sur les activités maritimes :

"The problem of vessel-source pollution in the late 1960s and early 1970s drew the attention of the many coastal states to the inadequacies of the flag state role in enforcing environmental standards. But while coastal states were claiming jurisdiction over vessels in broader expanses of coastal waters to protect, among others, environmental interests, the maritime states were not prepared to concede to coastal states fundamental rights of interference over shipping activities. [3]"

L'opposition des puissances maritimes est d'autant plus importante que l'approche régionalisée des États côtiers est beaucoup plus inclusive. En effet, les conventions régionales auraient permis de mettre en place des normes plus strictes que celles internationalement reconnues. Les puissances maritimes ont donc préféré l'approche régionaliste des mémorandums sur le contrôle par l'état du port où l'on a privilégié une approche exclusive dans le seul objectif d'assurer le respect des normes minimales internationales.

II.2.2 La reconnaissance de l'état du port au sein des conventions internationales

Les assises juridiques de l'état du port ne peuvent le reléguer à n'être qu'une sous-catégorie de l'état côtier. Depuis quelques décennies, l'état du port fait l'objet d'une reconnaissance au sein de diverses conventions internationales. Nous verrons qu'il a d'abord été reconnu par des conventions établissant spécifiquement des normes de sécurité à bord des navires et que la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer est venue confirmer l'existence de cet intervenant en droit international public.

II.2.2.1 L'état du port au sein des conventions internationales traitant des normes de sécurité à bord des navires

La gestion du respect des normes de sécurité par les autorités portuaires est un phénomène récent. En effet, en beaucoup moins de 40 ans, l'état du port a commencé à acquérir une position réelle en termes de pouvoirs d'inspection dans le cadre de nombreuses conventions internationales gérant des composantes spécifiques à la navigation. Celles-ci mettent en place un régime de contrôle des certificats (sa validité) émis par l'état du pavillon en fonction des normes de sécurité traitées. Nous pouvons identifier les dispositions entérinées à cet effet :

- L'article 21 de la Convention internationale sur les lignes de charge ;
- L'article 12 de la Convention internationale sur le jaugeage des navires ;
- L'article 5 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires ainsi que des ajouts par l'article 4 de l'annexe du Protocole² ;
- La règle 19 de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer, Londres le 1er novembre 1974 ainsi que sa modification par le Protocole portant modification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer signée en 1978 (SOLAS 74/78)³ ;
- L'article 4 de la Convention de l'O.I.T. concernant les normes minimums à observer sur les navires marchands (Convention No 147)⁴ ;
- L'article 10 de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille⁵.

Généralement, ces dispositions énoncent la règle voulant que dans les installations portuaires d'un état signataire de la Convention, un navire soit soumis au contrôle par les fonctionnaires de cet état qui pourront vérifier la présence et la conformité des certificats émis par l'état du pavillon.

Il est important de mentionner que les inspections prescrites par les dispositions des conventions internationales décrites ci-haut créent divers degrés d'intervention possibles pour les fonctionnaires de l'état du port. En effet, ces conventions permettent aux fonctionnaires d'exercer une détention des navires non conformes aux normes établies afin que

2. Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, Londres, 2 novembre 1973 ; Protocole portant modification de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires signé le 17 février 1978 (MARPOL 73/78)

3. Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) Sous ses formes successives, la Convention SOLAS est généralement considérée comme le plus important de tous les instruments internationaux ayant trait à la sécurité des navires de commerce.

4. C147 - Convention (n° 147) sur la marine marchande (normes minima), 1976

5. Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) La Convention STCW de 1978 a été la première à établir des prescriptions de base sur la formation des gens de mer, la délivrance des brevets et la veille au niveau international.

l'équipage de ces derniers corrige sur place les lacunes observées ou encore qu'il amène le navire à un chantier de réparation approprié pour autant que le voyage soit sans danger. De plus, ce type d'intervention exige de la part de l'état du port qu'il informe les représentants diplomatiques de l'état du pavillon.

Toutefois, d'autres règles peuvent être prescrites par ces dispositions. D'une part, certaines prévoient la transmission des informations relatives aux navires inspectés aux autorités de l'état du port d'escale suivant ⁶. D'autre part, certains textes spécifient une règle de non-discrimination par laquelle les navires battant pavillon d'un état qui n'est pas partie à la Convention mise en cause ne bénéficieront pas d'un traitement plus favorable que celui qui est réservé aux navires battant pavillon d'un état signataire. Enfin, il peut être spécifié qu'il est nécessaire d'éviter de retenir ou de retarder indûment un navire. Dans la mesure où un navire subit un tel retard à la suite de l'exercice d'un contrôle par les autorités portuaires, il est possible pour son propriétaire de réclamer une réparation pour les pertes ou dommages subis. Nous retrouverons ces différents éléments au sein des mémorandums d'entente sur le contrôle par l'état du port.

II.2.2.2 L'état du port au sein de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer

Nous venons de constater que la notion d'état du port existe depuis maintenant quelques décennies au sein de certaines conventions internationales traitant des normes de sécurité à bord des navires. Toutefois, au moment du processus de réforme du droit de la mer, il était important pour les rédacteurs de la nouvelle Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de déterminer les pouvoirs de cette nouvelle entité juridique. La lecture de quelques dispositions de cet accord révèle divers éléments qui anticipent les principaux mécanismes des mémorandums d'entente. Nous avons identifié quatre dispositions relatives au contrôle par l'Etat du port, à savoir les articles 211, 218, 219 et 220 de la Convention.

La disposition 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer nous renseigne sur le droit que les états ont d'imposer des conditions particulières à l'entrée des navires dans leurs ports ou leurs eaux intérieures⁷ De plus, la disposition 211 de

6. Le paragraphe e) de la règle 19 du Protocole portant modification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer, précité, note 217 [5]

7. L'article 211 paragraphe 3 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, indique :
"Pollution par les navires [...]"

3. Les États qui dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, imposent aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans leur port ou leurs eaux intérieures ou l'utilisation de leurs installations terminales au large, donnent la publicité voulue à ces conditions et les communiquent à l'organisation internationale compétente.[.....]le navire satisfait aux conditions imposées par cet État concernant l'entrée dans ses ports."

la Convention est fondamentale dans la création des mémorandums puisqu'elle permet l'imposition du contrôle des normes de sécurité aux navires fréquentant volontairement les ports d'un état.

L'article 218 de la Convention sur le droit de la mer traite des pouvoirs d'enquête que l'état du port peut mener dans la mesure où une infraction environnementale a été commise dans les zones maritimes de l'état côtier⁸. Toutefois en pratique, cette disposition est difficilement applicable étant donné les contraintes qui peuvent exister dans la recherche d'éléments de preuve en haute mer, notamment par l'absence de témoin ou encore par le manque d'obligation des équipages des navires mis aux faits d'une infraction de pollution de dénoncer le navire fautif.

Sans mentionner explicitement l'état du port, l'article 219 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer confirme le pouvoir de détention d'un état vis-à-vis d'un navire fréquentant un port ou ses installations et qui constituerait une menace pour l'environnement marin. Il s'agit d'un article important puisque nous verrons qu'il rend légitime, en droit international public, le droit de détention des autorités portuaires que nous retrouverons dans l'ensemble des mémorandums établissant le contrôle des normes de sécurité par l'état du port. Nous retrouvons, au sein de la Convention, cette légitimité de détention à l'article 220 intitulé Pouvoir de l'état côtier. Malgré ce titre, les dispositions de cet article accordent à l'état du port la capacité d'intenter une action contre un navire si celui-ci a commis une infraction environnementale dans la mer territoriale ou dans la zone économique exclusive de l'état côtier.

Malgré la reconnaissance assez récente de l'état du port comme acteur du contrôle maritime, celui-ci semble bénéficier d'une autonomie quant à ces assises juridiques. En effet, il détient les pouvoirs de l'état côtier sans en avoir les inconvénients. De plus, le droit international public accorde, depuis les dernières décennies, une place prépondérante à l'état du port dans les dispositions ayant trait au contrôle de la navigabilité des navires. En outre, nous avons constaté que la Convention des Nations unies sur le droit de la mer semble montrer une ouverture à la réunion régionale. Il est donc intéressant d'analyser comment les états ont tenté de mettre en place certains mécanismes de contrôle régionaux à travers des mémorandums d'entente.

8. L'article 218 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer. précitée, note 9, indique : "Pouvoirs de l'État du port

1. Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'état du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures[.....]
4. Le dossier de l'enquête effectuée par l'état du port[.....] Cette transmission exclut que l'action soit poursuivie dans l'état du port."

II.3 L'exercice des pouvoirs de l'Etat du port par les Mémoires d'entente

Nous venons de constater que diverses conventions internationales reconnaissent l'existence de l'Etat du port ainsi que les pouvoirs de contrôle qui lui sont attachés. Dès 1978, huit pays d'Europe du Nord ont décidé de jeter les bases d'une coopération entre eux afin de faciliter les contrôles dans leurs ports pour maintenir les normes de sécurité à bord des navires.⁹ La première entente du genre à être créée. Dès 1982, elle sera remplacée par celle du Mémoire d'entente de Paris (PARISMOU)¹⁰ sur le contrôle par l'Etat du port plus complet et mieux adapté à l'ensemble des conventions internationales applicables. La formule du mémoire se répandra à travers les différentes régions du globe¹¹.

II.3.1 La nécessité de mettre en place des systèmes régionaux

Les mémoires d'entente sont une des rares formes d'ententes à caractère régional dont l'origine provient d'un modèle de base, le Mémoire de Paris qui a été repris avec certaines modifications par diverses régions. Par cette forme d'entente, les Etats membres ont convenu que le contrôle par l'Etat du port ne se ferait ni d'une manière unilatérale ou nationale, ni par une initiative globale dans le cadre d'un traité ou d'une convention internationale.

II.3.2 L'interaction entre les mémoires d'entente

Cette interaction permet d'ailleurs de créer un environnement propice à l'émergence d'un contrôle des normes de sécurité à l'échelle internationale. La clé de voûte qui permettrait une telle interaction entre les organisations des mémoires serait nécessairement

9. Le Mémoire d'entente entre certaines autorités maritimes sur le maintien des normes à bord des navires de commerce de La Haye

10. Mémoire d'entente de Paris : sur le contrôle par l'Etat du port signé à Paris en 1982, il concerne l'ensemble de la région de l'Europe et de l'Atlantique Nord. Les pays signataires de ce Mémoire sont : la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, l'Espagne, la Suède et le Royaume-Uni. Par la suite cinq pays ont rejoint cette entente soit la Pologne (1992), le Canada (1994), la Russie (1995), la Croatie (1996) ainsi que l'Islande (2000).

11. Il existe autres mémoires d'entente en plus du Mémoire de Paris :

- Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia-Pacific Region : signé à Tokyo en 1994.
- Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region : signé en 1996.
- Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region : signé à Malte en 1997.
- Memorandum of Understanding on Port State Control for the Indian Ocean Region : signé en 1998.
- Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central Africa : signé à Abuja en 1999.

liée à l'échange d'informations relatives au contrôle des navires ainsi que par l'harmonisation des procédures d'inspection.

À cet égard, soulignons les efforts qui sont déployés par les Mémoires de Paris et de Tokyo afin de mettre en place un réseau d'échange d'informations entre les deux organisations, ils peuvent diffuser les textes constitutifs de leur organisation, les bilans annuels, leurs statistiques, le nom des membres des comités qui gèrent les opérations ainsi que des liens avec les autres sites pertinents à leurs opérations. Nous avons pu constater l'existence sur Internet des sites des Mémoires de Paris , de Tokyo, de Vina Del Mar , de l'Océan Indien ainsi que de la Mer Méditerranée .

