FACULTE DE DROIT ET DE SCIENCES POLITIQUES

ECOLE DOCTORALE : DROIT ET SCIENCES SOCIALES

N° attribué par la Bibliothèque
! !

_ _ _ _ _ _ **Année : 2010** _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

THESE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITE DE NANTES

DISCIPLINE : DROIT PRIVE

Présentée et soutenue publiquement
Par

Amour Christian ZINSOU

Le 04 mai 2010

TITRE

LE MEMORANDUM D'ENTENTE D'ABUJA ET LE RENFORCEMENT DE LA SECURITE DES TRANSPORTS MARITIMES EN AFRIQUE

JURY

M. Martin NDENDE
Professeur à l'Université de Nantes (Directeur de la Thèse)

M. Antoine VIALARD
Professeur Emérite à l'Université Montesquieu – Bordeaux IV (Rapporteur)

Mme Cécile de CET-BERTIN
Maître de Conférences HDR à l'Université de Brest (Rapporteur)

M. Arnaud MONTAS
Maître de Conférences à l'Université de Brest

M. Patrick CHAUMETTE
Professeur à l'Université de Nantes (Président du Jury)

M. Martin-Parfait Aimé COUSSOUD-MAVOUNGOU
Ministre Délégué à la Marine Marchande de la République du Congo
Président en Exercice du Mémorandum d'Entente d'Abuja

L'Université n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leur auteur.

DEDICACE

Je dédie cette thèse de doctorat aux familles ZINSOU et SOSSOU.

TABLE DES ABREVIATIONS, SIGLES ET ACRONYMES

Institutions, acronymes et sigles divers

ACNMA :	Association des Compagnies Nationales de Navigation Maritime
AESM :	Agence Européenne de Sécurité Maritime
AGPAOC :	Association de Gestion des Ports en Afrique de l'Ouest et du Centre
CCJA :	Cour Commune de Justice et d'Arbitrage (dans l'espace OHADA)
CEE :	Communauté Economique Européenne
CIMA code	Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances
CMB :	Convention de Montégo Bay
CNUCED :	Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement
CNUDCI :	Commission des Nations Unies pour le Droit du Commerce International
COLREG :	Collision Regulations
CMEAOC/TM :	Conférence Maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes
IACS :	International Association of Classification Societies
IMDG :	International Maritime Dangerous Goods
IUMI	International Union of Marine Insurance
ISPS Code :	International Ship and Port Facility Security Code
MARPOL :	Marine Pollution
MOU :	Memorandum of understanding
OACI :	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OCDE :	Organisation pour la Coopération et le Développement Economique
OHADA	Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique
OIT :	Organisation Internationale du Travail
OMAOC :	Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre

OMCI :	Organisation Intergouvernementale Consultative de la Navigation Maritime
OMI :	Organisation Maritime Internationale
ONU :	Organisation des Nations Unies
OUA :	Organisation de l'Unité Africaine
PNUE :	Programme des Nations Unies pour l'Environnement
SOLAS :	Safety of Life At Sea
STCW :	Standards of Training, Certification and Watchkeeping
UA :	Union Africaine
UCCA :	Union des Conseils des Chargeurs Africains
UE :	Union Européenne
UEMOA :	Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine

Périodiques et Revues

ADMA	Annuaire de Droit Maritime et Aérien
ADMO	Annuaire de Droit Maritime et Océanique
DMF	Droit Maritime Français
RAMATRANS	Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports
RCTAM	Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes

Expressions et locutions contextuelles

ibid.	référence précédente
idem :	référence identique
op. cit.	référence précitée
p.	page/pages
s.	suivant/suivante
Tjb	tonnage de jauge brut est le volume total des espaces clos du navire exprimé en tonnes. 1 tjb = 100 pieds cubes ou 2831 m^3
vol.	volume

REMERCIEMENTS

Qu'il me soit permis de remercier le Professeur Martin NDENDE pour avoir accepté spontanément de diriger ce travail lorsque je lui en avais fait part.

Est-il possible de traiter un tel sujet de thèse sans une étude sur le terrain en Afrique ? Certainement pas et c'est la raison pour laquelle, j'ai effectué successivement des voyages en Afrique notamment au Congo, qui abrite désormais le Centre régional d'information du contrôle des navires (Pointe Noire), le Nigeria, Siège du secrétariat du MOU d'Abuja (Lagos) et le Bénin, mon pays d'origine. Mon premier stage pratique sur le terrain s'est donc effectué au Congo de janvier en février 2007 au Port Autonome de Pointe Noire et à la Direction de la marine marchande. Le second s'est déroulé au Port Autonome de Cotonou en janvier 2008 à la Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité ainsi qu'à la Direction commerciale. Entre temps, un bref séjour à Lagos m'a permis de rencontrer sur les conseils de l'ancien Ministre Louis Marie NOMBO-MAVOUNGOU le Secrétaire Général du MOU d'Abuja en la personne de l'ingénieur Bryant Olufolarin OLUWOLE.

Mes remerciements et ma profonde gratitude à :

- *Monsieur Martin-Parfait Aimé COUSSSOUD MAVOUNGOU, actuel Ministre Délégué à la Marine Marchande de la République du Congo et Président en Exercice du Mémorandum d'Entente d'Abuja; pour avoir accepté de faire partie du jury ;*
- *Monsieur Louis Marie NOMBO-MAVOUNGOU, ancien Ministre en charge des transports maritimes et de la marine marchande du Congo ; pour m'avoir permis d'effectuer mon stage de recherche à Pointe Noire précisément au Centre de sécurité maritime et de protection du milieu marin.*
- *Monsieur Issa BADAROU, Ministre Délégué auprès du Président de la République Chargé de l'Economie maritime, des Transports maritimes et des Infrastructures portuaires et tous les responsables du Port Autonome de Cotonou à divers niveaux ;*
- *Monsieur Jean Marie ANIELE, Directeur Général du Port Autonome de Pointe Noire,*
- *M. Jean Félix MOUTHOUD TCHIKAYA, Directeur Général de la Marine Marchande de la République du Congo et ses collaborateurs sans oublier le chef de son secrétariat Madame Sidonie Blanche BOMBETE.*
- *M. Gabriel SOUINGISSA, Directeur du Centre de sécurité maritime et de protection du milieu marin sans oublier M. Kali MAVOUNGOU, Chef de service, Sécurité Maritime.*
- *M. Romain MAVONGOU, Coordonnateur du Centre national d'information et de documentation maritimes et sa collaboratrice Marina BATCHI.*

Je n'oublie pas Messieurs Jonas-Patrick BIBILA et Jean-Louis Taty BOUSSIANA, Inspecteurs des Affaires Maritimes et Portuaires à Pointe Noire pour m'avoir permis d'assister dans un navire au déroulement d'un contrôle effectué au Port de Pointe Noire.

Mes vifs remerciements à :

- *tous les membres de mon jury ;*
- *le CDMO, sa directrice Madame Gwénaelle PROUTIERE-MAULION et toute son équipe sans oublier Madame Catherine LARCHER la Secrétaire du Centre que nous n'avions cessé de bousculer lors de nos recherches et tous les doctorants du Centre. Je voudrais saluer l'esprit d'équipe qui a prévalu avec les collègues lors des recherches ayant abouti à ce travail.*
- *Madame Véronique LABROT, Cécile de Cet Bertin et Annie CUDENNEC ainsi que le corps professoral de l'Université de Bretagne Occidentale (UBO-Brest) ;*
- *M. Pascal ZINSOU, PDG de la Société AMIS, Monsieur Pascal KPADE qui m'a donné pendant le temps où j'étais à ses côtés la vraie formation de la vie qui ne s'acquiert pas seulement dans les livres mais qui est « la somme des expériences vécues » ;*
- *tous ceux que j'ai oubliés, un grand merci.*

SOMMAIRE

INTRODUCTION GENERALE 1

PREMIERE PARTIE : LA NAISSANCE DU MOU D'ABUJA ET LES DIFFICULTES RENCONTREES POUR SON APPLICATION DANS LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE 21

TITRE I: LE MOU D'ABUJA : CONSECRATION DES COMPETENCES DE L'ETAT DU PORT ET SA NATURE JURIDIQUE 23

Chapitre I : Le MOU d'Abuja : consécration des compétences de l'Etat du port en Afrique et ses objectifs 25

Chapitre II : La nature juridique du Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port 64

TITRE II: LE MOU D'ABUJA : UN INSTRUMENT DIFFICILEMENT APPLIQUE DANS L'EFFORT DE REDUCTION DES NAVIRES SOUS NORMES EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE 76

Chapitre I : Les obstacles juridiques et matériels du MOU d'Abuja 78

Chapitre II : Le « *port state control* » pour la lutte contre les navires sous normes 102

DEUXIEME PARTIE : LE MOU D'ABUJA : UN ACCORD PERTINENT POUR LE RENFORCEMENT DE LA SECURITE DES TRANSPORTS MARITIMES EN AFRIQUE 140

TITRE I : LE MOU D'ABUJA : UN ACCORD ADMINISTRATIF PERTINENT EN MATIERE DE SECURITE MARITIME ET D'ORGANISATION DU CONTROLE DES NAVIRES ETRANGERS 143

Chapitre I : Un accord pertinent se référant aux Conventions internationales en matière de sécurité maritime 145

Chapitre II : L'organisation matérielle du contrôle des navires étrangers par les administrations maritimes nationales africaines : Cas du Bénin et du Congo 174

TITRE II : LE RENFORCEMENT DE LA SECURITE DES TRANSPORTS MARITIMES EN AFRIQUE 200

Chapitre I : Le MOU d'Abuja en tant qu'instrument de communautarisation du droit de la sécurité maritime en Afrique 203

Chapitre II : La nécessité de la communautarisation du MOU d'Abuja par une politique commune africaine de la sécurité maritime inspirée de celle de l'UE 231

CONCLUSION GENERALE 298

TABLE DES ANNEXES 309

SOMMAIRE BIBLIOGRAPHIE 447

TABLE DES MATIERES 508

INTRODUCTION GENERALE

Plus de 75% des échanges du commerce international passent, selon les spécialistes de l'économie mondiale, par voie maritime. Dans les pays en voie de développement, notamment ceux d'Afrique, ce chiffre atteint 95% [1]. Afin d'assurer la pérennité du commerce et son développement, il faut donc renforcer les normes en matière de sécurité maritime et les appliquer de manière rigoureuse. Le Mémorandum de Paris adopté le 26 janvier 1982[2] (entré en vigueur le 1er juillet 1982) à l'issue d'une conférence qui réunissait à Paris les ministres responsables de la sécurité maritime de quatorze Etats européens à l'époque, a donné une impulsion décisive à l'effort de réglementation internationale. Ces Etats, n'ayant pas les moyens de faire appliquer une politique offensive agissant en profondeur auprès de chaque pavillon, ont le mérite de constituer « *un espace de référence, un exemple au sein duquel les mêmes Conventions sont applicables, les mêmes règles en vigueur* »[3]. Le Memorandum de Paris a été un facteur d'entraînement pour les autres régions, car sur son modèle, plusieurs Memoranda[4] dont l*e*

[1] BAUCHET (P) : « *Les transports internationaux dans l'économie mondiale* », Economica 1998 cité par NDENDE (M) : « *La construction du droit des transports maritimes en Afrique* », Etudes de droit maritime à l'aube du XXIe siècle, Mélanges offerts à Pierre BONASSIES, éd. Moreux, 427 pages, p.240.

[2] VAN DER MENSBRUGGHE (Y.) : Communication au colloque de la CEDECE sur «*Communauté Européenne et droit de la mer* », Brest 1988, et « *Les navires inférieurs aux normes : le Mémorandum d'entente de Paris du 26 janvier 1982 sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la Communauté Européenne et la mer* », Paris, Economica 1990, pp. 463-474.

METIVIER (J. Ch.) : « *La contribution du Mémorandum de Paris à une meilleure sécurité de la navigation et une meilleure préservation du milieu marin* », Mémoire de DESS, Droit des Activités maritimes, UBO, 1991-1992. Pour le texte du MOU de Paris, voir : *Bulletin Officiel Mer, Fascicule n° 19 bis, novembre 1982, p.2. ; Annuaire de Droit Maritime et Aérien (ADMA) 1985, Tome VIII, pp. 497-527.*

[3] MOSSU ODIER (F.) : « *Le Mémorandum de Paris et son application* », ADMA, Nantes, 1985, Tome VII, pp. 127-131.

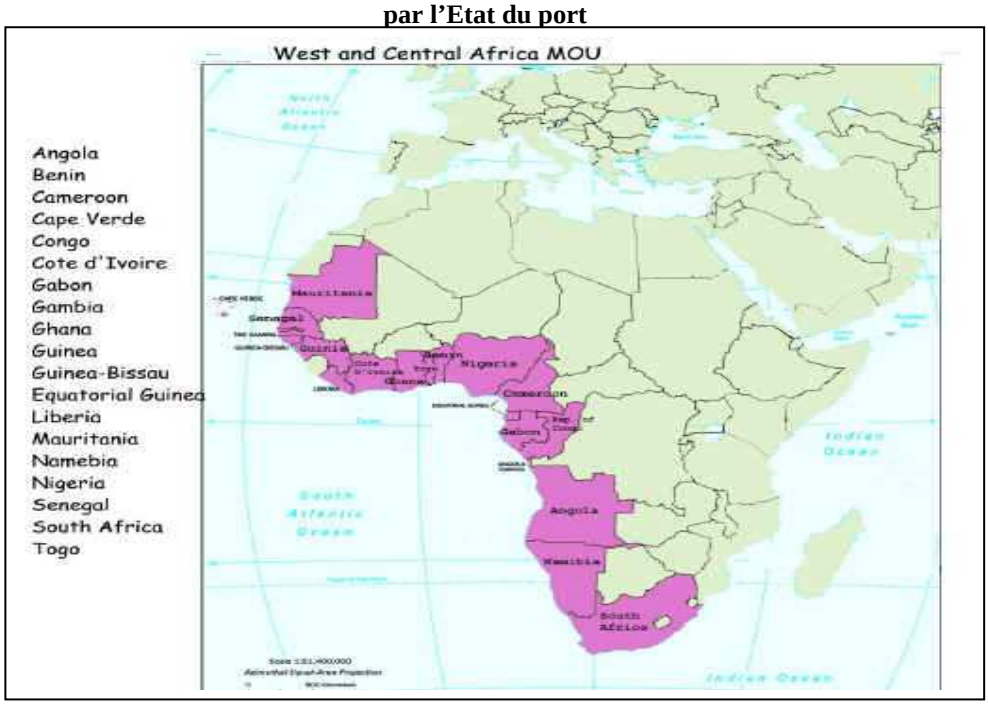
[4] Neuf MOU ont été signés dans le monde, tous inspirés de celui de Paris. Il s'agit de :

- Le Mémorandum de Paris est signé le 26 janvier 1982. A ce jour, vingt deux administrations dont dix sept sont membres à part entière y ont adhéré : Allemagne, Belgique, (Chypre**)**, Danemark, Espagne, (Estonie), Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, (Lettonie, Lituanie, Malte), Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Slovénie, Suède.
- " L'Acuerdo de Viña del Mar ", s'appliquant en Amérique latine, conclu le 5 novembre 1992 au départ par 10 pays compte aujourd'hui 11 membres que sont : l'Argentine, le Brésil, le Chili, la Colombie, (Cuba), l'Equateur, le Mexique, Panama, le Pérou, l'Uruguay et le Venezuela. Cet accord a été conclu lors de la 6ème réunion du ROCRAM (Réseau Opérationnel de Coopération Régionale des Autorités Maritimes d'Amérique du Sud, du Mexique et du Panama). Le Secrétariat et le Centre d'information (CIALA) sont assurés par la Préfectura Naval Argentina située à Buenos Aires. Voir www.acuerdolatino.int.ar
- Le Mémorandum de Tokyo a été signée, le 1er décembre 1993, à l'issue de la 4ème réunion préparatoire des autorités maritimes de la région Asie Pacifique, par dix-huit pays de la zone dans laquelle transite 40 % du trafic mondial de conteneurs et 33 % des importations de marchandises en vrac. Il s'agit de : Australie, Canada, Chine, Fidji, Hong Kong, Indonésie, Japon, Malaisie, Nouvelle Zélande, Papouasie, Nouvelle Guinée, Philippines, République de Corée, Russie (Fédération de), Singapour, Thaïlande, Vanuatu, Vietnam. Il est en vigueur depuis le 1er avril 1994. Voir www.tokyo-mou.org
- Elle a été suivie par l'adoption de l'Accord des Caraïbes signé le 9 février 1996 à la Barbade par neuf autorités maritimes, voir IMO News, n° 2, 1996, p. 11. Voir www.caribbeanmou.org
- A Malte le 11 juillet 1997, a été signé le MOU de la Méditerranée par huit Etats au départ. Aujourd'hui il comprend onze Etats que sont : l'Algérie, Chypre, l'Egypte, Israël, (la Jordanie), (le Liban), Malte, le Maroc, la Tunisie, la Turquie et (l'autorité palestinienne). Voir www.medmou.org
- Du 5 juin 1998 au 22 janvier 1999, le MOU de l'Océan indien est resté ouvert à la signature des pays ayant participé aux deux réunions préparatoires de Mumbaï (13 au 17 octobre 1997) et de Pretoria (1er au 5 juin 1998). Au cours de cette période, six pays l'avaient signé : l'Australie, l'Erythrée, l'Inde, le Soudan, l'Afrique du Sud et la

Mémorandum d'entente d'Abuja (MOU d'Abuja) sur le contrôle des navires par l'Etat du port[5] *dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* ont été signés.