II.3.3 La mise en œuvre par les mémorandums d'entente des conventions relatives à la sécurité maritime

Les mémorandums d'entente soulignent dans leur texte constitutif l'engagement des États à effectuer la manipulation des navires conformément aux exigences de protection établies par le biais des conventions mondiales. Nous pouvons constater que les mémorandums n'appliquent pas nécessairement de manière uniforme l'ensemble des conventions et des protocoles mettant en œuvre les normes de sécurité. Par ailleurs, les mémorandums de certaines régions impliquant des pays en développement ne prévoient pas l'application de certaines conventions. Cette situation confirme la nature flexible des mémorandums d'entente plutôt que la formule rigide des conventions internationales.

II.3.4 Les critères de sélection pour les inspections prioritaires à effectuer par l'État du port

Les critères de sélection des inspections prioritaires varient d'un protocole à l'autre. Cette différence peut concerner aussi bien la structure du système mis en place que le contenu des caractéristiques recherchées. Cependant, les critères suivants semblent être les critères minimaux utilisés dans la plupart des notations :

- les navires qui arrivent dans un port d'un État pour la première fois ou après un intervalle de douze mois et plus ;
- les navires qui ont reçu la permission de quitter le port d'un État avec des lacunes qui doivent être rectifiées ;
- les navires qui ont fait l'objet d'une dénonciation par des pilotes ou des autorités portuaires pour leurs lacunes quant à la sécurité ;
- les navires dont les certificats ne sont pas en ordre ;
- les navires transportant des matières dangereuses ou polluantes qui n'ont pas transmis toutes les informations aux autorités compétentes ;

— les navires qui ont vu leur classe suspendue .

Les différences se situent au niveau de l'approche que font les mémorandums pour identifier les inspections prioritaires.

II.4 Les sanctions appliquées dans le cadre du contrôle par l'état du port

Dans tous les mémorandums, les Etats membres se sont dotés d'outils pour obliger les armateurs à effectuer les corrections nécessaires. Premièrement, à cet égard, le pouvoir de détention constitue un moyen de dissuasion. Deuxièmement, les états membres peuvent interdire l'accès de leurs ports à un navire qui n'a pas respecté l'ordre de détention émis par l'un d'eux. Enfin, certains mémorandums permettent la publication des informations relatives aux infractions commises par des navires à l'encontre des normes de sécurité.

II.4.1 Le pouvoir de détention

Avant l'apparition des mémorandums d'entente sur le contrôle par l'état du port, le droit international public a déjà donné aux autorités portuaires le pouvoir de demander l'immobilisation du navire dans la mesure où, d'une part, l'exploitant de ce dernier n'a pas acquitté les frais portuaires ou le prix d'une amende, d'autre part, une inspection était nécessaire, ou encore, dans l'attente d'une mise en conformité des équipements avec les normes établies. Pour résumer, les mémorandums n'ont fait qu'uniformiser les règles de détention exercées par les autorités portuaires en ce qui a trait au respect des normes de sécurité.

Si des lacunes ont été détectées lors de l'inspection du navire, l'état du port, par l'entremise de son inspecteur, peut mettre en œuvre différentes ordonnances en exigeant [6] :

1. la rectification immédiate des lacunes ;
2. la rectification des lacunes dans les 14 jours ;
3. la rectification des lacunes dans le prochain port ;
4. la rectification des lacunes avant le départ ;
5. le remplacement temporaire d'équipement ;
6. l'émission d'une lettre de garantie ;
7. la détention du navire ;
8. l'obtention d'une autorisation de départ après une détention ;
9. l'émission d'un ordre au prochain port d'effectuer une nouvelle détention.

Parmi toutes ces formes d'intervention, l'immobilisation du navire par la détention constitue, par ce fait même, la sanction matérielle la plus sévère même si elle ne peut être qualifiée que de "préventive". Un inspecteur de l'État du port peut prendre une décision discrétionnaire sur la détention d'un navire. Le propriétaire ne peut obtenir la levée de cette détention par une simple lettre de garantie de son assureur et cette détention peut durer indéfiniment jusqu'à ce que les défauts aient été réparés et les frais acquittés.

La détention d'un navire ne constitue pas une arrestation en soit. En effet, la détention n'est établie que par la présentation d'un document à cet effet par les inspecteurs de l'état du port. Un navire en détention pourrait enfreindre l'ordre de détention et appareiller. Toutefois, une telle action entraînerait une sanction plus importante, comme celle associée à l'envoi en mer d'un navire dangereux ou non sécuritaire .

II.4.2 Les sanctions appliquées pour non-respect de l'ordonnance de détention

Afin de s'assurer que les navires respectent les ordres d'immobilisation de l'Etat du port, les mémorandums prévoient un mécanisme de sanctions. Celui-ci est essentiellement économique, puisque chacun des Etats membres du mémorandum doit refuser au navire concerné l'accès à ses installations portuaires afin de l'empêcher d'exercer ses activités commerciales dans la région concernée.

Par ailleurs, sous réserve de situation d'urgence, le refus du droit d'accès aux ports des pays membres des mémorandums pourra être appliqué au navire tant que celui-ci n'aura pas effectué les réparations demandées pour corriger les lacunes identifiées. De plus, certains États, comme le Royaume-Uni, ont aussi prévu des sanctions pénales pour les navires accostant dans leurs ports et qui sont reconnus coupables d'avoir enfreint l'ordre de détention émis par l'un des États-membres du Mémorandum de Paris.

II.5 L'inspection dans la pratique

Une inspection consiste dans un premier temps à faire une recherche sur le réseau informatique de la banque de données afin de déterminer si le navire a déjà fait l'objet d'une inspection antérieure ou d'une inspection au cours des douze derniers mois, s'il fait partie d'une liste noire, s'il fait l'objet d'une ordonnance, s'il fait l'objet d'une plainte quelconque, ou encore s'il transporte des marchandises dangereuses, etc. Si une inspection réglementaire est requise, l'inspecteur montera à bord du navire pour vérifier les différents certificats et documents attestant de la conformité aux normes de sécurité maritime. Parallèlement, une rapide inspection visuelle sera effectuée pour vérifier si l'état du navire correspond aux certificats qui ont été produits. L'expérience montre que l'existence d'un

certificat valide n'est pas une garantie de conformité aux normes internationalement reconnues. Dans la mesure où les certificats ne sont pas valides ou qu'il existe de sérieux motifs de douter que le navire respecte les normes de classification ou encore qu'une directive du Mémorandum l'impose, une inspection détaillée est entreprise. À l'issue de celle-ci, l'inspecteur a le pouvoir discrétionnaire d'émettre une ordonnance pouvant aller jusqu'à la détention du navire.

Dans la situation où l'inspecteur décide d'émettre une ordonnance, il avise immédiatement le capitaine et l'informe des moyens d'obtenir une assistance. L'ordre de détention est signé par l'inspecteur et contresigné par le capitaine ou son représentant. À l'issue de l'inspection, le capitaine reçoit le Report of Inspection contenant la liste des lacunes observées ainsi que les actions à entreprendre pour y remédier. De plus, l'inspecteur doit informer l'état du pavillon et dans certaines circonstances la société de classification de l'ordonnance de détention émise ainsi que remettre le rapport d'inspection. Enfin, l'inspecteur aura pris soin d'informer le capitaine de la procédure d'appel de l'ordonnance.

En plus de son pouvoir d'émettre une ordonnance de détention, l'inspecteur de l'état du port peut faire suspendre les opérations du navire (par exemple, le transbordement de la marchandise), émettre une ordonnance permettant au navire d'appareiller pour se rendre dans un chantier naval prédéterminé afin de pouvoir effectuer les réparations nécessaires ou encore refuser l'accès au port à un navire ayant enfreint une ordonnance. Il est important de mentionner que les inspecteurs sont constitués uniquement des fonctionnaires de l'état du port qui se doivent de remplir des critères d'intégrité et de compétence et que leur rôle ne peut être délégué à des sociétés de classification. Le propriétaire du navire peut évidemment faire appel de la décision de l'inspecteur d'émettre une ordonnance de détention quoique celle-ci ne soit pas levée par une telle procédure.

II.6 Conclusion partielle

Dans cette deuxième partie, nous avons abordé la question de la légitimité juridique de l'intervention de l'État du port en tant qu'acteur maritime qui effectue les contrôles nécessaires à bord des navires pour s'assurer de leur navigabilité. Sur le plan juridique, nous avons justifié l'existence de l'État du port, d'une part, à partir de celle de l'État côtier, et d'autre part, par l'inclusion de ce concept dans les conventions internationales. spécifiques et majeures. Au plan pratique, la mise en œuvre du contrôle par l'état du port s'effectue par l'entremise de mémorandums d'entente signés entre des États d'une même région. Ces mémorandums constituent des ententes administratives dont la validité à titre de convention régionale n'est pas clairement établie. Cependant, nous avons constaté que le nouveau système d'inspection mis en place par les mémorandums ne semble pas répondre

à toutes les attentes et présente un certain nombre de lacunes.

Si la légitimité juridique du contrôle par l'Etat du port en droit international ne fait aucun doute, on peut s'interroger sur l'efficacité réelle de cet acteur. Dans la mesure où il démontre un impact sur l'état de navigabilité des navires, sa base juridique sera confirmée. Dans le cas contraire, la communauté internationale devra se demander comment renier cette "créature" juridique sans mettre en péril les systèmes juridiques consolidés.

Chapitre III

LES RÉSULTATS ISSUS DE L'AVÈNEMENT DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

III.1 Introduction

Les différents éléments justifiant le droit de ce système de contrôle par l'Etat du Port tels que mentionnés précédemment pourrait suffire à établir la légitimité légale des Etats des Ports à contrôler l'état et la navigabilité des navires dans leurs ports. Cependant nous recherchons à vérifier une légitimité au sens plus large. Aussi, nous pourrions effectuer une évaluation de l'impact de l'application du contrôle par l'Etat du Port sur la période suivant l'avènement des MoU. Effectivement, bien que l'avènement de ces derniers soit récent, des résultats commencent à se faire sentir par les opinions de quelques acteurs du monde maritime et à affecter les statistiques et les conséquences juridiques, tendant ainsi vers une amélioration de l'état des navires et confortant de manière permanente les MoU dans leur rôle de ce système de contrôle.

III.2 Le contrôle des navires par l'état du port en Algérie

L'ordonnance n°76-80 du 23.10.1976, modifiée et complétée par la loi n°98-05 du 25-06-1998 portant code maritime algérien (CMA), octroie à l'inspecteur le droit d'exercer ses prérogatives à bord des navires étrangers faisant escale dans les ports sous juridiction nationale.

Article 261(CMA) « Tout navire est sujet à tout moment dans les ports algériens au contrôle de l'autorité administrative maritime. Ce contrôle a pour objet de vérifier la validité des titres de sécurité et de s'assurer que le navire réunit les conditions de bonne navigabilité, les conditions de travail d'hygiène et d'habitabilité à bord et que, d'une manière générale, son état correspond aux indications portées sur les titres de sécurité »

Article 262(CMA) « (Si) le navire ne réunit pas les conditions réglementaires de sécurité, l'autorité administrative maritime prend toutes les mesures nécessaires [...] pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il peut prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage»

Reconnaissant l'amélioration qu'a généré le contrôle des navires par l'Etat du port dans le cadre de la coopération régionale , et désirant bannir les navires sous-normes de ses ports.

Le contrôle des navires étrangers dans les ports algériens, effectué au titre de l'Etat du port, est devenu effectif après la ratification par l'Algérie du MED MOU par décret présidentiel n°2000-58 datant du 13-03-2000.

Par cette adhésion, l'Algérie s'est engagé à prendre toutes les dispositions nécessaires pour ratifier les instruments pertinents aux fins de l'application du Mémoire d'Entente, Ce contrôle est confié au Service National Des Garde-côtes (SNGC).

III.2.1 Contribution de l'Algérie au Med Mou

L'Algérie étant Partie au MED MOU, elle s'est engagée à atteindre un nombre total d'inspection par an correspondant à un taux de 15% du nombre estimé de navires étrangers entrés dans ses ports. Il serait donc utile de souligner la contribution de l'Algérie au MED MOU dans le domaine du contrôle des navires au titre de l'Etat du port.

Les tableaux suivants représentent le nombre total des inspections, détentions entre 2014-2020 dans la région relevant du MED MOU.

Table III.1 — contribution d'inspection/détention de chaque état membre du MED MOU

Country	Inspections								Detentions							
	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Total
Algeria	589	732	435	534	465	411	37	3203	7	4	2	0	0	1	0	14
Cyprus	126	136	147	123	114	106	31	783	18	13	13	12	7	9	0	72
Egypt	1650	1557	1060	1149	1100	913	961	8390	108	57	39	42	34	9	8	297
Israel	181	203	205	225	280	305	186	1585	7	14	25	6	4	1	2	59
Jordan	356	394	456	514	502	496	354	3072	5	1	3	8	9	8	4	38
Lebanon	485	504	553	582	539	526	372	3561	2	6	4	9	7	3	1	32
Malta	205	191	239	218	201	187	158	1399	12	7	5	5	6	8	3	46
Morocco	530	529	441	403	526	659	128	3216	1	0	2	1	0	0	0	4
Tunisia	99	141	279	343	235	279	231	1607	1	1	3	12	22	14	3	56
Turkey	1125	1556	1527	1260	1438	1536	1209	9651	141	197	130	79	52	42	29	670
	5346	5943	5342	5351	5400	5418	3667		302	300	226	174	141	95	50	

Table III.2 — Pourcentage de contribution d'inspection de L'Algérie au MED MOU

Pays							
	% de contribution 2014	% de contribution 2015	% de contribution 2016	% de contribution 2017	% de contribution 2018	% de contribution 2019	% de contribution 2020
Algérie	11.01%	12.31%	8.14%	9.98%	8.61%	7.58%	1.01%

Le contrôle des navires au titre de l'Etat du port en Algérie, en termes de chiffres, est illustré dans le tableau suivant :

Table III.3 — Statistiques de PSC en Algérie (source : DAM/SNGC)

Années	Nombre de navires	Nombre d'inspections	Inspections avec déficiences	Inspections avec détentions	Taux d'inspection
2014	3672	589	139	7	15,01%
2015	3989	732	154	3	17,75%
2016	3524	435	92	2	12,34%
2017	3314	534	102	1	16,11%
2018	3097	465	69	3	15,01%
2019	2997	411	81	1	13,71%
2020	2114	37	9	0	1,75%

À la vue des statistiques représentées dans les tableaux ci-dessus , la première conclusion qu'on peut tirer est que le taux d'inspection de 15% pour lequel l'Algérie s'est engagée à atteindre dans le cadre du MED-MOU a été dépassé pour les années 2014, 2015, 2017 et 2018.

En 2016, le taux de navires étrangers inspectés dans le cadre de l'Etat du port est de 12,34% , cette diminution enregistrée est due essentiellement en l'absence des officiers inspecteurs pour des raisons professionnels, ce qui a influé négativement sur le taux global des inspections.

Remarquons que le taux de navires étrangers inspectés durant les années 2019 et 2020 a enregistré une diminution, cette diminution est due à les mesures préventives et les restrictions reliées à la pandémie de COVID-19.

Néanmoins, le taux des inspections durant la période allant de 2014 à 2020 est jugé d'une manière générale acceptable et répond aux exigences et recommandations de la convention en vigueur ratifiée par l'Algérie.

III.3 L'analyse quantitative des résultats du contrôle par l'Etat du port

Bien que les différents intervenants du milieu maritime aient des opinions partagées concernant la mise en place des MoU, Il s'agit ici de déterminer si en quelques années de contrôle par l'Etat du Port, le nombre de navires sous-normes a diminué confirmant ces opinions et ainsi aboutir à posteriori à la légitimité des contrôles par les PSC. Nous avons déjà mentionné que le concept de navire sous-normes pouvait revêtir une application large et difficilement identifiable. Afin d'atteindre nos objectifs, nous utiliserons certains indicateurs et statistiques disponibles mais rares, telles que la perte et la mise à la ferraille des navires. Il faut souligner la nécessité d'analyser plusieurs indicateurs liés à l'impact des du contrôle des Mémoires, afin de pouvoir confirmer les tendances observables. Pour chacun de ces indicateurs, notre étude portera, dans un premier temps, sur l'aspect méthodologique, l'observation des résultats à l'échelle mondiale, l'analyse de ces derniers et enfin dans un deuxième temps, les critiques que l'on peut énoncer sur l'efficacité de l'intervention des différents MoU à l'échelle régionale.

III.3.1 L'évolution des pertes de navires dans le monde

III.3.1.1 La méthodologie

On peut tout à fait convenir qu'il existe un lien direct entre l'état dégradé des navires sous normes et le manque de compétence de leurs équipages d'une part et le nombre des naufrages d'autre part. Nous pourrions raisonnablement s'attendre à ce que la dégradation des normes de maintenance des navires et qualité de leurs équipages serait proportionnelle au taux des accidents maritimes.

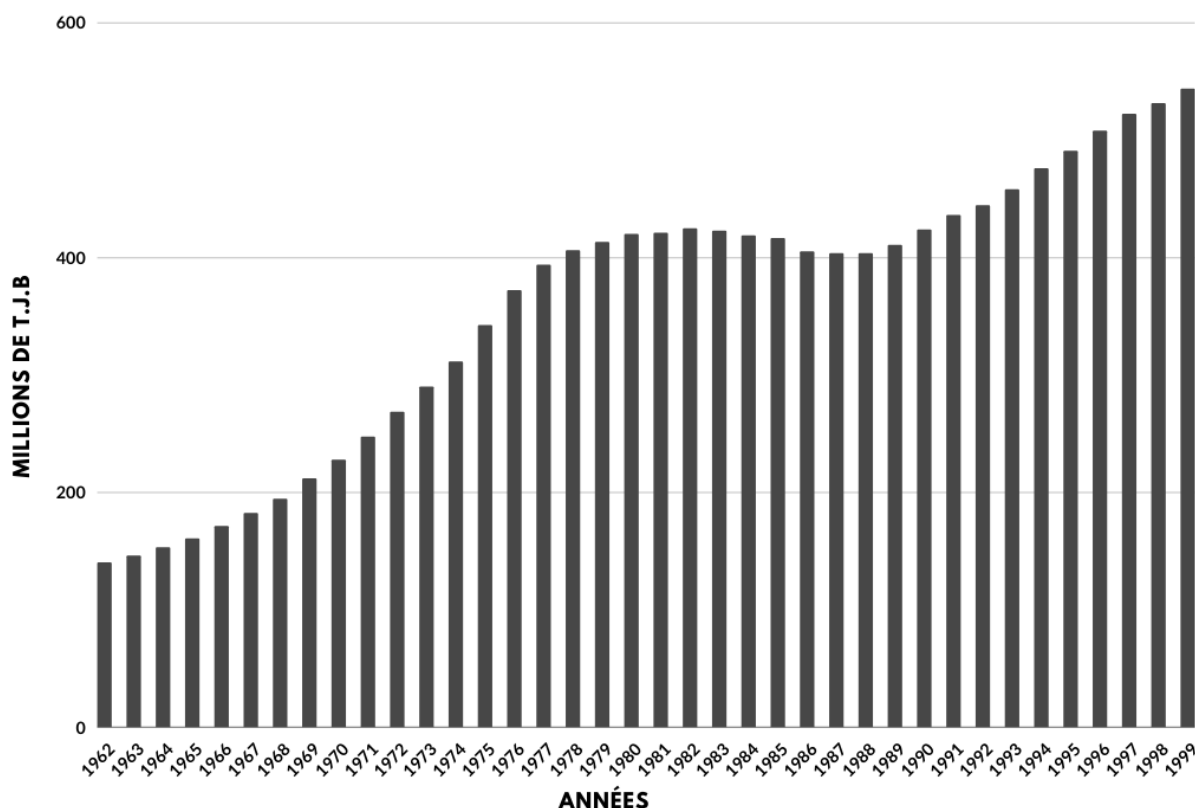
L'efficacité du contrôle par l'Etat du Port peut donc être contrôlée par le nombre de navires perdus tant par leur nombre ou leur tonnage. L'augmentation du nombre de navires ou de tonnage perdus constituerait donc l'échec de ce nouvel acteur qu'est le PSC à enrayer le fléau des navires sous normes. Par contre, si le phénomène s'inverse et que le nombre de navires/tonnage perdus décroît, nous constaterons donc un rapport de réciprocité entre le contrôle par les Etats du Port et la réduction des navires sous normes.

L'évolution des données peut contenir une variable qui fausserait les résultats attendus à savoir l'évolution de la taille des navires. Effectivement, une réduction du nombre de navires perdus en mer pourrait être causé simplement par une diminution de la flotte mondiale.

Aussi, il y a lieu de bien apprécier ces nuances dans l'évolution de la flotte mondiale pour éviter l'ambiguïté. La première des sociétés de classification (Lloyds Register) a fourni des statistiques sur les changements du tonnage mondial (perte et mise à la ferraille des navires) et publiées dans le cadre des analyses statistiques de cette fondation [7]. Mais ces statistiques ne sont disponibles que pour l'ensemble du globe et non par région déterminée, et ont été compilées sur plusieurs décennies. Aussi, l'analyse de l'évolution des données statistiques permettra d'entrevoir des résultats sur le long terme.

Il y a lieu de noter que les statistiques sur les pertes et mise à la ferraille des navires sont exprimés en tonnage en jauge brute (TJB) étant un indicateur de la capacité commerciale des navires et en nombre d'unités. Le tonnage a toujours été la forme de calcul utilisée et exprimant l'évolution de la flotte mondiale car exprimant l'évolution de la capacité commerciale des navires, tandis que le nombre de navires n'a été utilisé que depuis 1972.