<u>Carte n°1</u> : Zone d'étude *(Source : www.medmou.org/west_africa.htlm)*

Les « Etats » ayant participé à la signature du Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port



Pourquoi les Etats du port sont-ils arrivés à signer des accords régionaux en vue de contrôler les navires étrangers fréquentant leurs ports ?

Tanzanie. Plus tard, les Îles Maurice, le Sri Lanka, l'Iran, le Kenya, les Maldives, l'Oman, le Yémen et la France ont signé le Mémorandum d'accord. En décembre 2009 quatorze pays ont signé ce Mémorandum. Voir www.iomou.org

- Le Mémorandum d'entente d'Abuja signé le 22 octobre 1999 par seize pays : Bénin, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Mauritanie, Namibie, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud et Togo. Voir www.abuja-mou.org

- Le MOU de la Mer Noire, signé à Istanbul (Turquie) le 1er avril 2000 par la Bulgarie, la Georgie, la Roumanie, la Fédération de Russie, la Turquie, et l' Ukraine. Ce texte a été signé après les deux réunions préparatoires de septembre 1999 à Varna (Bulgarie) et de mars 2000 à Istanbul (Turquie). Voir www.bsmou.org

- Enfin retenons le MOU du Golfe signé en 2003 et USCG (United States Coast Guard) aux Etats-Unis.

[5] ABOUBACAR (Fall) : « *Le contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin* », DMF n° 601, février 2000, p. 99-105.

A propos du texte du MOU d'Abuja, voir NGO MBOGBA (Paulette) : « *La protection de l'environnement marin dans la région de l'Afrique du Centre et de l'Ouest : le Mémorandum d'Abuja* », ouvrage préfacé par le Professeur Martin NDENDE, Presses de l'Université Catholique d'Afrique Centrale (UCAC), Yaoundé 2005,193 pages, pp. 131-141.

Selon le Mémorandum d'Abuja signé le 22 octobre 1999, il s'agit des Autorités Maritimes et non des Etats, sujets de droit international. Ce sont donc des administrations maritimes nationales. Voir annexe 1 du MOU d'Abuja.

Sur les 19 pays représentés par les administrations maritimes à la Conférence à savoir : Bénin, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Mauritanie, Namibie, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Togo, Cameroun, Angola et Guinée Equatoriale, 16 l'ont signé (les trois derniers à savoir le Cameroun , l'Angola et la Guinée Equatoriale ne l'ont pas signé) et 10 l'ont accepté formellement. Il s'agit du Sénégal, de la Sierra Leone, du Congo, de la Guinée, du Nigeria, du Ghana, du Bénin, de la Gambie, du Togo et du Gabon. Le MOU d'Abuja est dirigé par un Bureau dont la Présidence est assurée actuellement par le Ministre délégué à la marine marchande du Congo. Le Comité, le Secrétariat et le Centre Régional d'Information sont ses principaux organes.

En droit international, tout Etat a le droit de donner sa nationalité à un navire. On dit que ce dernier bat pavillon de l'Etat concerné. C'est donc la juridiction de l'Etat du pavillon qui s'applique sur le navire (loi du pavillon). En effet, selon l'article 91 de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la mer* dénommée *Convention de Montégo Bay* (CMB), « *Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire. Chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet* ». Cependant le droit de donner sa nationalité au navire génère également des obligations de contrôle de sécurité et de qualité (Article 94 de la CMB[6]) pour l'Etat du pavillon. Ce dernier s'engage ainsi en contrepartie de l'exercice de sa souveraineté à faire respecter les règles internationales adoptées sous forme de Conventions par les institutions spécialisées de l'ONU, telles que l'Organisation Maritime Internationale (OMI) et l'Organisation Internationale du Travail (OIT) en matière de sécurité et de travail maritime. Mais la recherche du grand profit et de la rentabilité ont conduit certaines nations au phénomène de pavillon de complaisance au prix de la méconnaissance de leurs obligations de contrôle des navires battant leurs pavillons. Ainsi progressivement vont se développer de nouvelles compétences concernant l'Etat du port à travers plusieurs Conventions internationales[7] pour suppléer les obligations de l'Etat du pavillon. L'Etat

---

[6] Article 94 de la CMB : « *tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon* ».
Sur l'immatriculation du navire, voir : MOMTAZ (D.) : « *La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires* », AFDI, 1986, pp. 715-735, p. 717.

[7] *La Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures* de Londres du 12 mai 1954 communément appelée OIL POIL est entrée en vigueur le 26 Juillet 1958. Elle est reproduite intégralement par QUENEUDEC (J-P) : « *Conventions maritimes internationales* », Pédone, Paris, 1979, pp. 103-120. Selon l'article 4 de cette Convention, l'Etat du port peut refuser à des navires « *l'accès des ports situés dans ses eaux territoriales ou des installations terminales au large des côtes qui relèvent de sa compétence* » si ceux-ci ne répondent pas aux prescriptions de l'annexe C de ladite Convention intitulé : Proposition relative à la disposition des citernes et à la limitation de leurs dimensions. Son article 9 permet à l'Etat du port de contrôler le registre des hydrocarbures.

La Convention internationale sur les lignes de charges de Londres du 5 avril 1966 (LL 66), QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 381-405. L'article 21 de la Convention LL 66 dispose : « *Tout navire auquel un certificat a été délivré en vertu de l'article 16 ou de l'article 17 est soumis, dans les ports des autres gouvernements contractants à un contrôle exercé par des fonctionnaires dûment autorisés par ces gouvernements…en vue de vérifier qu'il existe à bord un certificat en cours de validité* ».

La Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer de Londres du 20 octobre 1972 dite COLREG : (*Colision Regulations*), QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 287-325. En vertu de l'article 1er de la COLREG, « *les parties à la présente Convention s'engagent à donner effet aux règles et autres Annexes qui constituent le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer* » les inspecteurs peuvent lors de leur visite vérifier par exemple les règles concernant les feux et les marques de la Règle 20 de la Partie C.

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires de Londres du 2 novembre 1973 dite MARPOL (*Marine Pollution*), QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 137-177. L'article 5 g 2 de la Convention MARPOL est le fondement juridique des Etats du port pour vérifier la validité des certificats délivrés

du port, c'est-à-dire celui dans le port duquel un navire étranger vient à se trouver en escale pour tout type d'opération commerciale ou technique, va désormais contrôler de plus en plus les navires étrangers lors de leur passage dans ses ports. C'est ce qu'on appelle communément « *port state control* » . L'action de l'Organisation Maritime Internationale a été confortée par celle de l'Organisation Internationale du Travail (OIT) dans le sens du développement et du renforcement des règles de sécurité maritime au point où l'inertie des Etats du pavillon va automatiquement se substituer à un contrôle des navires par l'Etat du port. Comme l'écrit VENDE Bertrand, « *de 1954 à 1978, diverses Conventions conclues sous l'égide de l'O.M.I. ou l'O.I.T., tout en reconnaissant la primauté de la loi du pavillon, font appel à un contrôle de la juridiction du port pour vérifier l'application des obligations qu'elles imposent aux pavillons signataires* »[8] . Si la Convention de Genève de 1958 sur le droit de la mer a occulté la question du contrôle des navires par l'Etat du port, la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* [9] et du *Tanio* ont fait couler beaucoup d'encre au point où l'OMI a tiré sur la sonnette d'alarme en publiant une liste des accidents maritimes survenus entre novembre 1977 et avril 1978 [10]. C'est donc fort

---

par l'Etat du pavillon à ses navires. Dans le cas où le certificat n'est plus valable ou n'est pas à bord, l'Etat du port « *prend toutes les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger excessif pour le milieu marin* ». Il peut toutefois autoriser le navire à quitter le port ou le terminal au large pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche. Les infractions de rejets intentionnels d'hydrocarbures dans les eaux sous juridiction de l'Etat du port peuvent donner lieu à des sanctions conformément à sa législation tout en informant l'Etat du pavillon. Le plus souvent le navire délictueux est dérouté, immobilisé et n'est autorisé à reprendre la mer qu'après le paiement d'une forte caution.

La Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de Londres du 1er novembre 1974 dite SOLAS, QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 333-380. L'inspection et la visite des navires doivent être effectuées par l'Etat du pavillon en vertu du principe de la primauté de la loi du pavillon (Partie B - Règle 6). Toutefois, « tout navire possédant un certificat …est sujet, dans les ports des autres gouvernements contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces gouvernements dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valide. Ce certificat doit être accepté à moins qu'il existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne correspond pas en substance aux indications de ce certificat. Dans ce cas, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire, et il doit être fait rapport des faits à l'Organisation ». (Partie B - Règle 19).

La Convention de Genève du 29 octobre 1976 sur les normes minima à observer sur les navires marchands dite Convention O.I.T n°147. Son article 4 donne la possibilité à l'Etat du port de prendre toutes les mesures qui s'imposent pour redresser une situation qui à bord d'un navire constitue un danger pour la sécurité ou la santé, du moment où une plainte est faite par l'une des parties, soit lorsqu'il détient des preuves en sa possession indiquant que le navire n'est pas conforme aux normes définies par les Conventions internationales de l'OMI ou de l'OIT.
Voir Etudes d'ensemble de la Commission d'experts pour l'application des Conventions et recommandations : « Normes du travail dans les navires marchands », Conférence internationale du Travail, 77ème session, Rapport III (Partie 4B). Voir aussi QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 412-418.

[8] VENDE (Bertrand) : « *Le Mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port* », Mémoire de DEA en Sciences Juridiques de la Mer, Nantes Septembre 1999, 149 pages, p. 5.

[9] *L'Amoco Cadiz*, ce tanker américain s'échoue le 16 mars 1978, sur les rochers au large de Portsall (Finistère, France) déversant environ 220 000 tonnes d'hydrocarbures sur les côtes entraînant des dégâts énormes. On estime qu'au moins 360 km de littoral ont été touchés.

[10] Publication par l'OMI du document (MSC/39). Voir BOISSON (P) : op. cit., p.503.

logiquement que la 3ème Conférence des Nations Unies sur la mer a débouché sur la signature de la Convention de Montégo Bay (CMB) en 1982 [11] dans laquelle, il est reconnu des pouvoirs importants à l'Etat côtier, même si ce n'est qu'en matière environnementale (Article 218 de la CMB) sur les navires étrangers. La doctrine verra plus tard dans cet article l'un des piliers principaux de la juridiction de l'Etat du port [12]. C'est donc le développement du droit international qui a favorisé la naissance des MOUs, véritables instruments du contrôle des navires en vue du renforcement de la sécurité maritime. Le MOU d'Abuja par exemple signé le 22 octobre 1999 à Abuja (Nigeria) a pour principal objectif d'atteindre la sécurité maritime dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

En effet le concept de sécurité maritime[13] regroupe plusieurs aspects et évolue constamment. Pour Philippe Boisson, la sécurité désigne « *l'état matériel qui résulte de l'absence réelle de dangers ainsi que l'organisation des éléments propres à créer ou à perpétuer une telle situation* »[14]. Selon le *Dictionnaire vocabulaire juridique*, la « *sécurité est à la fois la situation de celui ou de ce qui est à l'abri de risques, et la prévention de ces dits risques* »[15]. En droit maritime, c'est-à-dire, l'ensemble des règles juridiques spécifiques directement applicables aux activités que la mer détermine[16], la sécurité connaît différentes acceptions. En droit de la mer, qui définit les compétences respectives des Etats et de la communauté internationale sur les espaces maritimes, Gidel distinguait trois notions de la sécurité : la sécurité sanitaire, la sécurité de la navigation et la sûreté de l'Etat qui a trait aux mesures de la défense nationale[17]. La sécurité

[11] La C.M.B. (Convention de Montégo Bay) est entrée en vigueur le 16 Novembre 1994. On pourra trouver son texte en version française au Journal Officiel du 7 Septembre 1996, p. 13307 et suivantes. Sa version anglaise (UNCLOS) fut publiée par PLATZODER (Renate) : "*The 1994 United Nations Convention on the Law of the Sea*", Martinus Nijhoff Publishers, Dordrecht (Pays Bas), 1994, 214 p.

[12] McDORMAN (T) : "*Port State Enforcement: A Comment on Article 218 of the 1982 Law of the Sea Convention*", Journal of Maritime Law and Commerce, Vol. 28, n°2, Avril 1997, pp. 305-322.

[13] LUCCHINI (Laurent), VOELKEL (Michel) : « *Droit de la Mer* », Pédone, Paris, 1996, Tome II, Volume 2, 718 pages, p.306.

RIPERT (G.) : « *Droit maritime* », tome I, édition Dalloz, Paris, 1950, n° 499.

La sécurité maritime ne doit pas être réduite ou confondue à la sécurité de la navigation qui couvre à la fois la sécurité du navire et la sécurité de la navigation proprement dite soumise aux aléas nautiques et atmosphériques et aux risques nés des tiers.

[14] BOISSON (P) : « *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime* », Ed. Bureau Veritas, Paris, 1998, p. 11.

« Le concept même de sécurité maritime a beaucoup évolué au cours des dernières décennies. Axée presque uniquement, dans le passé, sur la sauvegarde des navires et de leurs équipages, la sécurité maritime doit désormais intégrer la nécessité de protéger les populations littorales et le biotope des estuaires dans un environnement médiatique exacerbé qui fait de la sauvegarde des moutons des Shetland un enjeu. »

[15] CORNU (G) : « *Vocabulaire juridique* », 7è éd., Association Henri CAPITANT, P.U.F., Paris, 2005.

[16] BONASSIES (Pierrre) et SCAPEL (Christian) : « *Traité de droit maritime* », Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, 2006, 878 pages, p.1.

BONNECASE (J.) : « *Traité de droit commercial maritime* », Paris, Sirey 1923, p. 453

[17] GIDEL (G.) : « *Le droit international public de la mer* », tome III, Paris, Sirey 1934, p. 455 ;

« *Le droit international public de la mer : le temps de paix* », tome 1, éd. Duchemin, Paris, 1981, 530 pages, p. 79.

maritime en droit maritime selon Werner[18], englobe deux domaines à savoir **la sûreté du commerce** et **la sécurité de la navigation**. Par sûreté du commerce, communément appelée sécurité du navire, il faut entendre, la protection du navire et de son équipage contre les dangers de course que sont généralement : la piraterie, la traite des esclaves et le trafic de stupéfiants. La sécurité de la navigation permet quant à elle d'assurer la sauvegarde de la vie en mer et la défense contre les dangers naturels (la tempête les cyclones, etc.…) et navals qui se produisent lors de la circulation maritime. On peut donc définir **la sécurité maritime** comme la situation dans laquelle le navire, les biens et les personnes qu'il transporte, sans oublier le milieu marin, sont placés à l'abri de tout risque[19]. Le risque, synonyme de danger et de péril est défini par les juristes comme étant l'éventualité d'un événement pouvant provoquer des conséquences dommageables. En réalité, le risque, vocabulaire utilisé le plus souvent en matière d'assurance, n'est que la conséquence en termes de coût d'un accident, multipliée par la probabilité de sa survenance. La sécurité maritime permet tout simplement d'éviter tout dommage corporel, matériel et environnemental. Cela englobe également les mécanismes juridiques et techniques de prévention des dommages pouvant toucher le navire, les biens et personnes transportés ainsi que le milieu marin. Dans sa thèse, Cécile de-Cet Bertin[20] analyse la sécurité maritime sous deux approches distinctes : l'approche juridique et l'approche technique. Selon la première approche, c'est-à-dire l'approche juridique, sécurité maritime rime avec protection des personnes, des biens et de l'environnement. Quant à l'approche technique, elle renvoie aux notions de facteur humain (c'est-à-dire la formation des marins, les institutions terrestres d'aide à la navigation) et de facteur matériel (navigabilité du navire, diverses informations). En dépassant ces approches, on peut dégager deux nouvelles approches en matière de contrôle de la sécurité : le contrôle technique des normes de sécurité et le contrôle social qui a vu le jour et qui se développe progressivement un peu partout dans le monde.