III.3.1.2 les résultats de l'évolution du tonnage mondial

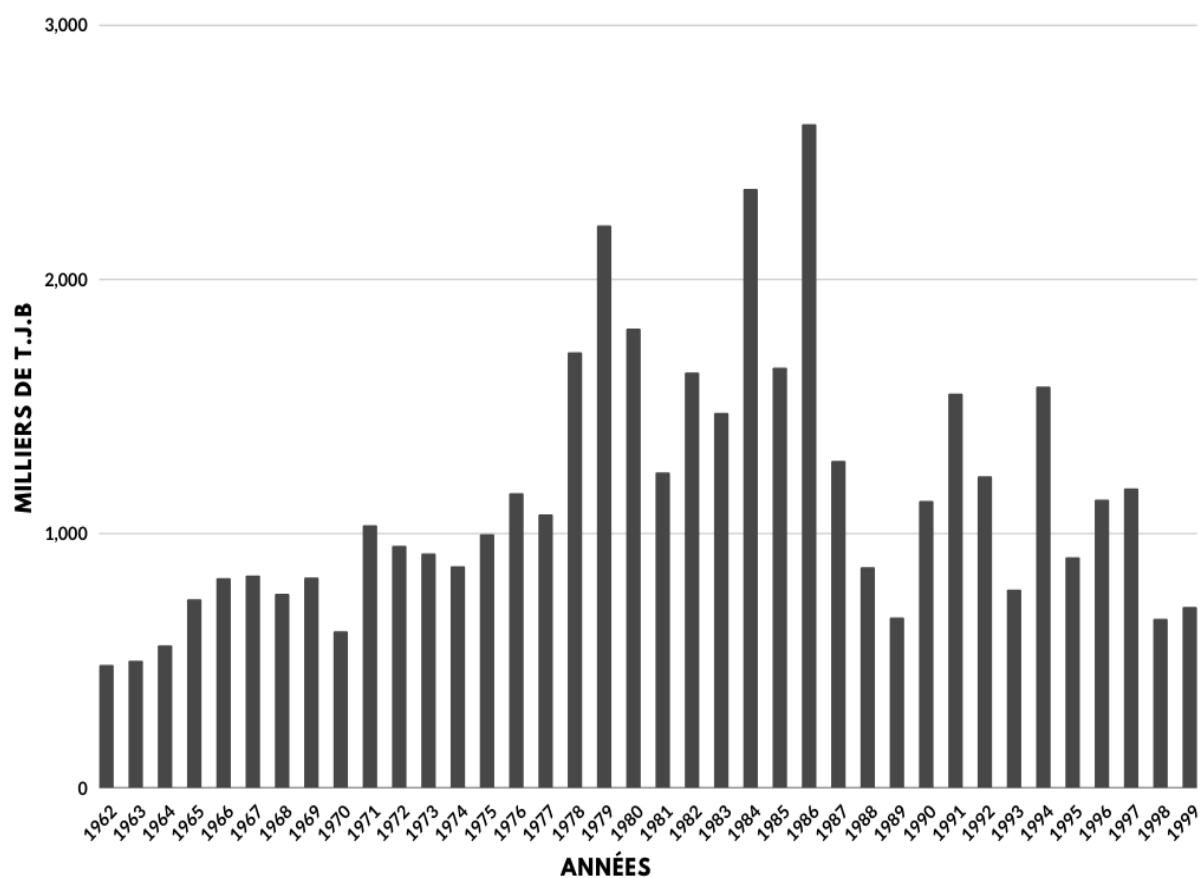


Graphie III.1 — Le tonnage mondiale en millions de t.j.b [7]

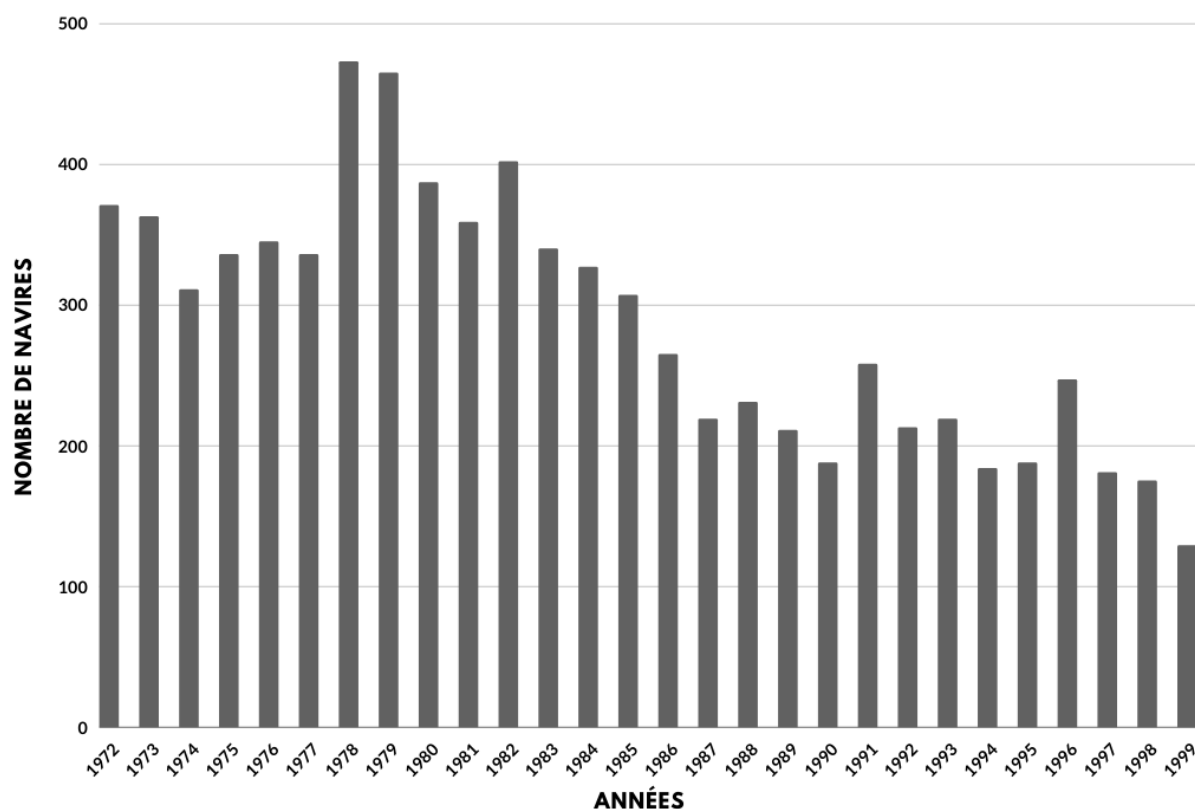
L'évolution du tonnage mondial de 1962 à 1999 montre une augmentation marquée de la flotte commerciale à travers le monde. En effet, selon le graphique 1, nous pouvons constater que le nombre de tonneaux de jauge brute a presque été multiplié par quatre entre 1962 et 1999 (une augmentation de 388%).

Toutefois, cette évolution ne s'est pas fait de manière constante puisque pour la période qui s'étend de 1982 à 1990, l'évolution de la flotte mondiale marque un plateau d'arrêt pendant lequel l'industrie connaît même une régression limitée. Ce n'est qu'après 1990 que le tonnage mondial reprend une véritable croissance aussi importante qu'avant 1982.

III.3.1.3 les résultats des navires perdus



Grappe III.2 — Le tonnage perdu en milliers de t.j.b [7]



Graphe III.3 — Le nombre de navires perdus [7]

Le graphique 2 montre une certaine irrégularité quant à l'évolution du tonnage perdu. La période s'étendant de 1962 à 1978 connaît une croissance constante du tonnage perdu. De 1978 à 1982, il est évident que l'industrie maritime connaît une véritable crise face à la sécurité des navires. Cette crise s'exprime par les chiffres élevés tant au niveau de la perte de tonnage que du nombre de navires, tel qu'en font foi respectivement les graphiques 2 et 3. Toutefois, par l'analyse comparative de ces graphiques on remarque, qu'entre 1984 et 1986, le nombre de navires perdus diminue alors que le tonnage perdu a tendance à rester élevé. Nous pouvons en déduire que des navires de fort tonnage ont fait naufrage au cours de cette période.

Enfin, de 1986 jusqu'à 1999, les chiffres démontrent une tendance certaine à la diminution des pertes de navires en mer. Cette tendance est évidente à l'égard du nombre de navires alors que dans le cas du tonnage perdu nous assistons à des résultats en dent-de-scie. Néanmoins, de 1978 à 1999, le nombre de navires perdus est passé de 473 à 129, il s'agit d'une réduction étonnante de 72,8% ne laissant ainsi aucune incertitude quant à l'existence d'une tendance lourde et durable à l'amélioration des conditions de navigabilité des navires.

III.3.1.4 L'analyse des résultats

En faisant le parallèle de ces données avec la chronologie des mémorandums, nous pouvons constater que la création du Mémorandum de La Haye (1978), précurseur du Mémorandum de Paris, est intervenue au moment où on assistait à une augmentation effroyable du nombre de navires perdus en mer. Bien que de 1978 à 1982 les pertes diminuent, le tonnage perdu a pour sa part tendance à augmenter. Le mémorandum de Paris, signé en 1982, est intervenu au moment où on assistait au naufrage des navires à gros tonnage. Après 1982 et jusqu'en 1999, le tonnage perdu atteindra encore des niveaux élevés notamment en 1984 ainsi qu'en 1986, mais oscillera par la suite à des niveaux comparables à ceux d'avant 1978. Pour la même période, le nombre de navires perdu ne fera que décroître de manière prononcée. Nous pouvons conclure de ces chiffres que tout indique un accroissement de la qualité des navires.

Ces chiffres sont d'autant plus révélateurs qu'il est important de garder à l'esprit que le tonnage mondial a augmenté considérablement à partir de 1990. Or la tendance à la baisse du tonnage perdu ou encore, de manière plus prononcée, du nombre de navires perdus est étonnant puisque normalement nous aurions dû observé une tendance à la stabilisation des pertes ou à leur augmentation. Pour la période de 1990 à 1999, il s'agit en réalité d'une accentuation de la tendance à la diminution des pertes de navire ou de tonnage en proportion de la croissance de la flotte mondiale. Or, si nous faisons un parallèle, certains mémorandums, notamment ceux de Vina Del Mar et de Tokyo, ont été mis en place durant cette période sans compter le renforcement du Mémorandum de Paris à l'aide des directives émises par l'Union Européenne en 1993 et 1995. À la lumière de ces deux corrélations qui viennent d'être établies, nous sommes justifiés d'émettre l'hypothèse qu'il existe une incidence entre l'avènement des mémorandums et la diminution de la proportion de navires sous-normes au sein de la flotte mondiale.