La non-application des mesures de sécurité a le plus souvent entraîné des naufrages en mer. Lorsqu'elles se produisent, les catastrophes maritimes ont de lourdes conséquences sur les plans matériel, humain, environnemental et commercial. Ce sont d'ailleurs les statistiques[21] sur les

[18] WERNER (A. R) : « *Traité de droit maritime général* », Librairie DROZ, Genève, 1964, pp. 38-39 cité par P. Boisson, op.cit p.11.
[19] MALMHOLT (O.) : « *First step in reducing accidents at sea. A risk inventory* », Safety at sea, May, 1983, p. 46.
[20] DE-CET BERTIN (Cécile) : « *La réglementation communautaire des transports maritimes* », Thèse de droit, Université de Nantes, 1995, 368 pages, pp. 87-116.
[21] Les principales sources des statistiques sur les pertes de navires sont : le Lloyd's Register of Shipping (LRS) et l'Institute of London Underwriters (ILU). La première recense tous les ans dans le Casualty Return, les pertes totales réelles de tous les navires de plus de 100 tjb. La seconde contient dans chaque rapport annuel une annexe statistique sur les pertes totales réelles et assimilées des navires de plus de 500 tjb à l'exception des pertes de guerres ainsi que les accidents d'aéronefs. Voir BOISSON (P.) préc. p. 12.

pertes de navires, de vies humaines, les avaries communes et celles relatives à la pollution pétrolière accidentelle qui permettent de mesurer le niveau de sécurité en mer. Les nombreuses études statistiques réalisées par ou pour le compte des assurances maritimes permettent d'affirmer que la sécurité maritime doit être renforcée au regard des nombreux dangers caractérisant l'expédition maritime. Un peu partout dans le monde, on recense des accidents maritimes (*Erika*, *Prestige*, etc.)[22], entraînant, lorsqu'ils surviennent de lourdes conséquences sur le triple plan : humain, environnemental et commercial. Le continent africain n'est pas épargné par ces accidents maritimes. Sur le plan humain par exemple, en Afrique et selon le rapport annuel de la CIMA[23] de 2008 la sinistralité des transports (tous les modes de transport) est plus mortelle que le SIDA et constitue la 2ème cause de mortalité après le paludisme. En mer, chaque mois, il y a quelque part un naufrage de pirogue avec la mort de plusieurs passagers. Paradoxalement, il n'y a pas pour l'instant un Observatoire pour recenser de façon exhaustive les nombreux cas d'accidents maritimes qui surviennent en Afrique. Le seul repère dont on dispose, constitue les épaves qui jonchent les côtes africaines. Les accidents maritimes proviennent en général presque dans tous les cas des deux facteurs suivants[24] : une erreur humaine ou un défaut technique résultant du non respect d'une règle de sécurité. A cela on peut ajouter une défaillance des structures nationales de contrôle, doublée quelques fois de la complicité des autorités locales par exemple en matière de pêche illicite. Concernant particulièrement l'Afrique, retenons simplement avant tout, les naufrages des navires *Al Salam 98* et *Joola* pour illustrer nos propos

---

Statistiques de l'US Coast Guard sur les morts et lésions corporelles survenus à bord de tous les navires dans les eaux américaines en 1990. Lloyd's List, 16 February 1994.
Selon une statistique de l'International Tanker Owners Pollution Federation (ITOPF), de 1967 à 2003, on dénombre 19 naufrages ayant provoqué le déversement de plus de 72 000 tonnes d'hydrocarbures en mer. Voir www.itopf.com

[22] Voir Rapport du Bureau Enquête Accident (BEA-mer) : « *Rapport d'enquête sur le naufrage de l'Erika survenu au large de la Bretagne de 12 décembre 1999* », 191 pages.
Dans la nuit du 13 au 14 novembre 2002, le pétrolier *Prestige* s'est brisé au large des côtes de la Galice. Après six jours de remorquage il a sombré en déversant en mer 64 000 des 77.000 tonnes de pétrole brut qu'il transportait. Le naufrage du *Prestige* aura souillé les côtes françaises, espagnoles et portugaises.
Voir : www.beamer-France.org/enquetes/pdf/rapport_*Erika*_definitif.pdf
Voir aussi : Rapport du BEA-mer, « *Perte totale suite à une avarie de coque du pétrolier Bahaméen Prestige survenu dans l'Ouest de la Galice 13-19 novembre 2002. Contribution provisoire au rapport d'enquête technique (Partie principale deuxième édition actualisée au 28 novembre 2003)* », 259 pages.
Voir : www. Beamer-France.org/enquetes/pdf/*PRESTIGE*rp281103.pdf
FAUCOMPRE Michel : « *Raffinerie Total de Donges : une fuite de 400 t de « fioul soute » en Loire* », JMM, n° 4607 du vendredi 21 mars 2008, 52 pages, p. 6.
Le Marin, 15 février 2008, 32 pages, p. 4 ; Le Marin du 14 décembre 2007.

[23] Le Traité instituant une organisation intégrée de l'industrie des assurances dans les Etats africains de la zone franc, dénommé Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (CIMA), a été adopté le 10 juillet 1992 à Yaoundé (Cameroun) entre : le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, la Centrafrique, les Comores, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Guinée Equatoriale, le Mali, le Niger, le Sénégal, le Tchad et le Togo. Le Traité est entré en vigueur le 15 février 1995. L'harmonisation des législations des Etats membres en matière d'assurance (Article 1er du Traité) a conduit à l'adoption du Code unique des assurances dénommé Code CIMA.

[24] ARRADON (François) : « *Erika, Contribution aux réflexions sur les mesures nécessaires pour éviter de futures catastrophes* », DMF n° 607, septembre 2000, pp. 692 et s.

en matière de perte en vie humaine. Le naufrage du ferry égyptien *Al Salam 98*[25] le vendredi 3 février 2006 a été occasionné par un incendie qui s'était déclaré à bord du navire au large de la mer rouge avec sans doute plus de mille morts. Dans la nuit du 26 au 27 septembre 2002, au cours d'une tempête au large de la Gambie, le transbordeur public *Joola* au Sénégal avait fait 1863 morts et disparus[26]. Dans une dépêche de l'Agence Reuters en date du vendredi 30 mars 2007, et citant la télévision guinéenne, *« au moins 60 personnes sont mortes au large de la Guinée dans le naufrage d'un bateau transportant 120 passagers ».* Au cours de l'année 2006, plus de mille personnes ont péri lors de voyages en mer ou sur les lacs africains. Au Nigeria par exemple, on dénombre 20 morts dans le naufrage d'un navire qui a chaviré. Cet accident est survenu à Ughelli, dans l'Etat de Delta, 15 minutes après son départ. La cause de cette tragédie serait une surcharge selon le porte- parole du gouvernement de l'Etat. *"L'accident s'est produit alors que les passagers se rendaient à une cérémonie funéraire".* Au large du Ghana c'est un bateau transportant quelques 150 déportés de Dudzome dans les plaines d'Afram à Abotoase dans l'Est du Ghana qui a chaviré sur le lac Volta, tuant quelques 120 personnes qui se trouvaient à bord. Les secouristes ont réussi à sauver 30 passagers et ont retrouvé trois corps. L'accident s'est produit à environ 12 miles nautiques (22 kilomètres) d'Abotoase quand la coque du bateau s'est percée après avoir percuté une souche. Le bateau a ensuite été pris dans une tempête vers 16h30 et s'est écrasé contre une autre souche.

Pourquoi autant de morts lors de naufrages à travers le continent ? En Afrique et cela est répétitif, lors des naufrages, l'organisation des secours prend trop de temps. Selon le Docteur Jean-Yves Chauve, « *un homme se refroidit de 25 à 30 fois plus vite dans l'eau que dans l'air. Même dans les conditions normales de navigation, il est toujours extrêmement difficile de récupérer quelqu'un.* » Il conclut que « *les chances de survie pour un homme habillé dans une eau à 11 degrés n'excèdent pas 6 heures et dans la mer agitée, le plus difficile est de se maintenir à la surface alors qu'on est coiffé en permanence par les vagues. La mort peut alors survenir autant par noyade que par hypothermie. Dans ce dernier cas, l'organisme commence à*

[25] Sur les 1318 passagers et 97 membres de l'équipage, on dénombre 400 survivants environ après le naufrage du navire Al Salam 98.

[26] MALET (Serge-Henri), JMM, n° 4320 du 4 octobre 2002 : « *Naufrage du transbordeur le Joola : 970 morts et disparus* » p. 14. Le naufrage du *Joola* selon certains, a fait plus de victimes que le Titanic avec plus de 1500 morts.
SEYDOU MADANI (S-Y.) : « *Les causes du naufrages du Joola* », La Revue Maritime n° 464, février 2003, pp. 230-251 ;
FRA (D.), CORNIER (G.), BAUMARD (L.), LE TALLEC (M.) : « « *Le Joola* » *: mille morts sous une tempête tropicale* », Le Marin 4 octobre 2002, pp. 2-5. Le *Joola* était trop chargé sans qu'aucun contrôle des bagages et des passagers n'aient été réalisés avant son départ. Le Président A WADE a reconnu dans cette affaire la responsabilité de l'Etat sénégalais.

se défendre contre le froid et l'engourdissement se fait tout doucement »[27]. On comprend alors la raison pour laquelle lors du naufrage du *Joola*, il n'y avait que 64 rescapés. Le phénomène de l'immigration clandestine est aussi responsable d'une perte énorme en vie humaine. La mer a été ces dernières années, au large des côtes occidentales africaines, le théâtre d'un spectacle désolant et affligeant mettant en scène des milliers de migrants en quête d'un bien être matériel et tentant illégalement de rejoindre l'archipel espagnol des Canaries pour se retrouver en Europe[28]. Selon les autorités espagnoles quelques, 6000 personnes ont péri dans cette aventure en 2006.

Sur le plan environnemental, le naufrage des pétroliers entraîne la pollution du milieu marin avec tout son écosystème : la faune et la flore. En Afrique, on peut citer l'exemple du naufrage du *Katina P.,* pétrolier gréco-maltais qui s'est échoué aux larges des côtes du Mozambique déversant 60 000 tonnes de fioul. Les déversements de déchets toxiques en provenance de l'Europe sur le continent africain sont aussi une source de pollution et une véritable préoccupation de santé publique (affections respiratoires, irritations de la gorge, brûlures de la peau, malaises, diarrhées, maux de tête, vomissements, saignements de nez, douleurs, etc.). Le *Probo Koala* en est une parfaite illustration. Le *Probo Koala*[29] est un navire battant pavillon panaméen et affrété par la Société néerlandaise Trafigura. Ce navire a déversé le 19 août 2006 des déchets toxiques de ses cuves au Port d'Abidjan alors que ce port ne dispose pas de station

---

[27] DURIEUX (Gilles) avec la collaboration de HECQUET (Céline) : « *Tabarly un marin devant l'éternité* », éditions du Rocher, 1998, 227 pages, p.187.

[28] HADJA (Labib), *TV 5 Monde* : *« Un nouveau drame de l'immigration clandestine a été évitée au large de la Mauritanie* », *Journal télévisé de l'actualité panafricaine,* édition du vendredi 27 avril 2007. Les passagers de la pirogue qui dérivait ont été secourus par les autorités espagnoles et ramenés au port de Dakar. Une dizaine de passagers morts ont tout de même été jetés à la mer.

[29] BASSOMPIERRE (Karène) : «Abidjan : *Les déchets toxiques d'un navire sèment la mort autour du port* », Le Marin n° 3088 du vendredi 15 septembre 2006, p.4. Il est tout de même intéressant de savoir que les affréteurs du navire *Probo Koala* à savoir deux cadres de la société Trafigura ont été poursuivis pour « *infraction à la législation sur les déchets toxiques et empoisonnement* » et ont été écroués le lundi 18 septembre 2006. La société Trafigura faut-il peut être le rappeler aussi , leader mondial du courtage de pétrole et implantée dans 55 pays, impliquée dans le scandale « *Pétrole contre nourriture* » en Irak, a été condamnée en mai 2006 à verser 20 millions de dollars soit environ 15,7 million d'euros. Les Pays-Bas et l'ONU ont de leur côté ouvert également une enquête sur la catastrophe d'Abidjan pour voir dans quelle mesure elle pourrait être sanctionnée pour exportation et déversement frauduleux de produits toxiques en application de la Convention de Bâle. Ainsi Trafigura devrait prendre en charge le coût de l'opération, grâce au principe « pollueur / payeur », de dépollution réalisée par Séché Environnement qui a duré 2 mois.

BASSOMPIERRE (Karène) : « *Abidjan : Nouvelles arrestations dans l'enquête sur la pollution* », Le Marin n° 3089 du vendredi 22 septembre 2006, p. 5.

SIRET (Stéphane) : « *Les déchets d'Abidjan quittent le port* », Le Journal de la Marine Marchande, n° 4576 du 7 septembre 2007, 44 pages, p. 16.

Le Marin , 22 février 2008, p. 4

Voir Arrêt n° 14 de la Cour d'Appel d'Abidjan du 22 octobre 2008, Affaire Ministère Public/ UGBORUGBO Salomon, ESSOIN KOUAO dit Désiré, ADJA EHOUMAN David, KACOU AKA Eugène, TIBE BI BALOU Jean-Christophe, YAO Kouassi, TETIALOU OWOUHPH Anne-Marie et YOBOUET Théophile Ambroise.

NDENDE (Martin) : « *Chronique euro-africaine des affaires maritimes et des transports* », note 10 : Trafic illicite de déchets par voie maritime- Affaire du « *Probo Koala* »-Déversements dans une ville portuaire africaine-Abidjan-Arrêt de la Cour d'assises de Côte d'Ivoire du 22 octobre 2008, in Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports (RAMATRANS), n°1, juillet 2009, 100 pages, p.72.

de déballastage. Cela a entraîné la mort de sept personnes et près de 40 000 autres hospitalisées. Une catastrophe écologique s'en est suivie. Face à la colère de la population, les terres et boues souillées avaient été conteneurisées et acheminées du port d'Abidjan au port du Havre. Depuis mi-juin 2007, un convoi ferroviaire a transporté une vingtaine de conteneurs entre le port du Havre et l'usine Trédi près de Grenoble chargé du traitement des déchets toxiques. Plus de 262 conteneurs chargés des déchets toxiques d'Abidjan ont quitté le site de stockage spécialisé LBC-Sogestran et à la fin de l'année 2007 les 614 conteneurs avaient quitté le port de Havre. Les 26 et 27 juin 2008, la Société Trafigura (affréteur du navire), le capitaine, la ville d'Amsterdam (Pays-Bas), et la Société de retraitement de déchets Amsterdam Port Services (APS) ont comparu devant le Tribunal de la Haye au Pays-Bas pour fixer la date du procès. En Afrique, la Société Trafigura a transigé dans cette affaire avec l'Etat et n'a même pas comparu à l'audience.



Le navire Probo Koala

Sur le plan commercial, nul n'ignore aujourd'hui l'importance économique et même stratégique[30] que constituent les ports aux économies africaines. Selon Pathé Ndiaye, Directeur général du port de Dakar dans les années 1990, « *les ports sont des maillons essentiels de la chaîne de transport, parce qu'ils relient la voie maritime permettant le transport de marchandises en grandes quantités sur de longues distances et la voie terrestre*». Il ajoute et cela est vrai qu'« *ils constituent ainsi les points de passage privilégiés du commerce extérieur des pays qui en disposent. Les avantages immédiats se mesurent en terme de réduction des prix de revient des biens importés, et une meilleure compétitivité des produits exportés* ». L'étude sur les transports maritimes du Secrétariat de la Conférence des Nations Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) démontre l'importance des activités du transport maritime dans les

[30] Port Autonome de Dunkerque : « *L'importance économique et stratégique des ports maritimes* » est le thème développé au cours du colloque international tenu à Dunkerque les 16 et 17 mai 1995, 353 pages.
DUQUESNE (Jean) : « *Les ports : éléments essentiels de la chaîne logistique* », Actes du colloque organisé par le PAD sur L'importance économique et stratégique des ports maritimes, Colloque international les 16 et 17 mai 1995, p. 18
NDIAYE (Pathé) : « *Le port de Dakar dans l'économie sénégalaise* » in Port Autonome de Dunkerque, « *L'importance économique et stratégique des ports maritimes* », Colloque international les 16 et 17 mai 1995, 353 pages, p.94.

Définitions du port

Selon l'article 1er de la Convention de Genève du 9 décembre 1923 (entrée en vigueur le 24 juillet 1926) portant statut du régime international des ports maritimes, « *sont considérés comme ports maritimes, les ports fréquentés normalement par les navires de mer et servant au commerce extérieur* ».
La Commission des Communautés Européennes quant à elle, définit le port dans un rapport, comme étant « *une superficie de terrain et d'eau comprenant des aménagements et des installations permettant principalement la réception des navires en mer, leur chargement et leur déchargement* ».

La doctrine pour sa part y a consacré quelques esquisses de définitions. Grosdidier de Matons dans sa thèse adopte le point de vue du géographe en définissant le port comme « *un lieu de la côte spécialement aménagé par l'autorité administrative compétente pour servir aux opérations de commerce maritime* ». Pour Verlaque, le port est « *un lieu de passage, d'embarquement et de débarquement des marchandises ou de passagers* ».

Selon Jean DUQUESNE, alors Directeur honoraire des transports (CEE-ONU à Genève), « *le port est aussi en matière logistique, un lieu de concentration de la marchandise. C'était jusqu'à présent un lieu de rupture de charge tout au moins de changement de mode de transport, c'est une ouverture sur des destinations multiples, nationales, internationales, c'est historiquement un lieu de passage concentré et ça a été longtemps un lieu de commercialisation, un lieu de valeur ajoutée où l'on rendait des services à la marchandise* ». Il ajoutera que « *les ports de Venise, Gènes, puis Séville et Amsterdam ont été un ensemble de pôles de concentration des moyens disponibles dans la civilisation de l'époque. Et lorsqu'un port perdait cette concentration de moyens techniques, commerciaux, politiques, économiques, il perdait sa suprématie au profit d'un autre* ».

Sur la notion du port et son importance, voir :
LANGAVANT (E.) : « *Droit de la mer, les moyens de la relation maritime* », éd CUJAS, 1983, p.163.
REMOND-GOUILLAUD (M.) : « *Le droit maritime* », Editions Pedone, 2ème édition, 1993, p.98
REZENTHEL (R.) : « *Le port maritime à la recherche d'une identité* », ERM, éd Pedone, N°12, 1998, p.168
Commission des Communautés Européennes « *Rapport sur les principaux ports de mer de la Communauté* », Novembre 1986. N° VII/ 9/87, FR, P.5.
GROSDIDIER de MATONS (J.) : « *Le régime administratif et financier des ports maritimes* », Thèse de doctorat, LGDJ, 1969, pp.11-13.
VERLAQUE (C) : « *Géographie des transports maritimes* », éd. Doin 1975, p.82.
DURIEUX (Gilles) avec la collaboration de HECQUET (Céline) : « *Tabarly un marin devant l'éternité* », éditions du Rocher, 1998, 227 pages, p.12. « Les relations d'Eric Tabarly avec son bateau Pen Duick relèvent selon Jean François Deniau de la littérature universelle comme Tristan et Yseult, de Roméo et Juliette, de Paul et Virginie, de Pelléas et Mélisande », p. 13.

économies des pays en développement notamment les pays africains[31]. C'est dire toute l'attention qu'il faudra porter sur le respect des règles juridiques en matière de sécurité maritime pour prévenir tout danger avant de faire face à la gestion des risques.

Sur le plan stratégique en matière sécuritaire, le droit international a tempéré le principe de la primauté de la loi du pavillon afin de permettre à l'Etat côtier (droit d'auto-protection) de protéger son environnement marin contre toute atteinte (pollution de la mer, répression du trafic illicite de stupéfiants ou de substances psychotropes, immigration clandestine, protection des ressources halieutiques ou animales, etc.). Le seul moyen de protection des espaces maritimes sous souveraineté étatique ou sous juridiction en cas de passage offensif conformément à l'Article 19 de la CMB, est l'organisation des patrouilles depuis les ports par les navires d'Etat de la marine militaire. On voit donc le rôle fondamental du port pour assurer un meilleur contrôle des navires transitant au large des côtes de l'Etat riverain. Dans ce cadre, il faut signaler le *Projet de Réseau sous-régional Intégré de Garde-côtes en Afrique*. Ce projet initié par l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre avec le soutien de l'OMI a été intégré dans le *Programme d'Actions de l'Union Africaine* lors de la première Conférence des Ministres africains des transports maritimes de l'Union Africaine tenue à Abuja (Nigeria) en février 2007. Il vise à renforcer la coopération des pays membres face aux problèmes de piraterie, de vols à main armée et d'autres actes illicites contre les navires marchands (Convention *SUA*), la lutte contre les trafics clandestins, le terrorisme et également la pollution marine (*MARPOL*), l'exploitation frauduleuse des zones économiques exclusives des Etats membres ; soit d'une manière générale, la mise en œuvre des Conventions des Nations-unies en matière de sûreté et de sécurité maritimes (*SOLAS* et *Code ISPS*), la recherche et le sauvetage de la vie humaine en mer (Convention *SAR*), la protection de l'environnement marin, ainsi que la mise en œuvre de la Convention sur le Droit de la mer[32]. Le Projet a été conçu pour permettre

[31] CNUCED, Document UNCTAD/RMT (2000)1 du 5 décembre 2000
« *CNUCED : le point des questions portuaires* », Journal de la marine marchande du 9 août 1996, p. 1914 et s.
CNUCED : « *Déréglementation, exploitation commerciale et privatisation des ports : analyse comparative* » (UNCTAD/SDD/PORT/3).
ASSONITIS (Georges) : *« Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED »* , Publication de l'institut Universitaire de Hautes études internationales de Genève, PUF, Paris, 1991, 309 pages.

[32] Voir le site de l'OMAOC : http://www.mowca.org/new%20design/french/garde-cotes.html
En mars 2003, une réunion de promotion pour la coopération et la coordination sous-régionales visant à combattre la piraterie et les vols à main armée contre les navires marchands, a été organisée par l'OMI et la République du Ghana en collaboration avec l'OMAOC, à Accra du 17 au 19 mars 2003. Sur recommandation du Comité des Experts de l'OMI, le Bureau des Ministres de l'OMAOC a mis en place un Groupe de travail comprenant huit (8) pays membres et présidé par le Nigeria en vue de proposer un projet de mémorandum d'entente du Réseau de Garde-Côtes. Poursuivant l'examen de la mise en œuvre du projet de Réseau de Garde-côtes sur la base des recommandations du groupe de travail créé à cet effet et du Comité des Experts de l'Organisation, le Bureau des ministres de l'OMAOC a approuvé la division de la sous- région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en quatre (4) zones maritimes comme suit : (Zone 1 : Mauritanie, Sénégal, Gambie, Guinée Bissau, Cap vert ; Centre de

des économies d'échelle dans la fourniture des services de Garde- côtes tout le long de la côte de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, c'est-à-dire de la Mauritanie en Angola (la zone couverte par le MOU d'Abuja). La sous-région d'Afrique de l'Ouest et du Centre compte 20 pays côtiers qui seront couverts par la mise en œuvre du projet de Réseau sous-régional de Garde-côtes. Mais le projet inclut également les pays membres sans littoral de l'OMAOC. Lors de la 6ème session du Bureau des Ministres de l'OMAOC, les quatre zones précitées dont les Centres de coordinations étaient respectivement : le Sénégal (Dakar), la Côte d'Ivoire (Abidjan), le Nigeria (Lagos) et le Congo (Pointe Noire) ont été réduites en deux zones principales. La première zone dont l'Angola[33] assume à présent la présidence, comprend les Centres de Lagos et de Pointe Noire, tandis que la seconde zone, sous la responsabilité du Ghana, s'étend du nord de Dakar (Sénégal), jusqu'à Abidjan (Côte d'Ivoire). Les deux principaux centres à savoir : Luanda (Angola) et Accra (Ghana) sont chargés de coordonner toutes les questions liées à la problématique de la communication maritime, la pollution, les assauts à main armée, la piraterie ainsi que la recherche des auteurs des crimes précités en vue des sanctions, à l'intérieur de leurs zones de juridiction respective[34].

Au symposium international sur l'économie maritime et les transports maritimes, tenu au Palais des Congrès à Cotonou du 26 septembre au 8 octobre 2009, le thème abordé concernant « *la politique maritime des pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* » a permis aux participants de présenter plusieurs exposés et communications dont les résultats sont très prometteurs si tout

---

coordination de la Zone : Dakar (Sénégal) ; Zone 2 : (Guinée, Sierra Leone, Libéria, Côte d'Ivoire, Ghana ; Centre de coordination de la Zone : Abidjan (Côte d'Ivoire) ; Zone 3 : (Togo, Bénin, Nigeria, Cameroun, Guinée Equatoriale ; Centre de coordination de la Zone Lagos (Nigeria) ; Zone 4 (Gabon, Congo, RDC, Sao Tomé & Principe, Angola ; centre de coordination de la Zone : Pointe Noire (Congo). Le Bureau des Ministres a également approuvé la mise en place de deux (2) Centres principaux de coordination du Réseau sous-régional Intégré de Garde-côtes dont l'un à Accra (Ghana) et l'autre à Luanda (Angola). Le Bureau des Ministres a également recommandé aux Etats membres d'adopter un Mémorandum d'entente approprié sur la mise en œuvre du Réseau sous- régional de Garde-côtes.

[33] Angola Press Agency (Luanda 13 septembre 2007). Cette annonce a été faite le mercredi 10 sept. 2007 à l'ANGOP par le secrétaire général de l'OMAOC, M. Magnus Teye ADDICO
http://fr.allafrica.com/stories/200709130831.html

[34] NGUYEN QUOC (Dinh), PELLET (Alain) et DAILLIER (Patrick) : « *Droit international public* », 6è édition LGDJ, 5 février 1999, 1455 pages.

Selon la Cour Internationale de Justice (Décision du 1er août 1929, Deutsche Continental Gas-Gesellschaft contre l'Etat polonais), la frontière établit la ligne exacte de rencontre des espaces où s'exercent respectivement les pouvoirs et les droits souverains des Etats. Elle est déterminée de façon unilatérale, Conventionnelle ou juridictionnelle.

Le respect du territoire des Etats tiers de l'article 2 g 4 de la charte des Nations-Unies interdit le recours à la force et institue l'obligation de respecter leur intégrité territoriale. Le principe de non ingérence dans les affaires intérieures d'un Etat comporte cependant au plan international quelques exceptions notamment :

- en cas de « *devoir d'ingérence* » pour une action humanitaire sollicitée par l'Etat concerné ;
- lorsque le Conseil de Sécurité des Nations -Unies fait usage de la force, il impose aux Etats de venir en aide à d'autres pays en cas de rupture de la paix ou de menace grave, et ce par tous les moyens, et enfin
- en cas de protection de l'environnement qui doit l'être au delà des frontières de l'Etat (CIJ 25/09/1997).

SUR (Serge), « *Dossier mers et océans* », dans Questions internationales, N°14 juillet-août 2005, p.4

cela se traduisait dans la réalité. A la fin de la rencontre trente six (36) recommandations ont été formulées à l'endroit des ministres en charge de l'économie des transports maritimes[35]. Parmi

35 **Les trente six (36) recommandations** approuvées et adoptées par les Ministres au cours de leur session du 1er octobre 2009 : (voir http://www.lanouvelletribune.info/…)

1- La création d'un Centre africain de recherches et d'études pour la valorisation des transports et le commerce international.

2- L'organisation de séances d'explications sur la Convention relative aux nouvelles règles de Rotterdam sur le transport des marchandises effectué totalement ou partiellement par mer afin de permettre à chaque Etat de signer cette Convention en toute connaissance de cause.

3- La tenue d'un forum d'experts en vue d'entreprendre une étude approfondie de la mise en place d'un armement sous régional. Cette étude sera coordonnée par l'OMAOC et va impliquer les organes spécialisés de cette Institution que sont : les 3A, l'UCCA, l'AGPAOC et les Académies maritimes ainsi que des personnes ressources. Cette étude sur la base des termes de référence est à élaborer par le forum des experts. Les termes de référence devront préciser entre autres le diagnostic exhaustif de l'état du transport maritime dans la sous-région, la justification du projet, le mode de gestion de l'armement, le trafic cible (cabotage sous régional et/ou trafic international) et les stratégies de recherche de financement pour la mise en œuvre du projet. L'étude devra également examiner les possibilités de création de centrales d'achats et de ventes avec la prise d'une option dans les termes du commerce international (vente CAF, achat FOB) pour garantir un taux de remplissage susceptible de rentabiliser la desserte.

4- La réactivation du mécanisme de négociation des taux de fret entre les armements et les conseils des chargeurs dont le droit de représentativité doit être expressément réaffirmé par une disposition réglementaire.

5- Le suivi et le contrôle des taux de fret par un Comité de veille permanente.

6- L'organisation conjointe dans les meilleurs délais par l'OMAOC, l'UCCA et l'AGPAOC d'une réunion de concertation à Abidjan ou à Pointe Noire en vue de définir une stratégie et un Plan d'actions avant la rencontre avec les armements desservant nos ports.

7- La reprise par le Secrétaire Général de l'UCCA des négociations des taux de fret initialement dévolues aux Conseils des Chargeurs. A ce titre le Secrétaire Général de l'UCCA devra entreprendre, dès la semaine du 05 octobre 2009, des rencontres avec les armements du Nord et tenter de leur expliquer les préoccupations des Etats membres de l'OMAOC sur les augmentations anarchiques des taux de fret et des surcharges portuaires qui déstabilisent les économies des pays de la sous-région. Le Secrétaire Général de l'UCCA devra rendre compte des résultats de ses actions au Secrétaire Général de l'OMAOC.

8- L'implication des opérateurs économiques privés de la sous région dans le financement des investissements portuaires et des activités maritimes, dans le cadre d'un partenariat public-privé.

9- L'institutionnalisation du Salon de l'Intégration Maritime Africaine (SIMA) tous les deux ans à Cotonou.

10- L'affirmation de la volonté politique des Etats de la sous-région à contribuer, dans le cadre d'une coopération sous régionale et régionale, au renforcement des structures de formation et de recyclage des cadres du secteur des transports maritimes.

11- La prise par les Etats de la sous région des mesures appropriées leur permettant de jouir effectivement de leurs droits de trafic.

12- Le paiement par les Etats membres de l'OMAOC de leurs contributions financières aux deux structures régionales de formation en vue de permettre le fonctionnement normal de ces institutions.

13- La mise en œuvre par les Etats membres de l'OMAOC d'une politique de développement du transport par voies d'eau intérieures.

14-La mise en place par les Etats d'un cadre juridique en matière d'échanges de données informatisées et de commerce électronique et le suivi par l'OMAOC des initiatives nationales en la matière.

15- La mise en place par les Etats d'un cadre juridique impératif sur le transport multimodal. Les Etats pourraient à cet égard s'inspirer de la Convention de Genève de 1980 sur le Transport Multimodal International et de la Convention CEMACsur le transport multimodal.

16- Une étude sur l'impact de la création et de l'exploitation des ports secs et plate formes logistiques existants sur la facilitation du passage des marchandises vers les pays sans littoral. En tout état de cause la session des Ministres recommande une étude globale sur le développement des ports secs dans la sous-région et le cas échéant, pour les pays à façade maritime ayant déjà un projet en la matière, une étude conséquente de faisabilité technique, économique, financière, institutionnelle et environnementale en concertation avec les pays sans littoral concernés.

17- L'organisation d'un forum d'échanges des expériences sur le partenariat public/privé dans les ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

18- La ratification par les Etats Membres de l'OMAOC des Conventions pertinentes de l'OMI, du PNUE et d'autres organisations internationales compétentes.

19- La participation régulière des Etats membres de l'OMAOC aux réunions de l'OMI et d'autres Organisations internationales.

celles-ci, on notera la proposition de *la signature par les Etats membres de l'OMAOC du Mémorandum sur le Réseau Sous Régional des Gardes-côtes de l'OMAOC* (Voir Recommandation n°32 en note de bas de page).