III.3.2 L'évolution du nombre de navires relégués à la ferraille

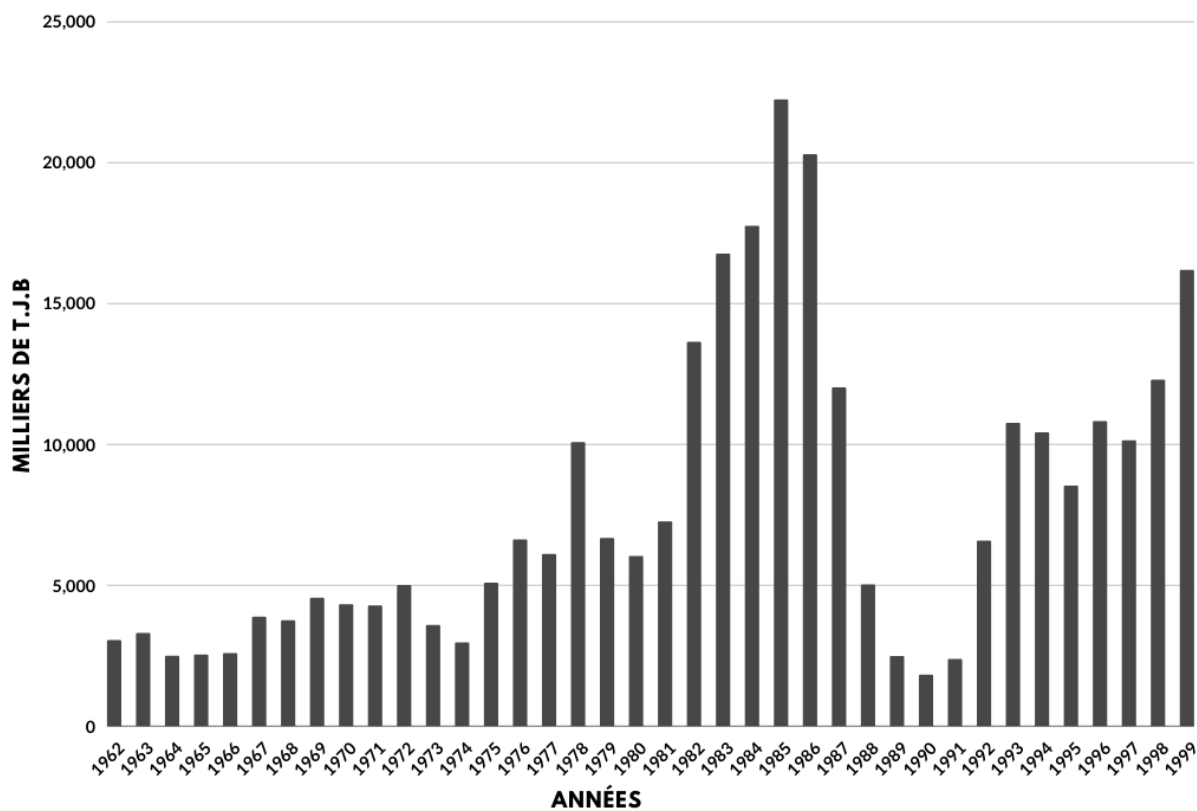
III.3.2.1 La méthodologie

Il est intéressant d'étudier, au même titre que l'analyse de l'évolution des navires perdus, l'évolution du nombre de navires et du tonnage mis à la ferraille. Les navires relégués à la ferraille peuvent eux aussi constituer un indicateur représentatif d'une situation d'innavigabilité puisqu'un navire qui n'est plus apte à la navigation est désarmé et démantelé. Nous pouvons espérer que face à un environnement contraignant au plan du respect des normes de sécurité tel que celui imposé par le contrôle de l'État du port, les propriétaires de navires sauront éliminer leurs unités indésirables. Encore ici, nous devons évaluer cet

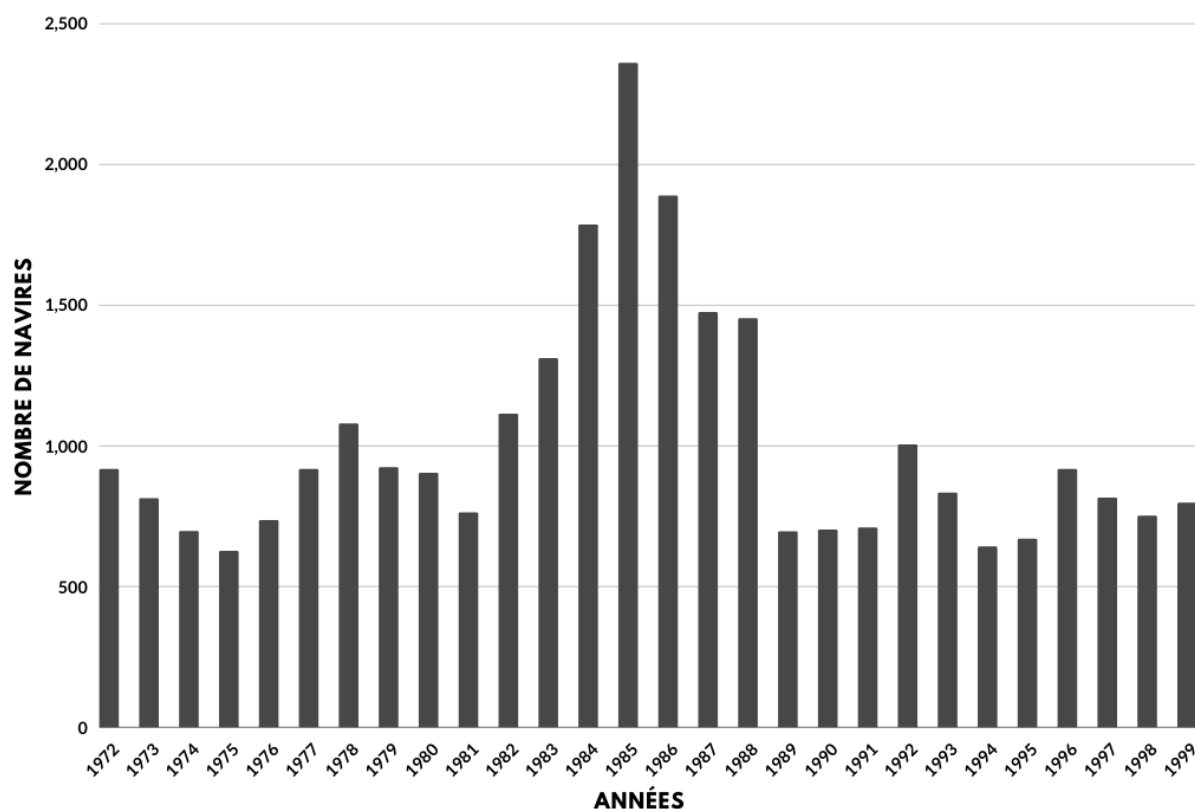
indicateur en regard de l'évolution de la flotte mondiale afin d'isoler certains phénomènes.

Comme dans le cas des pertes de navire, les données que nous utiliserons sont issues de la Lloyd's Register et ont été publiées par le Comité des transports maritimes de l'O.C.D.E . Nous utiliserons les données en tonnage jauge brute utilisé depuis le début des compilations ainsi que le nombre de navires qui pour sa part est utilisé dans les statistiques depuis 1972.

III.3.2.2 Les résultats



Graphe III.4 — Le tonnage mis à la ferraille en milliers de t.j.b [7]



Graphe III.5 — Le nombre de navire mis à la ferraille [7]

Nous pouvons observer sur le graphique 4 que pendant la période de 1962 à 1982, le tonnage mis à la ferraille n'a pas suivi la même évolution que le tonnage mondial (graphique 1). En effet, pendant la période durant laquelle le tonnage mondial connaissait une croissance très importante, le tonnage mis à la ferraille n'a connu qu'une très faible augmentation n'atteignant qu'un léger pic en 1978. Nous pouvons déduire de cette comparaison des données que le nombre de vieux navires encore en activité devait s'accroître de manière importante au cours de cette période. Pour la période de 1982 à 1989, nous constatons grâce aux graphiques 4 et 5 que le tonnage ainsi que le nombre de navires mis à la ferraille atteignent des niveaux très élevés. Cette période est caractérisée par un pic phénoménal. En effet, en 1986 on atteint les 22 229 milliers de t.j.b. pour 2360 navires mis à la ferraille alors qu'en 1981 les proportions n'étaient que de 7 252 milliers de t.j.b. pour 762 navires. Nous assistons, pour cette période, au désarmement d'une proportion importante de la flotte mondiale. Cette situation se reflète aussi au niveau de l'évolution du tonnage mondiale (graphique 1) puisqu'il correspond au plateau déjà observé pour la même période. Il est évident que durant ces quelques années nous avons assisté à ce que nous pourrions qualifier de renouvellement majeur de la flotte mondiale. Quant à la période qui s'étend de 1990 à 1999, nous constatons par le graphique 5 que le nombre de

navires mis à la ferraille a retrouvé les niveaux d'avant 1982. Pour ce qui est du tonnage mis à la ferraille, le graphique 4 indique pour la même période des résultats étonnants en regard de ce qui précède puisque les chiffres montrent les niveaux élevés du tonnage mis à la ferraille de 1993 à 1997 et, en 1998 et 1999, une accentuation du phénomène. Nous pouvons en déduire que durant cette période un plus grand nombre de navires de gros tonnage a été désarmé et mis à la ferraille¹.

III.3.2.3 L'analyse des résultats

Il est intéressant de constater que le renouvellement de la flotte mondiale intervient un an après la mise en place du Mémoire de Paris en 1982. Nous pourrions émettre l'hypothèse que devant l'avènement d'un nouveau système de contrôle en Europe, les propriétaires de navires ont décidé de mettre à la ferraille leurs navires les plus anciens. Par contre, Pierre Plamondon, du Bureau de la Sécurité Maritime, explique que le renouvellement de la flotte est essentiellement dû à la disparition des vraquiers. Ils ont été mis à la ferraille à cause de leur manque de rentabilité dans un monde où le marché du transport se spécialise, entre autres, avec l'avènement du transport multimodal impliquant l'utilisation de portes conteneurs .

À partir de 1992, malgré la stabilisation du nombre de navires mis à la ferraille, on assiste de nouveau à une tendance vers l'augmentation du tonnage mis à la ferraille. À l'issue de cette étude comparative, nous pouvons affirmer que des navires de fort tonnage ont été mis à la ferraille dès 1993. Il est étonnant de constater que des propriétaires de navire ont voulu se débarrasser de ce type de navire lors d'une importante croissance économique mondiale. Or, 1992 marque le début de l'intensification des contrôles par l'État du port notamment par la multiplication des mémorandums à travers les diverses régions du globe. Une certaine corrélation s'établit donc entre l'avènement des mémorandums et la diminution des navires sous-normes.

En fait, dès 1993, il s'agit principalement de vraquiers construits dans les années 1970 qui ont été mis à la ferraille à la suite d'un programme d'intensification de contrôle effectué par l'A.L.C.S. ainsi que par les États du port. À partir de 1996, la mise à la ferraille du gros tonnage correspond au retrait des grands pétroliers à coque simple. En effet, ce type de transporteur doit se conformer aux nouvelles règles du Code ISM qui oblige les pétroliers à être munis d'une coque double.

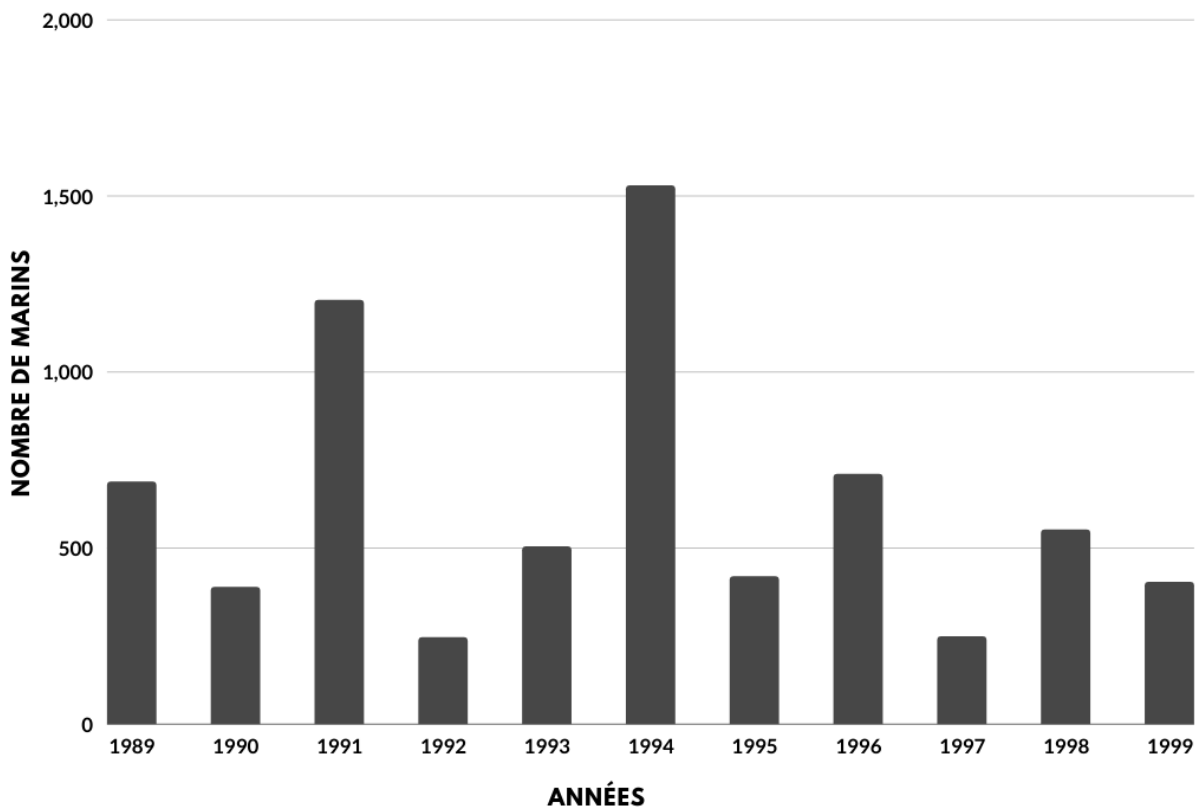
1. Pierre Plamondon, adjoint au gestionnaire au Bureau de la Sécurité du Ministère des transports (Transport Canada), explique, lors d'une entrevue effectuée le 20 décembre 2002, que ces résultats expriment la mise à la ferraille des pétroliers à coque simple au cours des dernières années.

III.3.3 Le nombre de marins ayant perdu la vie dans le cadre de leur fonction

III.3.3.1 La méthodologie

Le nombre de perte de vie des marins en mer constitue un excellent indicateur en regard du concept de navire sous-normes. En effet, nous pouvons facilement imaginer que le non-respect des normes de sécurité à bord des navires entraîne un nombre élevé d'accidents pour le personnel des navires. À l'opposé, dans la mesure où un grand nombre de propriétaires de navires fait respecter les normes de sécurité à bord de leur navire, nous devrions assister à une diminution de ce nombre. Mentionnons que cet indicateur est d'autant plus intéressant à analyser que l'objectif ultime du contrôle par l'État du port tel que mis en place par les mémorandums est évidemment d'empêcher les navires de faire naufrage, mais surtout de protéger la vie humaine en mer.

III.3.3.2 Les résultats



Graphe III.6 — Le nombre de marins ayant perdu la vie dans le cadre de leur fonction

Nous pouvons observer sur le graphique 6 que le nombre de marins ayant perdu la vie dans le cadre de leur fonction n'a pas une évolution constante. D'une part, les années 1991

et 1994 ont été de véritables hécatombes. Ces années correspondent à une augmentation du nombre de navires perdus tel qu'observé sur les graphiques 2 et 3. D'autre part, nous pouvons constater qu'à part les deux années précédemment mentionnées le nombre de marins ayant perdu la vie en mer oscille entre 700 et 250 individus donnant ainsi au graphique une configuration en dent-de-scie.

III.3.3.3 L'analyse des résultats

En faisant abstraction des années 1991 et 1994 qui semblent avoir un aspect exceptionnel, l'apparence en dent-de-scie du graphique 6 ne permet pas d'identifier une véritable tendance vers une croissance ou une décroissance du nombre de victimes. Il semble plutôt y avoir une stabilité entre deux amplitudes (entre 710 et 246 personnes). Bien qu'à la première analyse du graphique 6 nous pourrions dire qu'il n'y a pas d'amélioration de la sécurité à bord des navires au cours de la décennie traitée, se serait sans compter sur le phénomène d'expansion de la flotte mondiale dont nous avons traité précédemment (graphique 1). En effet, le nombre de marins ayant perdu la vie aurait normalement augmenté en proportion de l'augmentation du tonnage mondial au cours de la même période. Or, ce n'est pas le cas puisque les résultats ne montrent aucune véritable tendance à l'augmentation. Nous devons donc en déduire que la proportion de marins décédés en mer par rapport au tonnage mondial tend à diminuer. Nous pouvons conclure que nous sommes devant une amélioration des dispositifs de sécurité à bord des navires. Or cette amélioration coïncide avec l'avènement des nombreux mémorandums qui ont suivi le Mémorandum de Paris. L'apparence d'un lien de causalité entre l'avènement du contrôle par l'État du port et la diminution du taux de mortalité des marins semble établie.

III.4 L'analyse quantitative de l'efficacité des différents mémorandums d'entente

Nous venons d'étudier l'incidence du contrôle par l'État du port sur le nombre de navires sous-normes à l'échelle mondiale. De manière complémentaire à cette analyse, nous pouvons tenter d'examiner quantitativement l'efficacité d'application pour chacun des mémorandums. Cette approche permettra de comparer la volonté qui anime les membres de chacun des mémorandums d'effectuer les contrôles à bord.

III.4.1 Méthodologie

L'utilisation de la mesure quantitative dans le cadre de l'étude comparative de l'efficacité des différents mémorandums à effectuer le contrôle à bord des navires exige des indicateurs directs provenant de sources comparables.

III.4.1.1 Le choix des indicateurs

Pour cette étude comparative, nous utiliserons donc les mêmes indicateurs, à savoir, le nombre d'inspections, le nombre de détentions et la proportion en pourcentage de détention par rapport au nombre d'inspections. Ces indicateurs ont l'avantage d'être simples en ce qui a trait à la compilation des données et à la façon d'être traités par les secrétariats des mémorandums de Paris, de Tokyo, de Vina Del Mar ainsi que de l'Océan Indien. Ces indicateurs permettent aussi de mesurer l'efficacité des mémorandums d'entente.

D'une part, le nombre d'inspections peut constituer un indicateur pertinent quant à la valeur générale du système du contrôle par l'État du port instauré par les mémorandums.

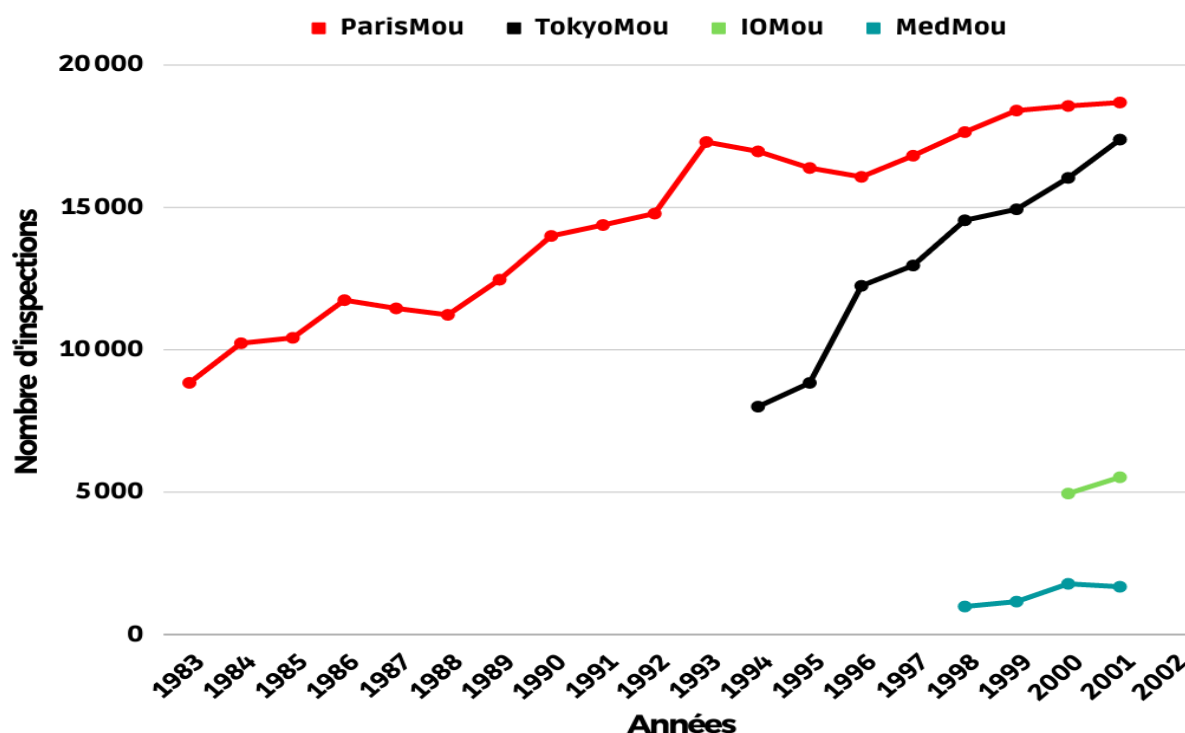
D'autre part, pour ce qui est de la détention des navires, rappelons qu'elle représente la principale sanction à l'encontre du non-respect des normes de sécurité. L'évolution du nombre de détentions ordonnées par les autorités de l'État du port peut donc constituer un excellent indicateur.

III.4.1.2 Le choix des mémorandums et des sources

Nous serons appelés à effectuer certaines comparaisons entre les résultats des divers mémorandums, ces mémorandums ont l'avantage de publier des statistiques annuelles sur le nombre d'inspections et de détentions comme les mémorandums de Paris et de Tokyo, ont publié leurs résultats concernant la proportion de détentions sur le nombre d'inspection en pourcentage.

III.4.2 Le nombre d'inspections effectuées par les mémorandums

III.4.2.1 Les résultats



Graphie III.7 — Le nombre d'inspections effectuées par les Mémorandums [8]

Le Graphique 7 représente le nombre d'inspections effectuées par les divers mémorandums pour chaque année. Nous constatons sur ce graphique divers éléments :

- La courbe du Mémorandum de Paris montre une croissance générale au cours de la période s'étendant de 1983 à 2001 avec une certaine accélération de la croissance en 1993 ;
- La courbe du Mémorandum de Tokyo au cours de ses huit années d'existence montre une croissance fulgurante qui rejoint presque les niveaux du Mémorandum de Paris en 2001. De 1994 à 2001, le nombre d'inspections a plus que doublé ;
- La courbe du Mémorandum de la Méditerranée (Med MoU) montre une certaine progression malgré une décroissance en 2001 ;
- La courbe du Mémorandum de l'Océan Indien montre elle aussi un nombre d'inspections relativement faible comparable à celui du Mémorandum de Vina Del Mar, bien que supérieur à ce dernier.

III.4.2.2 L'analyse des résultats

Nous pouvons constater que le Mémorandum de Paris connaît, depuis ses débuts, une croissance relativement stable et soulignons que son nombre d'inspections est le plus élevé

de tous les mémorandums présentement étudiés.