Si la surcharge et le mauvais entretien des navires sont presque systématiquement mis en cause lors des naufrages survenus en Afrique, la vétusté des embarcations est toujours sous-jacente. La majeure partie de la flotte africaine est constituée en effet de bateaux réformés ayant dépassé l'âge fatidique des trente ans. Le navire Al Salam 98, âgé de 35 ans et considérablement alourdi dans ses superstructures en est un exemple. Ces navires sous normes,[36] c'est à dire inférieurs aux normes requises et admises par la communauté internationale ne sont pas loin d'être appelés des épaves[37] au sens d'objets n'ayant aucune valeur. Ils n'ont plus le droit de croiser dans les eaux européennes et sont revendus pour des sommes dérisoires à des armateurs

---

20- La demande par les Etats membres de l'OMAOC de l'audit volontaire de l'OMI en vue d'évaluer leurs niveaux de conformité avec les Conventions pertinentes et les besoins des différents pays en la matière.
21- Le renforcement des capacités des différentes Administrations Maritimes par le biais de l'assistance technique de l'OMI pour mettre en application au niveau national les Conventions et normes appropriées.
22- La participation de tous les Etats membres de l'OMAOC à la mise en place du Fonds Maritime Régional en vue du renforcement des capacités et des réglementations maritimes et fluviales des différents Etats aux niveaux national et régional.
23- La mise en œuvre par les Etats membres de l'OMAOC des Conventions de l'OMI sur les navires non Conventionnels et les navires opérant uniquement sur des voies fluviales.
24- La participation active des Etats membres de l'OMAOC aux activités du Mémorandum d'Abuja pour le Contrôle des navires par l'Etat du Port.
25- La ratification par les Etats membres de l'OMAOC de la Charte Africaine des Transports Maritimes.
26- Une collaboration et une coopération étroite entre l'OMAOC, la Commission de l'Union Africaine, les agences et organes des Nations Unies notamment l'OMI et l'OIT sur les questions relatives au travail maritime, à la sûreté, à la sécurité maritime ainsi qu'à la protection de l'environnement marin.
27- Le renforcement de la coopération entre l'OMAOC, le Mémorandum d'Abuja et l'OMI sur la mise en œuvre des Conventions, codes et normes de l'OMI.
28- L'élaboration et le développement conjoint par les Etats membres de l'OMAOC d'une plate forme scientifique technique harmonisée pour la collecte et la dissémination d'informations pour les décideurs politiques et les acteurs du secteur maritime.
29- La gestion inter-agence des données sécuritaires au niveau régional.
30- L'élaboration et la mise en œuvre par chaque Etat membre d'un plan national d'urgence et par l'OMAOC d'un plan sous régional intégré de lutte contre la pollution marine.
31- Une gestion rationnelle des ressources marines pour un développement durable de la sous région.
32- La signature par les Etats membres de l'OMAOC du Mémorandum sur le Réseau Sous Régional des Gardes-côtes de l'OMAOC.
33- **La publication par l'OMAOC d'un document d'information détaillé définissant entre autres le statut, l'organisation et le mécanisme de mise en place du Réseau des Gardes-côtes de l'OMAOC.**
34- La création de services de gardes-côtes au sein des Administrations maritimes nationales, sous la tutelle des ministres en charge de la marine marchande et la participation à la mise en place du Réseau des Garde-côtes de l'OMAOC pour mieux renforcer la sûreté et la sécurité maritime ainsi que la protection de l'environnement marin dans la sous région.
35- La création par l'OMAOC d'une association des Administrations maritimes en vue de renforcer la collaboration entre Etats.
36- L'accélération de la mise en œuvre du Code ISPS et la mise à jour des Plans de sûreté de leurs différents ports.
[36] BAUDOIN (F) : « *Les navires sous-normes* », Mémoire DESS Droit des activités maritimes, Brest, 1981, 97 p.
[37] MARCANTETTI (A) : « *Note sur les navires de commerce d'un certain âge* », Annales de l'I.M.T.M., Edisud, n°5 1988, pp. 157-163.

africains où la législation est infiniment moins rigoureuse. De plus, on déplore de façon notoire le manque de renseignements, même sur les pavillons qui fréquentent régulièrement la Côte Ouest-Africaine (COA) et principalement la région de l'Afrique du Centre et de l'Ouest. Ce constat a fait dire au Secrétaire Général du MOU d'Abuja, l'ingénieur B.O. OLUWOLE que « ***la sous région de l'Afrique du Centre et de l'Ouest est un havre sûr fréquenté par les boîtes rouillées et de vieux navires*** » [38]. En outre, on peut dire qu'il existe des risques de pollution marine de la sous région par les activités pétrolières en mer et les rejets opérationnels ou accidentels des navires. Un ancien commandant du Port de Douala lors d'une rencontre sur la Zone Economique Exclusive (ZEE) à Abidjan en mai 1987 affirmait que « ***les eaux des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre constituent les espaces marins de prédilection où s'effectuent toutes sortes de rejets polluants en raison de la faiblesse ou de l'inexistence de la surveillance*** »[39]. C'est entre autres les raisons pour lesquelles, le *Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port* a été signé au Nigeria en 1999 « ***afin d'éviter que les ports de cette partie du continent africain, c'est à dire la région du Centre et de l'Ouest, ne demeurent les ports de refuge pour les navires rejetés et bannis par le reste de la planète*** » [40].

La question principale à laquelle notre thèse intitulée : « ***Le Mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique*** **»** va répondre est de savoir si l'on peut atteindre la sécurité maritime par l'application de l'accord comme le stipule son préambule. Qu'entend-on par le terme Mémorandum ? L'application du MOU d'Abuja renforce t-elle la sécurité maritime dans cette région de l'Afrique ? Autrement dit, quel degré de sécurité la mise en œuvre du MOU d'Abuja peut-elle permettre d'atteindre en Afrique? Le risque maritime est devenu un maillon essentiel sur lequel porte la compétition entre les nations. Les acteurs de la sécurité maritime que sont les Etats, les organisations internationales et le secteur privé ont-ils réellement les moyens de faire prévaloir la sécurité sur la rentabilité ? Dans tous les cas, il faut promouvoir la prévention des risques par un renforcement des règles de la sécurité

[38] Tiré de l'allocution de Secrétaire Général du Mémorandum d'Abuja lors de la réunion du 26ème Conseil Annuel de l'AGPAOC entendez Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre tenue en Angola du 20 au 25 janvier 2003. Voir Annexes aux Documents de travail de la 3ème réunion du Comité du MOU d'Abuja tenue du 22 au 24 octobre 2003 à Brazzaville au Congo, p.143-149.

[39] Commandant MONO MBOUM (Markous) : « *Prévention et lutte contre la pollution marine – Mesures de protection et de lutte en République du Cameroun* », Communication au Symposium sur la Zone Economique Exclusive (ZEE), Abidjan, 18-23 mai 1987, p7, cité par NDENDE (M) : « *Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée (Problématiques nationales et régionales)* » dans Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, n° 4, janvier – juin 2006, p.31.

[40] NGO MBOGBA (Paulette) : « *La protection de l'environnement marin dans la région de l'Afrique du Centre et de l'Ouest : le Mémorandum d'Abuja* », ouvrage préfacé par le Professeur Martin NDENDE, Presses de l'UCAC, Yaoundé 2005, 193 p, préc., p. 114.

maritime et mieux contrôler les navires dans les ports. Les deux domaines, comme nous allons le démontrer dans notre thèse vont de pair et sont liés. La région sur laquelle porte cette étude est celle de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Cela correspond aux Etats ayant participé à la signature du MOU d'Abuja. Puisque l'accord a été « ratifié » pour le moment par dix (10) Administrations maritimes et que quatre (4) seulement sont à jour de leurs obligations financières, nous nous intéresserons principalement à la mise en pratique de l'accord dans les pays qui envoient régulièrement leurs rapports d'inspection : Afrique du Sud, Congo et Nigeria. Du moins, nous choisissons volontairement de délimiter le champ de notre thèse sur cette cible que constituent les pays qui sont actifs au sein de l'Organisation et qui envoient régulièrement leurs rapports d'inspection au Secrétariat du Mémorandum. Les données disponibles sur le contrôle des navires dans la région étant très difficiles à accéder, nous nous intéresserons particulièrement aux quatre (4) rapports annuels établis par le Secrétariat dans lesquels l'Afrique du Sud, le Nigeria et le Congo sont très actifs. Les Annexes et documents de travail établis lors des réunions du Comité du Mémorandum seront abondamment exploités. Les stages effectués sur le terrain en Afrique notamment au Congo (Pointe Noire) et au Bénin (Cotonou) nous ont permis dans le cadre de nos recherches de voir et de vivre l'organisation du contrôle des navires par l'Etat du port, effectué par les inspecteurs de sécurité des administrations maritimes. Avouons d'ores et déjà que le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région est pour l'instant passable et doit susciter l'intérêt de tous les acteurs du monde maritime si l'on veut rendre les mers et les océans propres et lutter contre les navires sous normes en Afrique. Aussi, au-delà du MOU d'Abuja, faudrait-il renforcer les autres règles juridiques en matière de sécurité et de sûreté maritime et mieux les appliquer dans les Etats africains. La méthode de travail que nous adoptons est une approche horizontale et verticale concernant les différentes Conventions internationales et les mesures législatives nationales en faveur du renforcement de la sécurité maritime dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Il s'agit pour nous, de voir les mécanismes de fonctionnement de cet accord et de traiter du renforcement de la sécurité dans la navigation en général et dans les ports en particulier des régions occidentale et centrale africaines de même que les possibilités de coopération (régionale et internationale) avec d'autres MOUs (Méditerranée, Paris, Océan indien) pour qu'à terme le Continent africain puisse définir une véritable politique commune des transports et de la sécurité maritime, pourquoi pas inspirée de celle de l'Union Européenne. L'objectif final à atteindre étant le développement durable (sustainable development) en Afrique grâce à une politique maritime (sécurité des personnes, des biens et de l'environnement) à mettre en œuvre au cœur de laquelle on retrouvera bien entendu la sécurité maritime. Mais tout ceci en reprenant la formule de Michel Camdessus ne doit-il pas

passer par « *l'harmonieuse intégration de la croissance économique, du progrès social et du devoir écologique ?*» [41] . L'idée directrice qui sert de fil conducteur pour répondre à la problématique est celle-ci. La sécurité maritime dans les transports maritimes en Afrique peut résulter d'une bonne application du Mémorandum d'entente d'Abuja en ce qui concerne les régions de l'Afrique occidentale et centrale, mais encore faut-il que tous les Etats signataires la « ratifient ». De même, cette sécurité doit passer inéluctablement par le respect des normes internationales en matière de travail et de sécurité maritime adoptées par l'OMI et l'OIT et celles nationales. La communautarisation du MOU d'Abuja à travers une nouvelle politique commune africaine de la sécurité des transports maritimes à définir, dépassant le simple cadre régional ou sous régional est ce que nous envisageons dans cette thèse.

Le Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre a pu être signé grâce aux deux facteurs conjugués que sont: le développement du droit international et la naissance du MOU de Paris en 1982 concernant quelques pays européens. C'est d'ailleurs l'Organisation Maritime International, fort du succès du Mémorandum de Paris qui a pris en 1991 la Résolution A. 682 (17) concernant la coopération régionale en matière de contrôle des navires et des déversements en mer. C'est l'application de cette Résolution qui a permis à la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre d'avoir également son instrument de contrôle des navires étrangers fréquentant ses ports. La naissance du MOU d'Abuja consacre les compétences de l'Etat du port en matière de contrôle des navires étrangers en Afrique et il poursuit un triple objectif à savoir : sécurité maritime, protection de l'environnement en amélioration des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires étrangers. Cependant, il demeure un accord mou et ne crée pas pour l'instant des obligations juridiques à respecter par les Etats. La conséquence qui découle donc de la nature juridique de l'accord est qu'il est difficilement appliqué dans l'effort de réduction des navires sous normes qui fréquentent les eaux africaines. Des obstacles d'ordre juridique et matériel freinent donc la mise en œuvre de cet accord en Afrique pour combattre le phénomène de la complaisance et des navires sous normes. La **première partie** de notre thèse intitulé : **la naissance du MOU d'Abuja et les difficultés rencontrées pour son application** traitera de toutes ces questions. Le MOU d'Abuja en se référant aux Conventions internationales en matière de sécurité maritime qu'il qualifie d'ailleurs d'instruments pertinents comme nous le démontrerons est un accord administratif régional pertinent. Il l'est aussi par ses objectifs poursuivis, sa finalité et sa procédure d'amendement qui a le mérite de prendre en compte dans

[41] CAMDESSUS (Michel), La dimension sociale du développement durable in « *L'homme et sa planète : problèmes du développement durable* » sous la direction de Marcel BOITEUX, PUF, Paris 2003 , p. 495

son corpus toutes les avancées des normes internationales en matière de sécurité maritime. Le MOU d'Abuja est l'instrument qui permet juridiquement aux administrations maritimes nationales des Etats liés par l'accord d'organiser matériellement le contrôle des navires dans le cadre du « *port state control* ». Les cas du Congo et du Bénin illustreront notre étude menée sur le terrain. Etant par excellence un instrument de communautarisation du droit de la sécurité maritime en Afrique, la communautarisation du MOU d'Abuja à travers une nouvelle politique de la sécurité des transports de l'Union Africaine, pourquoi pas inspirée de celle de l'Union Européenne, peut permettre de renforcer la sécurité des transports maritimes en Afrique. Tel est l'objet de la **deuxième partie** de la thèse intitulée : **le MOU d'Abuja : un accord pertinent pour le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique.**

PREMIERE PARTIE :

LA NAISSANCE DU MOU D'ABUJA ET LES DIFFICULTES RENCONTREES POUR SON APPLICATION DANS LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

A l'occasion de la 18ème session de l'Assemblée Générale de l'Organisation Maritime Internationale en Novembre 1993, s'est posée la question épineuse de la mise en œuvre dans les régions d'Afrique de la Résolution A. 682 (17)[42] concernant la coopération régionale en matière de contrôle des navires et des déversements en mer. A cette rencontre, l'OMI a recommandé aux pays de la sous région d'Afrique au sud du Sahara de se rassembler pour mettre en place une coopération semblable au Mémorandum de Paris. Certains Etats africains vont saisir cette occasion pour signer en 1999 le Mémorandum d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port afin d'assurer une meilleure sécurité des personnes mais aussi des biens lors des expéditions maritimes sans oublier la protection de leur environnement marin. Comme une locomotive tirant le reste des wagons, c'est la République Fédérale du Nigeria qui a très vite réagi en convoquant une rencontre informelle qui a débouché sur trois réunions[43]. C'est au cours de la 3ème que fut signé le *Mémorandum d'Abuja le 22 octobre 1999 sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre*. Le contrôle des navires par l'Etat du port consiste à vérifier tous les documents exigés aux navires et de s'assurer que l'équipage et le navire répondent aux normes et règles internationales et nationales en vigueur. Sur les dix-neuf pays présents, seize vont signer officiellement l'acte de naissance de la grande concertation de la sous région en matière de contrôle des navires. Les délégations du Mali et du Burkina Faso étaient présentes à cette rencontre sans oublier les institutions telles l'OMAOC, l'OMI, l'OIT qui avaient qualité d'observateurs. Adopté après celui de Paris signé depuis le 26 janvier 1982, la naissance du MOU d'Abuja consacre de manière formelle en Afrique les compétences de l'Etat du port en matière de contrôle des navires étrangers (Titre 1). Cependant il demeure pour l'instant un accord difficilement appliqué dans l'effort de réduction des navires sous normes en Afrique (Titre 2).

[42] L'OMI adopta la Résolution A.682, en novembre 1991, pour encourager les Etats à mettre en œuvre dans leurs régions respectives un système de contrôle par l'Etat du port.
[43] La première réunion préparatoire a eu lieu au Ghana dans la capitale c'est- à -dire Accra en 1998. La deuxième s'est déroulée en 1999 en Guinée à Conakry.

TITRE I

LE MOU D'ABUJA : CONSECRATION DES COMPETENCES DE L'ETAT DU PORT ET SA NATURE JURIDIQUE

Depuis l'Antiquité, la mer sous son aspect calme est dangereuse et les notions telles que péril, risque, insécurité, fortune de mer, catastrophe maritime, pollution, déversement d'hydrocarbures, abordage, avaries communes etc.… ne cessent de revenir lors des expéditions maritimes. Ces accidents au sens large du terme peuvent s'expliquer par la croissance du commerce maritime, l'expansion de la flotte marchande dans le monde et la densité des transports maritimes. Aussi le droit international ne cesse t-il de prendre des textes juridiques pour renforcer la sécurité maritime. La sécurité maritime même si elle connaît des progrès significatifs ne demeure pas une préoccupation nouvelle, comme le soulignent Lucchini et Voelkel. Selon ces auteurs, « ***le droit maritime classique est profondément marqué par l'insécurité de l'expédition maritime*** » mais elle est « ***considérée comme une sorte de fatalité que le droit ne peut réduire ou faire disparaître mais dont il peut seulement tirer les conséquences : avaries communes, nauticum fenus...*** »[44]. Le droit de la sécurité maritime va se développer et s'enrichir au fur et à mesure que se produisent en mer des catastrophes emportant des vies humaines et causant d'importants dégâts économiques et environnementaux. Sous l'impulsion de l'OMI et de l'OIT, une abondante réglementation au niveau international sur la sécurité maritime est adoptée. Ces règles vont des normes et techniques de la construction des navires jusqu'à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires, la dernière en date étant la Convention consolidée de l'OIT du 23 février 2006[45]. Cette réglementation internationale des institutions spécialisées de l'ONU n'est pas appliquée de la même manière dans le monde. En pratique, et concernant particulièrement le contrôle des navires par l'Etat du port, il s'exerce sous deux formes : soit de manière unilatérale, tel le cas des Etats-Unis par un seul Etat partie aux Conventions, soit de manière multilatérale prenant la forme des ententes dans un cadre régional. Le Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre s'inscrit parfaitement dans cette seconde logique. C'est le

[44] LUCCHINI (Laurent), VOELKEL (Michel) : « *Droit de la mer* », Pédone, 1990, Tome 1, p. 22.
[45] La Convention du Travail Maritime, 2006 (CTM) appelée Convention consolidée a été adoptée le 23 février 2006 à l'occasion de la quatre-vingt-quatorzième session de la Conférence générale de l'Organisation Internationale du Travail, 97 pages.

naufrage du *Tanio* qui a permis à quelques Etats européens sous l'impulsion de la France de mettre pour la première fois en place une telle organisation régionale qui a pris le nom de Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port signé le 26 janvier 1982. Il s'agissait pour les Ministres de quatorze pays européens de se regrouper et de mettre ensemble leurs moyens afin d'œuvrer à la mise en œuvre effective des différentes Conventions internationales. Sur le même modèle du Mémorandum de Paris plusieurs *Memoranda*[46] seront adoptés dans le monde. Le Mémorandum de Paris a été construit en plusieurs étapes. Il a surtout permis la naissance de celui d'Abuja en ce qui concerne la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, même si c'est l'OMI qui dans une Résolution a incité les Etats de cette région à se mettre ensemble[47]. Dans tous les cas, les Memoranda et surtout celui d'Abuja est une consécration des compétences de l'Etat du port en Afrique en matière de contrôle des navires étrangers et il poursuit plusieurs objectifs (Chapitre 1). Le MOU d'Abuja a malheureusement une nature juridique de « *soft law* », c'est-à-dire un droit mou qui ne crée pas des obligations juridiques contraignantes à respecter par tous les Etats concernés en matière de contrôle des navires par l'Etat du port (Chapitre 2).

[46] VENDE (Bertrand) : « *Le Mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port* », Mémoire de DEA en Sciences Juridiques de la Mer de Nantes, Septembre 1999, 149 pages.
[47] L'OMI adopta la Résolution A.682, en novembre 1991, pour encourager les Etats à mettre en œuvre dans leurs régions respectives un système de contrôle par l'Etat du port. Voir www.imo.org.

CHAPITRE I

LE MOU D'ABUJA : CONSECRATION DES COMPETENCES DE L'ETAT DU PORT EN AFRIQUE ET SES OBJECTIFS

La sécurité maritime est devenue à l'échelle internationale une préoccupation majeure des Etats surtout au regard de la démission ou de l'inertie des Etats du pavillon à contrôler leurs navires. Peu à peu on voit apparaître en droit international un développement des compétences de l'Etat riverain dans deux domaines principaux : la pêche et la protection de l'environnement contre la pollution. L'Etat côtier a la possibilité de contrôler les navires passant le long de ses côtes ou fréquentant ses ports. L'Etat côtier est celui qui voit les navires longer ses côtes. Il peut devenir Etat du port, lorsqu'un navire étranger vient à se trouver volontairement en escale dans l'un de ses ports, pour tout type d'opération commerciale ou technique. Une fois en escale dans un port, l'Etat du port peut effectuer une inspection ou un contrôle du navire afin de vérifier si le navire et son équipage respectent les Conventions internationales en matière de sécurité, de protection du milieu marin et des conditions de vie et de travail des marins à bord. Le droit international a donc favorisé le développement de la juridiction de l'Etat côtier et du port, consacrée par la naissance des Memoranda partout dans le monde. En Afrique, le MOU d'Abuja consacre les compétences de l'Etat du port en matière de contrôle des navires pour une meilleure sécurité maritime et la protection de l'environnement marin (Section 1). Le MOU d'Abuja vise également dans son préambule, l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires étrangers par le même contrôle (Section 2).

Section 1 : MOU d'Abuja : consécration des compétences de l'Etat du port en Afrique pour une meilleure sécurité maritime et la protection de l'environnement marin

Les compétences reconnues à l'Etat du port est une construction juridique progressive qu'a suivi le droit international. La Déclaration de Truman du 28 septembre 1945 sur les pêcheries, confirmée par la Convention de Genève de 1958 en son article 6 g 1 consacrait déjà l'intérêt spécial de l'Etat riverain[48]. Si l'Etat riverain a un intérêt spécial à protéger ses ressources halieutiques dans les espaces sous souveraineté, d'autres compétences ont été à nouveau reconnues à l'Etat riverain en matière de lutte contre la pollution dans les zones placées sous sa juridiction. La protection de l'environnement marin a donc été le fondement ayant permis aux Etats côtiers ou du port de développer leurs compétences au point de mettre à jour le contrôle des navires en matière de sécurité maritime. L'article 6 g 5 de la *Convention de Londres du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires* (*MARPOL*) par exemple, dispose en ce sens qu': « *une partie peut inspecter tout navire auquel la présente Convention s'applique, qui fait escale dans un port ou un terminal au large relevant de sa juridiction, lorsqu'une autre partie lui demande de procéder à une enquête en fournissant suffisamment de preuves que le navire a rejeté dans un lieu quelconque des substances nuisibles ou des effluents contenant de telles substances* ». C'est dire que le pays où le délit de rejet a été commis peut enquêter pour le compte d'un pays tiers autre que l'Etat du pavillon[49]. Déjà dès 1954, la *Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures*, signée à Londres, le 12 mai de cette même année en son Article 9-5 autorisait tout Etat membre à « *examiner à bord des navires auxquels la Convention s'applique, pendant*

[48] Article 6 g 1 de la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer « *Tout Etat riverain a un intérêt spécial au maintien de la productivité des ressources biologiques dans toute partie de la haute mer adjacente à sa mer territoriale* ».
LUCCHINI (Laurent) VOELCKEL (Michel) : « *Les Etats et la mer* », Notes et Etudes documentaires, La documentation française, Paris 1977, 463 pages, p. 373.
BONNEFOUS (Edouard) : « *L'environnement en péril* », propos recueillis par Elisabeth Zana, Economica, Paris, 2001.

[49] Même en haute mer, certains pouvoirs sont reconnus à l'Etat riverain dans l'intérêt commun des parties à une Convention et dans l'intérêt particulier d'un ou de plusieurs Etats. La Convention d'Oslo du 15 février 1972 pour la prévention de la pollution marine par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs en est une parfaite illustration. En effet, cette Convention contient des dispositions notamment l'engagement formel des Etats de faire assurer la surveillance du respect des règles adoptées aux navires ou aéronefs d'inspection maritime en communiquant aux autorités nationales « *tous incidents ou situations en haute mer qui font soupçonner qu'il y a eu ou qu'il va y avoir immersion contraire aux dispositions de la Convention* ». Cette disposition a été d'ailleurs reprise dans le Protocole à la Convention de Barcelone de 1976 relatif à la prévention de la pollution par les opérations d'immersion effectuées par les navires ou aéronefs en son article 12.

qu'ils se trouvent dans un port de ce territoire, le registre des hydrocarbures dont ils doivent être munis… »[50].

L'Etat côtier a moins de prérogatives que l'Etat du port puisqu'il n'accueille pas le navire sur son territoire. Pourtant, il demeure compétent pour faire appliquer les règles de sécurité, car une pollution au large de ses côtes aura souvent des conséquences dommageables pour la population du littoral[51]. Une juridiction de l'Etat du port s'est donc progressivement développée pour remédier à l'insécurité maritime. La Communauté internationale a donc reconnu aux Etats un droit de contrôle sur tous les navires entrant ou touchant leurs ports. En ce sens, les autorités maritimes de l'Etat du port peuvent, et cela leur est permis par le droit international, immobiliser le navire si le navire inspecté ne répond pas aux normes de sécurité ou lorsque celui-ci porte atteinte à l'ordre public en cas de pollution délibérée par exemple[52]. Ce contrôle des navires prendra corps avec l'avènement des Memoranda dont celui d'Abuja en Afrique (paragraphe 1). Le principal objectif de ce contrôle de l'Etat du port est de permettre le renforcement de la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin (paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La consécration des compétences de l'Etat du port : la naissance des Memoranda

Le Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre consacre clairement sans aucun doute les compétences de l'Etat du port en matière de contrôle des navires étrangers (A). Cependant pour être précis, il n'est pas le premier accord ayant consacré dans le monde de telles compétences. Elles ont été reconnues à l'Etat du port et formalisées pour la première fois en Europe grâce au Mémorandum de Paris du 26 janvier 1982 qui a eu le mérite de mettre un contrôle uniformisé des navires touchant les ports des pays signataires (B).

[50] Voir la Convention in QUENEUDEC (J-P.) : « *Conventions maritimes internationales* », préc. pp.103-120.
[51] Article 219 et suivants de la Convention de Montégo Bay de 1982
[52] Voir Article 19 de la CMB

A) Le Mémorandum d'entente d'Abuja : fondement du contrôle des navires étrangers par l'Etat du port en Afrique

Le Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port a été signé par les autorités maritimes de seize des dix neuf Etats[53] de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ayant participé aux travaux préparatoires. Comme nous l'avions dit plus haut, c'est à l'occasion de la 18ème session de l'Assemblée Générale de l'OMI en Novembre 1993 que s'est posée la question de la mise en œuvre de la Résolution A. 682 (17) dans les régions d'Afrique. Pour en arriver à la signature du MOU d'Abuja, deux rencontres ont dû être organisées. La première réunion préparatoire a été organisée par la Conférence ministérielle des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le transport maritime (CMEAOC/TM) et a eu lieu à Accra du 17 au 20 février 1998 (capitale du Ghana). Cette rencontre à laquelle participaient dix neuf Etats africains, et quelques observateurs institutionnels comme l'OIT, la Commission économique des Nations Unies pour l'Afrique, l'Association internationale des sociétés de classification, le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), était placée sous l'égide de l'OMI[54]. Au cours de cette rencontre, a été réaffirmée aux participants, la nécessité d'une ratification des Conventions internationales de l'OMI en matière de sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement marin. Lors de la 5ème session de la CMEAOC tenue à Abuja la capitale nigériane en décembre 1997, cette recommandation avait été rappelée. La deuxième réunion tenue en Guinée à Conakry en 1999 avait pour but l'adoption du texte final. Cet objectif n'étant pas atteint, c'est donc au cours de la 3ème réunion tenue à Abuja (Nigeria) du 18 au 22 octobre 1999 qu'a été adopté le texte final. C'est donc la République Fédérale du Nigeria qui a abrité la 3ème réunion sur la *coopération en matière de contrôle des navires par l'Etat du port,* conférence à laquelle ont participé les Etats suivants : Afrique du Sud, Angola, Bénin, Cameroun, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Guinée Equatoriale, Gabon,

[53] Bénin, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Mauritanie, Namibie, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Togo, Cameroun, Angola et Guinée Equatoriale soit au total 19 Etats africains. Ajoutons que les trois derniers Etats: Cameroun, Angola et Guinée Equatoriale ne l'avaient pas signé et ne l'ont toujours pas signé jusqu'à présent. En 2005, le Mali et le Burkina-Faso sont admis par le Comité à participer aux travaux du Mémorandum. L'organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), l'OMI, l'OIT, le Centre Informatique Asie-Pacifique et les Services Consultatifs (APMIAS) de la Fédération de Russie participent également aux travaux du MOU d'Abuja en qualité d'observateurs.
Voir ZINSOU (Amour Christian) : « *Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* » in Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports (RAMATRANS), n° 1, juillet 2009, 100 pages, pp. 25-36 ;
- « *Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* », in ADMO, Tome XXVII, 2009, 518 pages, pp. 353-377.Voir aussi, Revue électronique Neptunus 2008/ vol 14-3 ; 2009/ vol 15-1.

[54] NKOUNKOU (Florent) : « *Législations et politiques portuaires en Afrique francophone : Cas de la Côte d'Ivoire, du Congo, du Cameroun et du Sénégal* », Thèse de droit sous la direction de Martin NDENDE, UBO, juin 2003, 456 pages, p. 201.

Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Mauritanie, Namibie, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone et Togo, soit au total 19 Etats africains. A la fin de la conférence, fut donc adopté le *Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* (MOU-d'ABUJA). Les 19 pays à l'exception du Cameroun, de l'Angola et de la Guinée Equatoriale « *ont signé l'acte de naissance de la grande concertation de la sous-région en matière de contrôle des navires par l'Etat du port* »[55] afin que l'Afrique cesse d'être le dépotoir du reste du monde. Cet accord se propose donc d'assainir les eaux de la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre par un contrôle rigoureux des navires fréquentant les ports de la région afin de mettre fin à une situation qui fait de l'Afrique la poubelle du monde[56].

Le Mémorandum d'Abuja est venu consacrer en Afrique les compétences de l'Etat du port en matière de contrôle des navires étrangers. Concrètement, comment ces compétences sont-elles exercées par les administrations maritimes des Etats concernés ? Mettent-elles effectivement en œuvre ces compétences ? Quelle est la pratique des contrôles des navires étrangers dans les ports africains liés par cet accord ?

Dans tous les Etats concernés par l'accord, seuls l'Afrique du Sud, le Nigeria, le Congo et récemment la Gambie envoient, quelques fois difficilement leurs rapports d'inspection des navires au Secrétariat du MOU d'Abuja. Il a fallu par exemple une mission de sensibilisation avant que la Gambie n'envoie sa lettre d'acceptation le 28 août 2007. C'est donc normal que les contrôles des navires par l'Etat du port soient minimes voire inexistants en Gambie jusqu'à une période très récente. Aucune liste des inspecteurs n'a été adressée au Secrétariat du Mémorandum. Le pays a d'ailleurs sollicité l'assistance du Nigeria, avec lequel les relations diplomatiques sont excellentes, pour mettre en place une administration maritime. Afin de mettre en œuvre les dispositions du MOU d'Abuja, la Gambie a mis récemment en place une administration maritime en nommant le conseil d'administration et le Directeur général. En 2006, le pays a pu transmettre au Secrétariat 10 rapports d'inspection des navires étrangers. Lorsque l'on met de côté l'Afrique du Sud, le Nigéria, le Congo et la Gambie, les autres Etats liés par le MOU d'Abuja peuvent être classés dans deux catégories selon qu'ils contrôlent ou non les navires étrangers visitant leurs ports. Dans la première catégorie, on peut classer les Etats ou

[55] COUSSOUD MAVOUNGOU (Martin) : « *Le contrôle des navires par l'Etat du port : expérience et contribution congolaises* » in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, N°1 Août-Décembre 2004, Editions Bajag-Meri, 2004, p.35.

[56] Signalons que dans le domaine du transport aérien, quelques Etats africains se sont réunis en 2006 pour mettre en place un plan d'assainissement afin de se rapprocher des normes occidentales et ainsi avoir accès aux aéroports européens. Il est urgent qu'un tel plan soit également appliqué dans le transport maritime, infiniment plus meurtrier que le transport aérien. A la première rencontre des ministres en charge des transports à Abuja en 2007, un plan d'action a été adopté dans le cadre de l'Union Africaine. Voir Plan d'Actions 2004-2007**,** Programmes pour accélérer l'intégration du continent, Mai 2004.

Administrations maritimes qui contrôlent très peu les navires étrangers. La seconde catégorie concerne ceux appliquent très mal l'accord.

Dans la première catégorie, c'est-à-dire les Administrations qui contrôlent très peu les navires, on peut citer le Bénin et le Sénégal. Le Bénin dispose par exemple d'une Administration maritime comprenant : un département administratif, un département de sûreté et de sécurité, une Section d'enregistrement, une Section d'exploitation et une Section des finances et des marins. Le peu d'inspections des navires effectuées par les 6 inspecteurs formés ne sont pas collectés et transmis au Secrétariat du Mémorandum. Pourtant équipée des facilités d'accès à Internet, l'administration maritime du Bénin souffre néanmoins comme la plupart des autres, le Congo notamment, de fréquentes coupures d'électricité. Un besoin d'équipement en matériel électrique s'impose. Le code d'accès à la base de données AMIS permettra désormais au Bénin de transmettre au Centre régional les rapports d'inspection. On peut rappeler que le Bénin n'a adressé sa lettre d'acceptation au Secrétariat que le 27 juillet 2007. Le Sénégal est le premier Etat ayant envoyé sa lettre d'acceptation depuis le 21 juin 2001. Paradoxalement, le contrôle des navires étrangers visitant les ports sénégalais ne s'y fait pas encore. Très peu d'inspections ont été réalisées au port de Dakar et la raison invoquée est le manque d'officiers de contrôle. Pourtant douze officiers du département de la marine marchande ont été formés en Allemagne. A quoi servent-ils alors ? Aucun rapport d'inspection n'a donc été envoyé par le Sénégal au Secrétariat ou au Centre régional depuis la signature et l'acceptation de l'accord. Comment en serait-il, quand il ressort de la mission de sensibilisation du 24 août 2007, qu'il n'y avait pas encore en place une Autorité ou Agence de sûreté maritime pour mettre en application les dispositions du MOU d'Abuja sur le contrôle des navires. Heureusement en avril 2009, le gouvernement sénégalais a comblé ce vide juridique en procédant à la création par décret de l'Agence Nationale des Affaires Maritimes à la tête de laquelle a été nommé Yerim Thioub[57]. Elle a pour mission de mettre en œuvre la politique de l'Etat sénégalais en matière de marine marchande dans tous ses volets (pêche, commerce, plaisance). Dans notamment le domaine du commerce, l'Agence a une triple mission dans les domaines de l'administration des navires et des gens de mer, de la police de la navigation et en matière environnementale. Dans le premier domaine, elle a pour mission de gérer l'administration des navires (immatriculation, inspection et sécurité). Elle devra s'occuper également de la délivrance des autorisations et du suivi de la construction des navires de transport battant pavillon sénégalais destinés au transport intérieur. C'est la même Agence qui prendra en charge l'administration des gens de mer (immatriculation,

[57] Agence citée dans la *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports* (RAMATRANS), n° 1, 100 pages, pp. 66-67.

organisation professionnelle et protection sociale) sans oublier les domaines tels que : la succession maritime, l'inspection du travail maritime, le règlement des conflits du travail maritime, le contrôle de la qualification des marins, l'inspection de la formation maritime, la recherche, la constatation et l'instruction des infractions. Dans le deuxième domaine, c'est-à-dire celui de la police de la navigation maritime et fluviale, l'Agence va procéder au contrôle en mer ou à quai ou dans les rivières, en vue de faire respecter les obligations administratives et techniques en vigueur sans occulter celui des prescriptions en matière de navigation maritime et de circulation fluviale. Le naufrage du *Joola*, n'était-il pas dû en partie à un manquement aux règles de la police de la navigation maritime notamment le respect des normes de sécurité ? L'Agence compte renforcer à l'avenir le contrôle du respect des normes de sécurité par tous les navires nationaux. En cas d'événements de mer ou de délits relevant du Code de la marine marchande, elle est compétente pour mener les enquêtes après accidents et procéder à la recherche, la constatation et l'instruction des infractions. Dans le dernier, en l'occurrence la protection de l'environnement, l'Agence nationale des affaires maritimes du Sénégal participe à la police de la pollution marine. Elle procédera dorénavant au contrôle des entrées et sorties des pétroliers et autres navires transportant des substances dangereuses dans les eaux sous souveraineté et juridiction sénégalaises. A l'avenir, le contrôle, le suivi, la mise en œuvre et l'évaluation des dispositifs de sécurité et de sûreté maritimes devront se faire en collaboration avec cette Agence. Les Conventions internationales en la matière ratifiées par le Sénégal et reprises dans ses dispositions législatives internes devront être rigoureusement mises en œuvre. Pour réussir dans ses missions, l'Agence nationale des affaires maritimes devra s'appuyer sur les quatre circonscriptions maritimes créées (Nord, Ouest, Centre, Sud). La formation des officiers de contrôle et les détails sur les procédures de contrôle est une nécessité pour le Sénégal afin qu'il participe pleinement à la mise en œuvre de cet accord par la pratique du contrôle des navires fréquentant ses ports maritimes.