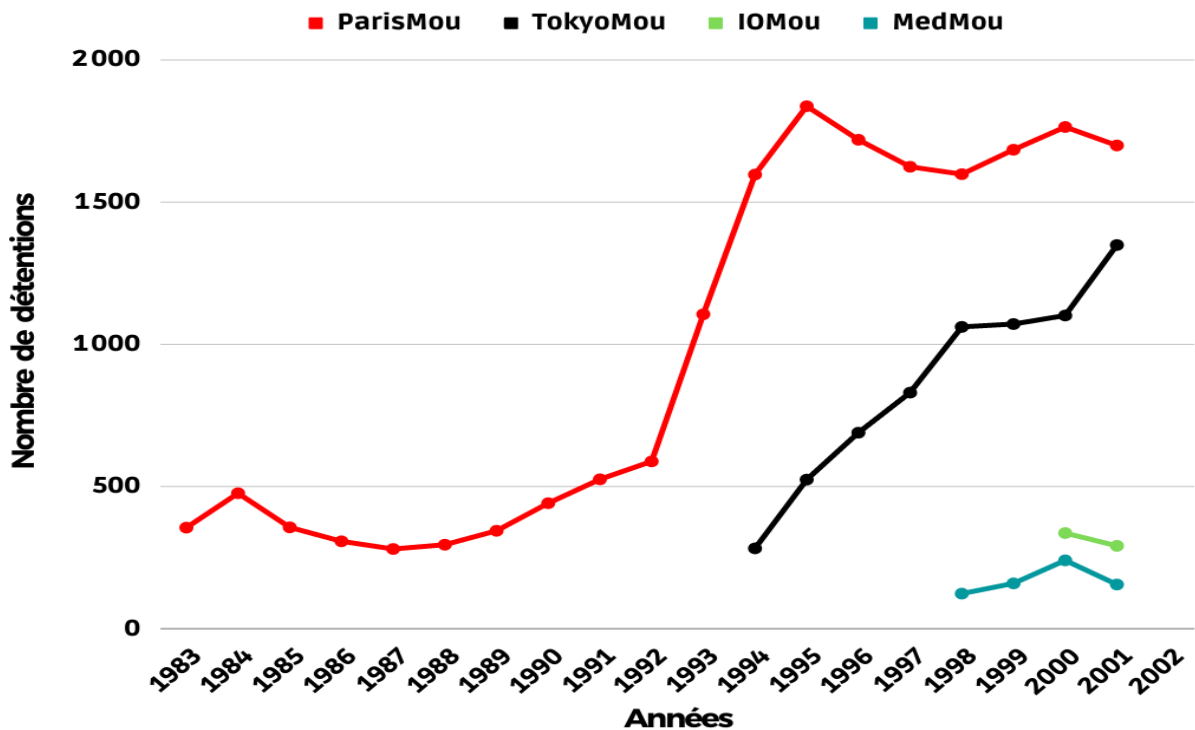
Quant au Mémorandum de Tokyo, nous pouvons dire qu'il montre une véritable intention de rattrapage vis-à-vis du Mémorandum de Paris. Nous pouvons observer les effets bénéfiques d'un engagement radical des États membres dans le but de contrôler 75% des navires accostant dans leurs ports.

Pour les résultats du Mémorandum de la Méditerranée (Med MoU), nous observons que le nombre d'inspections effectuées sur les navires fréquentant leurs installations portuaires (sur la période allant de 1998 à 2001) est très faible en comparaison avec le nombre des contrôles effectués par les membres du Paris MoU et Tokyo MoU sur la même période, représentant à peu près 6%. Nous pouvons vraisemblablement attribuer à ce faible taux d'inspections du Med MoU diverses causes, parmi lesquelles : Le nombre des pays membres du Paris MoU (27) ainsi que celui du Tokyo MoU (21) est bien plus élevé à celui du Med MoU (10) ajoutant à cela que les résultats de Malte sont communs au Med MoU ainsi qu'au Paris MoU, étant donné que ce pays est membre dans les deux Mémorandums. Nonobstant également le fait que les pays membres du Paris MoU et Tokyo MoU sont des pays très industrialisés et par conséquent de grande tradition commerciale induisant ainsi un beaucoup plus grand nombre de navires touchant leurs installations portuaires.

Enfin, en ce qui concerne les résultats du Mémorandum de l'Océan Indien, nous observons rapidement que l'engagement qu'ont pris leurs membres de contrôler 10% des navires fréquentant leurs installations portuaires réduit considérablement le nombre d'inspections.

III.4.3 Le nombre de détentions ordonnées dans les pays membres des mémorandums d'entente

III.4.3.1 Les résultats



Graphe III.8 — Le nombre de détentions ordonnées par les Mémorandums [8]

Le Graphique 8 représente le nombre de détentions ordonnées par les diverses autorités portuaires des mémorandums pour chaque année. Nous constatons sur ce graphique les éléments suivants :

- La courbe du Mémorandum de Paris montre clairement deux phases exprimées par deux plateaux à différents moments. La période de 1983 à 1992 constitue le premier plateau puisque le nombre de détention reste relativement stable malgré un début élevé en 1984 avec 476 détention suivies d’une certaine décroissance. En 1993,une croissance où le nombre de détention a encore doublé. La période de 1994 à 2001 constitue le second plateau où le maximum est atteint en 1995 avec 1837 détentions suivi d’une légère décroissance jusqu’en 1998 avec 1598 détentions et une nouvelle croissance par la suite. Entre les deux plateaux, le nombre de détention a triplé ;
- La courbe du Mémorandum de Tokyo montre encore ici une spectaculaire croissance du nombre de détentions. En 2001, il Ya eu près de cinq fois le nombre de détentions ordonnées en 1994, au début des activités du Mémorandum ;
- La courbe du Mémorandum de la Méditerranée (Med MoU) montre une croissance mais un très faible nombre d’ordonnances de détentions. Quoique pour l’année 2001,

le nombre a diminué par rapport à celui de 2000 , il reste que les nombres de détentions sont très faible et incomparable avec les chiffres des Mémoires de Paris et de Tokyo ;

- La courbe du Mémoire de l'Océan Indien indique un nombre de détentions plus élevé que celui du Mémoire de la Méditerranée . Toutefois, en 2001 ce nombre tend à diminuer.

III.4.3.2 L'analyse des résultats

Dans un premier temps, concernant le Paris MoU, mentionnons la Directive des Autorités de la Communauté Européenne de 1993 critiquant le manque d'efficacité des PSC et l'inadéquation de leur mode opératoire, les invitant et incitant à une « politique commune pour une navigation sécurisée ». A partir de cette date, il a été constaté que les mises au point et les instructions de cette Directive ont eu une incidence importante sur la mise en œuvre des pouvoirs de détention par les pays membres puisque le nombre de détentions de navires avait triplé depuis.

Le même effet avait été constaté pour le Tokyo MoU pour la même période, motivé vraisemblablement par une volonté d'égaliser la capacité des pays d'Europe à sanctionner les navires sous normes.

S'agissant du Med MoU, nous observons une très légère augmentation du nombre de détentions depuis l'année de sa création et sur une période de 3 ans (1998 -2001). Malgré cette légère augmentation, le nombre de détentions reste beaucoup plus petit par rapport au Paris MoU et Tokyo MoU (de l'ordre de 10). Ces comparaisons entre les MoU mentionnés ci-dessus restent cohérentes entre le nombre d'inspections et celui des détentions.

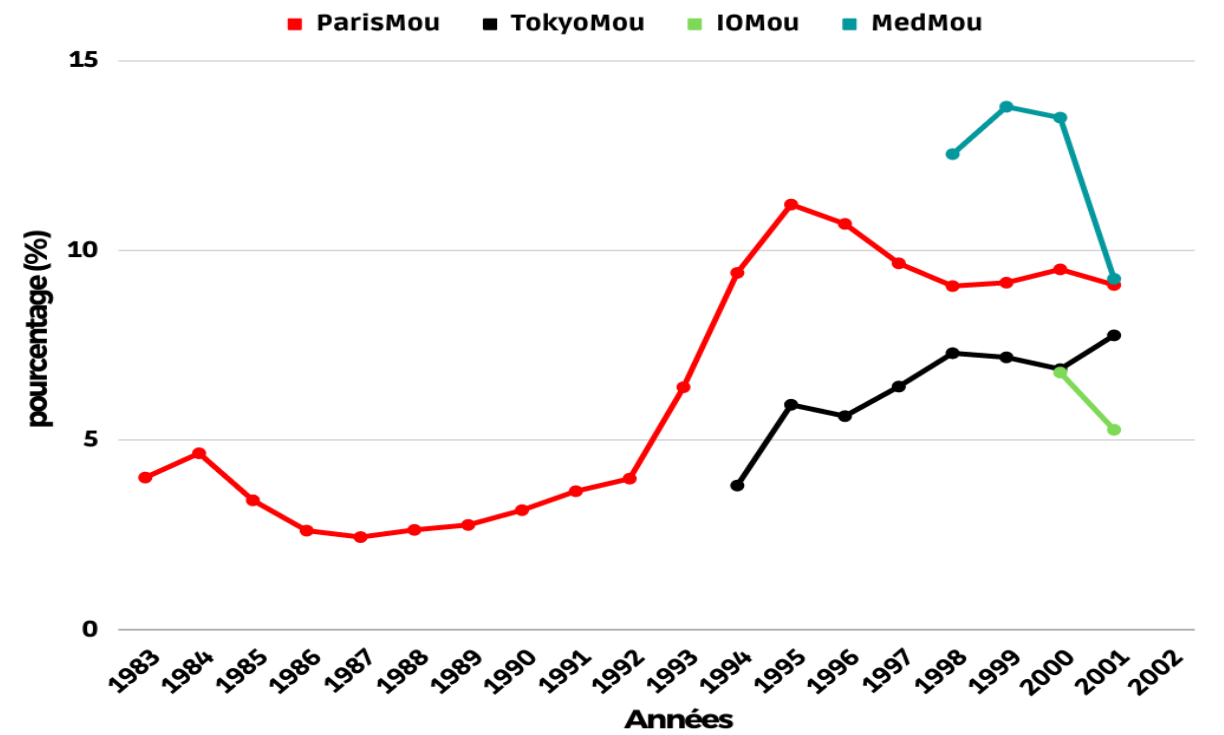
on constate que le Mémoire de l'Océan indien a ordonné plus de détentions que Med MoU alors que ce mémoire n'est qu'en début d'opération. Nous pourrions expliquer ce nombre par le faible nombre d'inspections effectuées conformément à l'engagement d'inspecter seulement 10% des navires.

Cela dit, il est bien compréhensible que les différences soient dues au fait que le nombre des pays composant ces MoU et l'importance de leurs ports commerciaux et l'ancienneté de leur création soit très différent, induisant ainsi une meilleure expérience des inspecteurs du Paris MoU et Tokyo MoU, d'autant plus que ces derniers sont principalement composés de pays ayant une grande tradition/expérience maritime ainsi qu'un grand savoir-faire dans le domaine de la construction et réparation navale. Alors, qu'en revanche, pour les pays du Med MoU, en dehors de Malte, la Turquie et peut-être Chypre, le reste des pays composant ce MoU n'ont pas les infrastructures adéquates/suffisantes (quais d'attente, disponibilité de pièces détachées, matériaux pour les réparations, chantiers navals, spécialistes, etc.)

pour éventuellement permettre aux navires détenus de se mettre aux normes. En d'autres termes on pourra dire : « qu'ils n'ont pas les moyens de leur politique ».