Dans la deuxième catégorie, c'est-à-dire des Etats appliquant très mal le MOU d'Abuja, on peut retenir le Togo, le Ghana, la Mauritanie, la Guinée et le reste des Etats concernés par le texte. Le Togo par exemple a formellement accepté le MOU d'Abuja le 12 septembre 2008. On comprend aisément qu'il n'ait envoyé aucun rapport d'inspection aux autorités du Mémorandum. Au Ghana, il a fallu attendre l'installation en 2008 des bureaux de Takoradi et de Tema pour entamer effectivement le contrôle des navires par l'Etat du port alors que depuis le 6 mai 2003, la lettre d'acceptation a été envoyée au Secrétariat du MOU d'Abuja. Par conséquent, aucun rapport d'inspection n'est disponible concernant ce pays. Le code d'accès à la base de données permettra à l'avenir aux autorités maritimes qui disposent d'un accès à Internet d'envoyer leurs

rapports d'inspection[58]. Un séminaire sur le contrôle des navires par l'Etat du port a été organisé par l'OMI au Ghana pour renforcer les capacités des officiers de contrôle en 2007. Un échange de programme avec l'Afrique du Sud a même été l'objet d'un accord de coopération. La Mauritanie n'a pas encore mis en place la structure devant s'occuper de l'inspection des navires par l'Etat du port. Elle prend les dispositions nécessaires pour l'acceptation formelle du MOU d'Abuja. Selon les autorités maritimes de la Mauritanie, le MOU d'Abuja est très peu connu et l'on devrait multiplier les missions de sensibilisation pour le faire mieux connaître de tous ses membres. Un système d'échanges d'information en dehors des données de base doit permettre à tous les Etats de faire connaître le MOU d'Abuja. Rappelons que la Mauritanie n'a pas encore mis en place son Centre national d'information. La Guinée souhaite quant à elle, que les séminaires de formation auxquels tous les Etats doivent participer puissent permettre de former les officiers de contrôle aux procédures et aux normes de contrôle sur un modèle harmonisé et coordonné. La Guinée dispose de 14 officiers de contrôle des navires par l'Etat du port : 10 au port de Conakry et 4 à Kamsar. Une fois cette formalité faite, ils pourront désigner leur directeur national de base de données afin de se connecter au système d'information du MOU d'Abuja. Dans les autres Etats restants, rien n'est fait ou aucune information ne filtre sur la mise en œuvre ce cet accord.

Somme toute, selon par exemple le rapport annuel 2006 du Secrétariat du MOU d'Abuja, le nombre total des inspections qui lui sont transmises au cours de l'année 2006 s'élève à 1411 réparti sur 4 pays à savoir : le Congo (642 contrôles dont 87 défectuosités), le Nigeria (147 contrôles dont 17 défectuosités), l'Afrique du Sud (612 contrôles dont 140 défectuosités) et enfin la Gambie (10 contrôles sans aucune défectuosité)[59]. On peut affirmer qu'à ce jour, seuls le Nigeria, l'Afrique du Sud, le Congo, la Gambie et récemment le Bénin et le Sénégal participent à la vie de l'accord en transmettant leur rapport d'inspection au Secrétariat du MOU d'Abuja[60] et en mettant en place une Agence Maritime nationale[61]. Le contrôle des navires étrangers par l'Etat du port institué par le Mémorandum d'Abuja en Afrique n'est rien d'autre que la réplique du Mémorandum de Paris du 26 janvier 1982 adopté entre plusieurs pays européens dans leur quête de lutte contre les navires sous normes. Il a été le résultat d'une construction en plusieurs étapes.

[58] Annexe 4 : Rapport de la mission de sensibilisation au Bénin, Togo et Ghana in 6ème réunion du Comité du MOU d'Abuja , préc., pp. 51-59.
[59] Rapport annuel du Secrétariat Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre pour l'année 2006, 25 pages, pp. 9-10.
[60] Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : Annexes 6ème réunion du Comité du MOU d'Abuja préc. p. 70
[61] Voir Création d'une Agence nationale des Affaires maritimes au Sénégal in RAMATRANS, préc. n° 1, p.66.

B) Les compétences de l'Etat du port en Europe : du Mémorandum de la Haye à celui de Paris

Dans un sursaut patriotique pour protéger leurs côtes suite aux nombreuses catastrophes maritimes, certains Etats de l'Europe sur l'initiative de la France - après le naufrage de l'*Amoco Cadiz*[62] qui était dans les esprits - vont se regrouper rapidement à Paris pour signer le Mémorandum qui porte d'ailleurs le nom de la ville. Le MOU de Paris a été signé à la suite du Mémorandum de la Haye[63] adopté par quelques Etats européens[64] sur le fondement de la Convention n° 147 de l'OIT le 2 mars 1978. Le Mémorandum de la Haye est entré en vigueur le 1er Juillet 1978 et n'a pas connu un franc succès. Face à l'inefficacité constatée au sein de cette organisation régionale, la Communauté Européenne s'est saisie de la question de la sécurité maritime et a mis en place les bases d'une politique d'action commune. Le Conseil a incité les Etats membres à travers la directive n° 78/584 du 26 juin 1978 [65] à ratifier les différentes Conventions internationales ayant trait à la sécurité maritime. La directive 79/116/CEE adoptée le 21 Décembre 1978 et qui a été modifiée plus tard a réglé les conditions minimales exigées pour certains navires citernes entrant dans les ports de la Communauté ou en sortant [66]. La Commission Européenne a même proposé deux directives sur la question qui n'ont pas été adoptées par le Conseil [67]. Le naufrage du *Tanio* en mars 1980[68] sera la goutte d'eau qui a fait

---

[62] Le 16 mars 1978, *l'Amoco Cadiz*, un pétrolier (*supertanker*) construit en 1974 immatriculé au Liberia de 234 000 tonneaux, de 330 m de long et affrété par la compagnie américaine Amoco Transport, filiale de la Standard Oil, s'échouait au large des côtes bretonnes en face du village de Portsall. Les 220 000 tonnes de pétrole brut iranien transportées, auxquelles viendront s'ajouter 3 000 tonnes de fuel, furent déversées sur 400 km de côtes bretonnes en France. Source http://fr.wikipedia.org/wiki/Amoco_Cadiz ;
voir BULOT (Jean) : « *Le drame de l'Amoco Cadiz* », éd. Jean BULOT, Spezed, 1990, 163 pages, p. 57 et s.
BOUTELOUP (Claire) : « *Amoco-Cadiz, 1978-2008. Mémoires vives* », Recueil de témoignages publiés par le CEDRE, 158 pages.

[63] QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 419-422.

[64] Il s'agit de l'Allemagne, la Belgique, le Danemark, la France, les Pays Bas, la Norvège, Suède, et du Royaume Uni. JOCE n° L 194 du 19 Juillet 1978, p. 17.

[65] JOCE n° L 194 du 19 Juillet 1978, p. 17.

[66] La directive 79/116/CEE adoptée le 21 décembre 1978 est publiée au JOCE n° L 33 du 8 Février 1979, p.33. Elle a été modifiée par la directive du Conseil 79/1054/CEE du 6 décembre 1979 publiée au JOCE n° L 315 du 11 Décembre 1979, p.16. Sur ces deux textes, voir VAN DER MENSBRUGGHE (Y) : "Le contrôle de certains navires entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou en sortant: Etat de la Question", *Revue de l'INDEMER*, Pédone, 1992, p. 51.

[67] « *Deux propositions de la Commission au Conseil pour prévenir les accidents et lutter contre la pollution marine* », Journal de la Marine Marchande, n°3162, 24 Juillet 1980, pp. 1800-1802.

[68] BULOT (Jean) : « *Colères noires Amoco, Tanio, Erika : trois naufrages de complaisance* », éd. L'Esprit Large, 19 juin 2002. Le naufrage du Tanio en 1980 en Manche, au Nord de l'île de Batz, a provoqué le déversement d'environ 6 500 tonnes de fuel lourd. L'accident du Tanio a soulevé la question des ports refuges. L'admission de navires en difficulté dans un port refuge n'est pas sans risque. En cas de force majeure, il est difficile d'éviter à ces navires transportant des matières dangereuse d'aller dans des zones où l'activité industrielle est très importante et où la densité de population est forte. Le cas du Tanio a souligné combien il était important de prendre un certain nombre de précautions afin de prévenir les accidents lors de la réception d'un navire en difficulté dans un port. Même en Europe, vingt ans après l'Amoco Cadiz et le Tanio, deux ans après l'*Erika*, et malgré les bonnes paroles et résolutions de nos responsables et dirigeants politiques, des navires de plus de trente ans continuent à naviguer, les dégazages sauvages sont toujours aussi nombreux et impunis, de nombreux marins périssent chaque année dans

déborder le vase. La France[69] a profité de cette occasion pour convoquer à Paris par l'intermédiaire de son Ministre des Affaires étrangères une conférence régionale européenne sur la sécurité maritime[70]. Cette conférence tenue les 1er et 2 décembre 1980, a vu la participation des huit ministres des pays signataires du Mémorandum de La Haye ainsi que ceux de l'Espagne, du Portugal, de l'Italie, de la Grèce, et de l'Irlande. Ils décidèrent à la fin de la rencontre de créer un groupe de travail chargé de définir les modalités d'un contrôle harmonisé des navires[71]. Lors de la 2ème Conférence régionale européenne sur la sécurité maritime, la Finlande va rejoindre le groupe des 13 pays. A la fin de cette rencontre mémorable, fut adoptée le 26 janvier 1982 : *le Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port*[72]. Ce nouveau texte a donc signé l'arrêt de mort du Mémorandum de la Haye à compter du 1er juillet 1982. Les pays suivants[73] : la Pologne, le Canada, la Russie et la Croatie ont successivement rejoint le groupe des Etats signataires de cet accord. A ce jour, le Mémorandum de Paris compte à son actif 22 pays[74]. « *Le Mémorandum de Paris a nul doute séduit les organisations internationales puisque l'Organisation Maritime Internationale*[75] *(OMI) a encouragé expressément dans sa*

---

l'indifférence générale et il n'y a toujours pas de remorqueur de haute mer pour assister les navires en difficulté dans le golfe de Gascogne par exemple.

[69] « *Sécurité maritime: la France se veut à la pointe de la formation dans le domaine maritime et également à la pointe de l'élaboration de Conventions* », Journal de la Marine Marchande, n°3172, 20 Octobre 1980, pp. 2354-2356.

[69] *Journal de la Marine Marchande*, n°3150, 1 Mai 1980, pp. 990-994.

[70] *Journal de la Marine Marchande*, n°3150, 1 Mai 1980, pp. 990-994.

[71] *Journal de la Marine Marchande*, n°3181, 4 Décembre 1980, pp. 2914-2919 et n° 3182, 11 Décembre 1980, pp. 2978- 2982.

[72] *Journal de la Marine Marchande*, n°3241, 28 Janvier 1982, pp.170-171, et n°3242, 4 Février 1982, pp. 234 - 240.

[73] La Pologne a adhéré au Mémorandum le 27 Novembre 1991, il y est appliqué depuis le 1er Janvier 1992.
Le Canada a adhéré et donné effet au mémorandum le 3 Mai 1994.
La Russie a adhéré au mémorandum le 10 Novembre 1995, il y est effectif depuis le 1er Janvier 1996.
La Croatie a adhéré au mémorandum le 8 Novembre 1996, il y est appliqué depuis le 1er Janvier 1997.

[74] EMSA : « *Une navigation plus sûre et moins polluante au sein de l'Union Européenne »*, Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 2006, p. 4. Vingt deux administrations dont dix sept sont membres à part entière y ont adhéré : Allemagne, Belgique, (Chypre), Danemark, Espagne, (Estonie), Finlande, France, Grèce, Irlande, Islande, Italie, (Lettonie, Lituanie, Malte), Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Royaume-Uni, Slovénie, Suède. Les pays suivants : Chypre, Estonie, Lettonie, Lituanie et Malte ne sont pas membres à part entière du MOU de Paris.

[75] La Convention portant création de l' Organisation Maritime Internationale a été adoptée le 6 mars 1948 par la Conférence maritime des Nations Unies. L'Organisation compte à ce jour 168 Etats membres et 3 membres associés. Elle comprend une Assemblée, un Conseil de 40 membres élus et quatre Comités principaux : le Comité de la sécurité maritime (MSC), le Comité de la protection du milieu marin (MEPC), le Comité juridique et le Comité de la coopération technique. Il existe également un Comité de la simplification des formalités et neuf sous-Comités qui assistent le MSC et le MEPC dans leurs travaux à savoir :
- liquides et gaz en vrac (BLG),
- marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs (DSC),
- prévention de l'incendie (FP),
- radiocommunications, recherche et sauvetage (COMSAR),
- sécurité de la navigation (NAV),
- conception et équipement du navire (DE),
- stabilité, lignes de charge et sécurité des navires de pêche (SLF),
- normes de formation et de veille (STW),

Résolution A. 682 de novembre 1991, les autorités maritimes de chaque région du globe à se regrouper dans les structures semblables au MOU de Paris ».[76]

C'est donc sur la base des « *groupements régionaux*»[77] , c'est-à-dire des accords entre les Etats d'une même région et surtout du MOU de Paris de 1982, que le MOU d'Abuja a pu voir le jour en Afrique. Le contrôle des navires par l'Etat du port vise à vérifier la validité des différents certificats de sécurité à bord des navires afin de renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin en Afrique.

Paragraphe 2 : But du contrôle des navires : le renforcement de la sécurité maritime et la protection de l'environnement en Afrique

Selon le Secrétaire Général du MOU d'Abuja, « *la responsabilité du MOU d'Abuja d'assurer le respect des instruments nécessaires de l'OMI et de l'OIT, non seulement sert d'une manière significative les besoins de sûreté et de sécurité de cette sous région mais aussi fait promouvoir en général le développement économique* »[78] du continent. Il ajoute que « *l'idée selon laquelle le MOU d'Abuja n'est pas performant est injuste* » et c'est en cela qu'il exhorte « *tous ceux qui ont la responsabilité d'assurer les nobles objectifs d'un transport maritime sûr et de propreté des mers de travailler ensemble* ». Le contrôle d'un navire étranger par les officiers de l'Etat du port au regard de la déclaration du Secrétaire Général du MOU d'Abuja vise donc un transport maritime sûr (A) en rapport avec la protection de l'environnement marin (B).

A) Le contrôle des navires pour un transport maritime sûr

Le contrôle des navires par l'Etat du port est une activité technique confiée à des personnes qualifiées ayant reçu une solide formation professionnelle ou universitaire dans le domaine de la marine marchande. C'est dire que ceux qui exercent cette fonction doivent répondre à des critères bien précis, d'où la qualification des inspecteurs (1) qui contrôlent les titres de sécurité sur les navires étrangers afin d'améliorer et de renforcer la sécurité maritime (2).

- application des instruments par l'État du pavillon (FSI).