III.4.4 La proportion en pourcentage du nombre de détentions sur le nombre d'inspections

III.4.4.1 Les résultats



Graphe III.9 — La proportion en pourcentage du nombre de détentions sur le nombre d'inspections

Le graphique 9 représente la proportion en pourcentage du nombre de détentions sur le nombre d'inspections. Nous constatons sur ce graphique les éléments suivants :

- La courbe du Mémorandum de Paris exprime, encore ici, le phénomène d'évolution en deux phases que nous avons déjà constaté dans le graphique 8 . Comme dans ce dernier cas, la période de 1983 à 1992 constitue un premier plateau avec des taux de détention allant de 2,44% à 4,65% . L'année 1993 marque une augmentation des taux de détention. La période s'étendant de 1994 à 2001 marque le second plateau avec des taux dépassant les 9% (atteignent même des taux de 11,21% et 10,70% en 1995 et 1996) ;
- La courbe du Mémorandum de Tokyo affiche, une croissance modérée de la proportion de détentions sur le nombre d'inspections. Bien que l'année 1994, la première année d'activité du Mémorandum, ne présente pas de résultats élevés, les années

ultérieures marquent une progression de 5,93% à 7,76% ;

- La courbe du Mémorandum de la Méditerranée (Med MoU) montre des résultats instables. En effet, en 1998 le taux était de 13% pour ensuite remonter à 14% en 1999 et diminuer en 2001 à 09% ;
- La courbe du Mémorandum de l'Océan Indien montre des résultats impressionnants puisque ses pays membres réussissent dès la première année d'opération à réaliser un taux de détention presque égal à celui du Mémorandum de Tokyo. Par contre, l'année suivante marque une chute du taux.

III.4.4.2 L'analyse des résultats

L'indicateur du taux de détentions sur le nombre d'inspections permet de confirmer la place du Mémorandum de Paris comme chef de file, les États membres de ce Mémorandum semblent déterminés à faire appliquer les normes de sécurité à bord des navires et peuvent constituer une réelle menace dissuasive pour les propriétaires de navires sous-normes.

Le Mémorandum de Tokyo constitue, lui aussi, une menace efficace et sérieuse pour les propriétaires de navires sous-normes puisque les détentions sur le nombre d'inspections sont relativement élevées . Toutefois, il faut souligner que les taux de détention ont amplement dépassé ceux qui étaient en vigueur en Europe de 1983 à 1992. il faut de plus mentionner l'existence d'une tendance certaine à la croissance de ce taux. En 2001, seulement 1,33% sépare les taux de détention du Mémorandum de Tokyo de celui de Paris.

le Mémorandum de l'Océan Indien offre l'espoir que les régions formées de pays en voie de développement puissent être animées d'une réelle volonté de sanctionner le non-respect des normes de sécurité. En effet, malgré le nombre limité d'inspections et de détentions, les États membres de ce Mémorandum semblent avoir, une solide volonté d'user de sanctions à l'égard des navires non respectueux des normes de sécurité puisque le taux de détention rejoint presque celui du Mémorandum de Tokyo.

En ce qui concerne le Mémorandum de la Méditerranée (Med MoU), les grandes proportions de détentions sur le nombre d'inspections n'exprime pas l'efficacité de ce mémorandum (faible nombre d'inspections) .

Enfin, il est certain que jusqu'ici le contrôle par l'État du port mis en place par les mémorandums n'a pas eu un impact négatif. Nous avons même de bonnes raisons de croire qu'ils ont amélioré la qualité des navires sillonnant les mers. Étant donné que les mémorandums n'ont pas été mis en place au même moment, nous pourrions isoler l'impact du contrôle par l'État du port sur l'évolution des navires sous-normes. En effet, dans la mesure où le contrôle par l'État du port est efficace, nous devrions observer une diminution

du nombre de navires sous-normes quelque temps après la mise en place des systèmes de contrôle.

III.5 Conclusion partielle

Dans le cadre de ce chapitre, nous avons tenté d'effectuer un contrôle a posteriori de la légitimité du contrôle par l'État du port. Nous avons cherché à identifier, à travers certaines résultats statistiques ou incidences juridiques des pistes qui permettent de conclure sur l'efficacité du nouveau régime de contrôle instauré par les mémorandums.

D'une part, aucune donnée ne montre que, depuis l'avènement du phénomène des mémorandums, la situation se soit dégradée au plan de la sécurité maritime. Au contraire, il existe une tendance à l'amélioration.

D'autre part, la formule du Mémorandum de Paris s'est multipliée à travers diverses régions du monde constituant ainsi une certaine preuve de son efficacité, sinon de son intérêt.

Il faut donc conclure que le contrôle par l'État du port bénéficie, au stade préliminaire de son existence, de résultats positifs

Conclusion générale

Dans le cadre de cette Mémoire de fin d'études, notre objectif était d'évaluer la légitimité de l'intervention de l'État du port comme nouvel intervenant dans le contrôle de la navigabilité à bord des navires.

Premièrement, nous avons cherché à identifier les lacunes des acteurs maritimes traditionnels quant à leurs activités de contrôle de la navigabilité à bord des navires. Nous avons pu établir que sont soumis aux pressions de la mondialisation entraînant une concurrence dans le milieu du transport maritime, devant ce phénomène de mondialisation, il était nécessaire que certaines modifications interviennent sur le plan de la sécurité. En effet, les États côtiers, victimes de la diminution de l'application des normes de sécurité à bord des navires, devaient maintenant intervenir pour appliquer un tel contrôle.

deuxièmement, nous avons pu constater que l'État côtier rencontrait des difficultés à effectuer les contrôles à bord des navires en pleine mer. Par contre, le port, lorsque le navire est accosté ou au mouillage, constitue un endroit privilégié pour effectuer de telles inspections. L'État côtier devient alors l'État du port. Toutefois, les ports sont aussi soumis à la compétition. Les États de certaines régions se sont regroupés sur la base de mémorandums d'entente, elles constituent néanmoins des ententes administratives entre certains États afin de mettre en œuvre un contrôle efficace de l'aspect sécuritaire des navires et de se doter de moyens de sanction.

Troisièmement, nous avons tenté de mesurer l'impact de l'avènement des systèmes de contrôle par l'État du port sur le maintien des normes de sécurité à bord des navires. nous avons pu constater ce qui suit :

- ce nouveau mode de contrôle laisse les marins à bord des navires percevoir une amélioration de la condition des navires ;
- une tendance à l'amélioration ainsi qu'une volonté des pays membres des mémorandums d'augmenter l'efficacité des contrôles à bord des navires ;
- nous pouvons déjà anticiper un impact important de la détention ordonnée par les États du port sur la notion juridique de navigabilité en droit privé entraînant la responsabilité de l'opérateur d'un navire notamment à l'égard des contrats de transport, d'affrètement et de vente de navire.

En regard de ce qui précède, nous pouvons répondre par l'affirmative à la question de savoir si le contrôle de la navigabilité des navires par l'État port est légitime. En effet, bien que le contrôle de la légitimité a posteriori que nous avons effectué ne soit pas encore très convaincant, l'inefficacité des intervenants traditionnels ainsi que les assises juridictionnelles de l'État du port permettent de penser que ce dernier constitue le meilleur acteur qui puisse, de façon ultime, intervenir sur le plan de la sécurité maritime.

Bibliographie

- [1] E. A. Duruigbo, *Implementation, Compliance and Enforcement*. Brill Nijhoff, Jan. 2003. [Online]. Available : https://brill.com/view/book/9789004480735/B9789004480735_s006.xml
- [2] H. E. I. Anderson, "The Nationality of Ships and Flags of Convenience : Economics, Politics, and Alternatives," *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 21, p. 139, 1996. [Online]. Available : <https://heinonline.org/HOL/Page?handle=hein.journals/tulmar21&id=151&div=&collection=>
- [3] P. Payoyo, "Port State Control in the Asia-Pacific : An International Legal Study of Port State Jurisdiction," *LLM Theses*, Jan. 1993.
- [4] U. N. H. C. f. Refugees, "Refworld | Naim Molvan v. Attorney General for Palestine (The "Asya")."
- [5] O. des Nations Unies, "Convention des nations unies sur le droit de la mer," *ONU. Oceans & Law of the Sea*. [http ://www. un. org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f. pdf](http://www.un.org/depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_f.pdf), 1994.
- [6] Özçayır Z Oya, *Port State Control*. [Online]. Available : <https://b-ok.global/book/3580186/8fd901?id=3580186&secret=8fd901&dsourc=recommend>
- [7] "World Fleet Statistics | Archive & Library | Heritage & Education Centre." [Online]. Available : <https://hec.lrfoundation.org.uk/archive-library/world-fleet-statistics>
- [8] "Psc annual reports equasis - PublicStatistic." [Online]. Available : <https://www.equasis.org/EquasisWeb/public/PublicStatistic?fs=HomePage>

Résumé :

La leucémie est une forme de cancer qui peut être une maladie mortelle. Pour la réhabiliter et la traiter, il faut un diagnostic correct et précoce. Les méthodes de diagnostic de cette maladie avaient l'habitude d'être manuelles et reposaient sur les techniques de manipulation des images. Actuellement et grâce à l'émergence de l'intelligence artificielle dans le domaine médical. Le diagnostic de cette pathologie a convergé vers les algorithmes intelligents et la production des systèmes informatiques automatisés pour analyser, diagnostiquer et prédire la maladie. Ce travail présente une aperçu sur l'intelligence artificielle, des généralités sur le cancer et la leucémie principalement ainsi que les algorithmes d'intelligence artificielle les plus utilisés dans le domaine de diagnostic médical. Ensuite, nous avons comparé les différentes approches abordées dans la littérature. Enfin, nous avons proposé une solution pour la détection de la leucémie basée sur la fusion de données.

Mots clés : intelligence artificielle, apprentissage automatique, apprentissage profond, diagnostic, cancer, leucémie.

Abstract:

Leukemia is a form of cancer that can be a fatal disease. In order to rehabilitate and treat it, correct and early diagnosis is necessary. The methods of diagnosis of this disease used to be manual and based on image manipulation techniques. Currently and thanks to the emergence of artificial intelligence in the medical field. The diagnosis of this pathology has converged towards intelligent algorithms and the production of automated computer systems to analyze, diagnose and predict the disease. This work presents an overview on artificial intelligence, generalities on cancer and leukemia mainly, and the most used artificial intelligence algorithms in the field of medical diagnosis. Then, we compared the different approaches discussed in the literature. Finally, we proposed a solution for the detection of leukemia based on data fusion.

Keywords: artificial intelligence, machine learning, deep learning, diagnosis, cancer, leukemia.

ملخص :

اللوكيميا هو نوع من السرطان يمكن أن يكون مرضًا قاتلاً. لإعادة تأهيله وعلاجه ، هناك حاجة إلى التشخيص الصحيح والمبكر. كانت طرق تشخيص هذا المرض يدوية تعتمد على تقنيات التلاعب بالصورة. حاليًا وبفضل ظهور الذكاء الاصطناعي في المجال الطبي. أصبح تشخيص هذه الحالة المرضية يعتمد على الخوارزميات الذكية وإنتاج أنظمة الكمبيوتر الآلية لتحليل المرض وتشخيصه والتنبؤ به. يقدم هذا العمل لمحة عامة عن الذكاء الاصطناعي ، وعموميات السرطان وسرطان الدم بشكل أساسي بالإضافة إلى خوارزميات الذكاء الاصطناعي الأكثر استخدامًا في مجال التشخيص الطبي. بعد ذلك ، قمنا بمقارنة الأساليب المختلفة التي تم استعمالها في هذا الصدد. أخيرًا ، اقترحنا حلاً للكشف عن سرطان الدم بناءً على دمج البيانات.

الكلمات المفتاحية : الذكاء الاصطناعي ، التعلم الآلي ، التعلم العميق ، التشخيص ، السرطان ، اللوكيميا.