Voir *Amarres :* «*Lettre interne mensuelle du service de la Communication de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer* », N° 59, mars 2003, p. 2.

CHALAIN (Hélène) : « *60ème anniversaire de l'OMI, une démarche de qualité innovante pour l'Organisation Maritime Internationale* », DMF n° 692, mai 2008, préc., pp. 408 à 415.

[76] NGO MBOGBA (Paulette) : « *La protection de l'environnement marin dans la région de l'Afrique du Centre et de l'Ouest : le Mémorandum d'Abuja* », oeuvre préfacée par le Professeur Martin NDENDE, Presses de l'UCAC, Yaoundé 2005, préc. p. 26

[77] BAUCHET (Pierre), in « *Le Transport Maritime* », Edition Economica, Paris, 1995, p.15

[78] Rapport annuel 2005 du MOU d'Abuja, 28 pages, p.1

1) La qualification des inspecteurs de sécurité des navires

Le contrôle des navires par l'Etat du port est effectué par ceux qu'on désigne sous l'appellation de Port State Control's Officiers (PSCO), c'est-à-dire les officiers de contrôle des navires par l'Etat du port, appelés en France « *Inspecteurs de la Sécurité des Navires* » (ISN). Selon les dispositions de l'article 3.5.1 du MOU d'Abuja, « *les inspections sont uniquement effectuées par une personne qui a été dûment autorisée par son Autorité à effectuer des inspections au nom de l'Etat du port et rend compte à cette Autorité* ». L'annexe 4 du MOU d'Abuja mentionne justement les critères de qualification de ces officiers de contrôle appelés inspecteurs à ne pas confondre avec les inspecteurs du travail maritime. Selon l'Annexe 4, tout officier ou inspecteur dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port doit répondre aux critères suivants :

- Soit avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de la sécurité des navires dans un centre de sécurité des navires et ayant exercé en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service pont ou du service machines, selon le cas, être titulaire des brevets STCW (capitaine au long cours, capitaine de la marine marchande, capitaine côtier, officier mécanicien, etc.), ou être titulaire d'un diplôme d'ingénieur mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime ou être architecte naval en matière de navires de commerce, et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans une de ces fonctions,
- Soit avoir exercé pendant deux ans au moins les fonctions d'inspecteur de la sécurité des navires dans un service de sécurité des navires et être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente.
- L'inspecteur qualifié doit pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer (l'anglais).
- L'inspecteur qualifié doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des Conventions internationales et des procédures pertinents relatives au contrôle exercé par l'Etat du port.
- Tout inspecteur ayant exercé deux ans avant la signature du MOU d'Abuja peut contrôler les navires étrangers dans son Etat du port.

Que contrôlent les inspecteurs en matière de sécurité maritime ?

2) Le contrôle documentaire des titres de sécurité

A bord d'un navire étranger en escale dans un port national, l'inspecteur de la sécurité des navires monte à bord afin de vérifier la validité des certificats délivrés au navire par l'Etat du pavillon ou par délégation par une Société de classification. Le traité instituant *la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale* connu sous le sigle CEMAC[79] signé le 16 mars 1994 à N'Djaména au Tchad en son article 139 énonce les différents titres de sécurité à savoir :

Selon le cas, pour les navires effectuant une navigation internationale, tout ou partie des titres internationaux de sécurité ci-après délivrés en application SOLAS de 1974 telle qu'amendée et en application de la Convention de 1966 sur les lignes de charge :

- le certificat de franc bord ;
- le certificat de sécurité pour les navires à passagers ;
- le certificat de sécurité pour le matériel d'armement ;
- le certificat de construction ;
- le certificat de sécurité radiotélégraphique ou radio téléphonique[80] et signaux optiques ;
- le certificat de gestion de la sécurité (CGS) ;
- le document de conformité au Code ISM,
- le certificat international de sûreté (ISPS) ;

[79] Elaboré le 22 décembre 1994, il fut révisé en 2001 par le biais d'un ensemble de textes communautaires dont :
- le Traité instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale du 16 mars 1994,
- la Convention régissant l'Union Economique de l'Afrique Centrale (UEAC),
- l'Acte n°6/94 UDEAC 594 CE-30 du 22 décembre 1994 portant adoption du code de la marine marchande. Ce qui permit d'aboutir à son adoption le 3 août 2001. Depuis juin 2008, un projet de version révisé est en cours d'adoption.

[80] Si la prévention des accidents est un important objectif de l'Organisation, l'OMI n'en a pas moins axé également ses efforts sur la mise au point de systèmes mondiaux, intégrés, destinés à faire face aux situations critiques de la navigation maritime. Les plus importants sont la **Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (SAR)** et le **Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM)**. Le SMDSM, qui est entré en vigueur le 1er février 1999, est essentiellement un réseau mondial de communications automatiques d'urgence pour les navires en mer. Tous les navires à passagers et tous les navires de charges océaniques d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux doivent être équipés de matériel radioélectrique qui satisfasse à des normes internationales fixées dans le cadre de ce système. Le SMDSM est avant tout conçu pour que les autorités chargées de la recherche et du sauvetage à terre et les navires qui se trouvent à proximité immédiate du navire en détresse puissent être avertis rapidement de l'événement de détresse au moyen de techniques de communication par satellite et de Terre, afin qu'ils puissent participer à une opération de recherche et de sauvetage coordonnée dans un délai minimal.
La Convention SAR de 1979, qui entra en vigueur en 1985 était destinée à mettre en place un système mondial d'intervention contre les situations critiques et le SMDSM fut établi pour fournir les communications efficaces dont ce système avait besoin. Le SMDSM, la recherche et le sauvetage sont cruciaux pour la sécurité maritime et sont conçus pour garantir que toute situation critique en mer donnera lieu à un appel de détresse auquel il sera répondu immédiatement et efficacement. L'époque où un navire pouvait disparaître sans laisser de traces devrait être révolue.

Toutefois, d'autres titres de sécurité requis et prévus par les Conventions internationales, tels que listés dans la fiche diffusée sous la circulaire CSM n° 1151 de l'OMI en date du 17 décembre 2004, peuvent être exigés le cas échéant par chaque Etat membre dans le cadre d'un contrôle. Dans tous les cas, pour les navires n'effectuant pas une navigation internationale, le permis de navigation ou le certificat de navigabilité national, peuvent être contrôlés.

L'Annexe 7 du MOU de Paris communautarisé par exemple prévoit une liste de trente six certificats et documents, le dernier étant le certificat ISPS. Le but de l'opération est de vérifier si le navire répond aux prescriptions édictées par les normes internationales en vue d'atteindre la sécurité maritime. Ces certificats sont le plus souvent délivrés aux navires par les Sociétés de classification pour le compte de l'Etat du pavillon.

En effet, les sociétés de classification sont apparues au début du XIXè siècle à Londres afin de fournir dans un premier temps, aux assureurs les informations nécessaires sur les navires en vue de leur permettre de calculer les primes d'assurances. Elles reçoivent de nos jours mandat de l'Etat du pavillon pour exercer une fonction de certification de la sécurité. Dans le monde, on dénombre plusieurs sociétés de classification. Les plus importantes se sont regroupées dans une sorte de fédération appelée IACS[81]. Les Sociétés de classification[82] font l'objet du livre III, Navigation maritime, Titre IV du Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC. Selon l'article 173 du projet de Code révisé de juin 2008, « *l'autorité maritime compétente agrée une ou plusieurs Sociétés de classification répondant aux critères fixés par la Résolution n° A 739 (18) de l'OMI. L'agrément donne lieu à une Convention, conforme au modèle diffusé par l'OMI, passée entre l'autorité maritime compétente et la Société de classification agréée et spécifiant en particulier les obligations dont cette dernière doit s'acquitter dans l'accomplissement de son mandat. L'autorité maritime communique à l'OMI, la liste des Sociétés de classifications agréées* ». Dans le Code de la marine marchande du Sénégal, les sociétés de classification font l'objet des articles 82[83] et 83. Selon l'article 83 dudit Code,« *à l'issue des inspections de sécurité effectuées sur les navires sénégalais conformément aux dispositions du présent code, des titres de sécurité sont délivrés par l'Autorité Maritime ou par*

[81] IACS en anglais International Association of Classification Societies LTD, c'est à dire Association Internationale des Sociétés de Classification. Elle compte 10 membres et un associé. Ce sont : ABS, BV, CCS, DNV, GL, KR, LR, NK, RINA, RS et IRS comme Associé. Voir : www.iacs.org.uk/explained/members.aspx

[82] NGNINTEDEM (Jean-Claude) : « *Les sociétés de classification et la sécurité maritime dans le code de la marine marchande de la CEMAC* », RCTAM, n° 5, 3ème année, juillet-décembre 2006, pp. 90-123.

[83] Article 82 du Code sénégalais de la marine marchande : « *Les sociétés de classification agréées peuvent être autorisées à participer aux inspections effectuées par les commissions de sécurité sur des navires sénégalais. Les fonctions qui leur sont dévolues sont définies par arrêté du Ministre chargé de la Marine Marchande, portant agrément de ces sociétés, au Sénégal* ».

une Société de classification après avis conforme de la Commission Centrale de Sécurité ou d'une Commission Locale suivant le cas ».

De part leur expertise, les sociétés de classification jouent un rôle important dans la vie des navires, depuis leur construction en passant par leur exploitation jusqu'à leur démantèlement. Elles devront s'auto contrôler pour la conformité des règles de construction avec les normes fixées par l'OMI qui peut leur envoyer quelques équipes d'audit[84]. Selon l'article 174 du Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC, « *l'autorité maritime compétente peut donner mandat à une société de classification agréée pour délivrer et renouveler les certificats internationaux de sécurité et de prévention de la pollution aux navires nationaux qui sont assujettis à la détention de tels certificats* ». Ici, contrairement à l'officier de contrôle des navires par l'Etat du port, on peut parler véritablement de la notion de mandat. En droit civil, « *le mandat ou procuration est un acte par lequel une personne donne à une autre le pouvoir de faire quelque chose pour le mandant et en son nom. Le contrat ne se forme que par l'acceptation du mandataire* »[85]. En règle générale, dans tous les domaines touchant la sécurité et concernant l'intérêt général, l'Etat est compétent en tant que personne morale pour assurer les missions sécuritaires. L'Etat a le devoir de fixer et de faire appliquer les règles en matière de sécurité et doit assurer le contrôle de celles-ci en vérifiant la sécurité à bord. Plusieurs Conventions internationales rappellent bien ce principe. On peut citer la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer dont l'article 2 précise que « *chaque Etat délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet* ». La CMB de 1982 en son article 94 énumère les obligations de l'Etat du pavillon. En effet « *tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon* ». Il doit prendre à l'égard des navires immatriculés sur son registre, les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer en ce qui concerne : la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité ; la composition, les conditions de travail et la formation des équipages conformément aux instruments internationaux ; l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages[86]. La certification d'un navire est une question très technique et c'est la raison pour laquelle, l'Etat en ce domaine très sensible délègue sa compétence aux Sociétés de classification par une procédure d'agrément. La fonction des Sociétés de classification consiste à effectuer des visites de contrôle suite aux renseignements fournis par le navire en vue de lui délivrer les certificats de navigabilité et de

[84] AFCAN Information, n° 83, juillet 2009, 36 pages, p. 34.
[85] Titre XIII du Code Civil : Du mandat, Articles 1984 à 1989.
[86] Article 94.3 de la CMB

prévention de la pollution. Ces différents certificats ont pour finalité, de démontrer que le navire contrôlé est apte à assurer ses fonctions nautique et commerciale et pourra ainsi prendre la mer sans danger et en sécurité.

L'objectif de l'inspecteur dans le cadre du contrôle de l'Etat du port est de contrôler la conformité et la validité des titres de sécurité sans avoir à remettre en cause le travail de l'expert de la Société de classification qui devra être prévenu des anomalies constatées lors de l'inspection. Il revient à l'Etat du pavillon de faire en sorte que les irrégularités soient corrigées. D'ailleurs, ces titres et/ou certificats de sécurité peuvent et doivent normalement être retirés par l'autorité compétente avant l'expiration de leur durée de validité si le navire cesse de satisfaire aux conditions exigées pour leur délivrance. Ils sont restitués lorsque ces conditions sont à nouveau remplies (Article 141 du Code de la CEMAC). Les officiers de contrôle des navires par l'Etat du port vérifient également tous les certificats et documents qui permettent au navire de ne pas polluer l'environnement marin.

B) Le contrôle des navires dans le cadre de la protection de l'environnement marin

De nos jours, on ne peut concevoir la sécurité maritime sans prendre en compte la protection de l'environnement marin contre les diverses sources de pollution marine. Dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port, les inspecteurs contrôlent tous les certificats requis de prévention de la pollution à bord d'un navire étranger au port. Puisqu'il existe plusieurs sortes de navires, le PSCO va à bord pour contrôler la validité de ces documents et leur conformité aux normes internationales. Ce faisant, l'Etat du port participe à la prévention de la pollution dont les conséquences sont désastreuses lorsqu'elle survient quelque part (1). Ce sont d'ailleurs les catastrophes maritimes qui permettent au droit international de la sécurité de se renforcer pour être mieux appliqué par les Etats, une fois que ces normes font partie de leur législation (2).

1) Le contrôle des documents en vue de la prévention de la pollution

Des documents tels que:

- le certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac ou certificat d'aptitude au transport de gaz liquéfié en vrac,
- le certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac,
- le certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures,

- le certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac,
- pour les pétroliers, relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest, etc.… sont de plus en plus contrôlés par les inspecteurs de la sécurité lors des escales des navires étrangers dans l'Etat du port. A la 15ème session du Comité pour la Sécurité Maritime (CSM) tenue à Londres du 15 au 24 mai 2002, l'OMI a rendu applicables à tous les ports les dispositions du Code IMDG[87]. Elle va même plus loin en rendant obligatoire et sur tous les navires depuis le 1er juillet 2004 l'ensemble des dispositions de ce Code. Les contrôles de l'Etat du port visent donc à prévenir la pollution de l'environnement marin par les navires quels qu'ils soient (chimiquiers, gaziers, pétroliers…) contre toutes les sources de pollution.

Selon la Convention de Montégo Bay de 1982, la pollution du milieu marin est « *l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agréments* »[88]. Pour mener une lutte contre la pollution par exemple, l'article 211 de la CMB fait obligation à chaque Etat d'adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant pavillon ou immatriculés par eux. Ces lois et règlements devraient être aussi efficaces que les règles et normes internationales généralement

[87]JMM : « *Les bases d'un code international pour la sécurité des navires et des ports ont été posées* », JMM, 7 juin 2002, p.6 et 7.
CHABI (Elie) : « *La sécurité des marchandises dangereuses dans un port : cas des ports d'Abidjan et de Cotonou* », Mémoire d'officier de port, Académie régionale des sciences et techniques de la mer (ARSTM) Abidjan, 1995-1996, 81 pages, p 13.
Une marchandise est dite dangereuse lorsque, de par ses propriétés ou son comportement, elle présente ou constitue un danger pour l'homme, le navire et la cargaison. Selon le mode de conditionnement utilisé, on peut distinguer trois grandes catégories de marchandises dangereuses : les gaz liquéfiés en vrac (répartis en deux familles de gaz naturels (GNL) constitués de méthane et d'autres hydrocarbures dits supérieurs et de gaz de pétrole (GPL) comme le butane et le propane stockés à très basse température -160 °C pour le méthane et –42°C pour le propane).; les produits chimiques, liquides dangereux en vrac et enfin les marchandises dangereuses en colis ou sous forme solide en vrac. Ces substances nuisibles doivent être bien identifiées, marquées, emballées et bien arrimées de façon à éviter leur perte. Le Code maritime international des marchandises dangereuses (Code IMDG : international Maritime Dangerous Goods Code) reprend les règles concernant le transport des marchandises dangereuses de l'annexe III de la Convention MARPOL. Il a pour principal objet de favoriser la mise en œuvre du Chapitre VII de la Convention SOLAS. Le code IMDG fait une classification des marchandises dangereuses en 9 classes à savoir : Classe 1 : matières et objets explosifs ; classe 2 : gaz comprimés liquéfiés ; classe 3 : matières liquides inflammables, classe 5 : matières comburantes et peroxydes ; classe 6 : matières toxiques et infectieuses ; classe 7 : matières radioactives ; classe 8 : matières corrosives ; classe 9 : matières dangereuses diverses. La manipulation de ces produits comporte des risques d'explosion, d'incendie, de corrosion, de poison, de pollution et d'infection.
[88] Article 1-5 de la CMB

acceptées. Dans le navire au port, l'inspecteur contrôle justement la validité des certificats devant prévenir les risques de pollution.

Il existe plusieurs sources de pollution du milieu marin, pollution qui entraîne de graves conséquences sur l'écosystème marin. Généralement la classification qui est retenue par la plupart des auteurs des sources de pollution est basée sur *l'origine de la pollution*, *l'identification du polluant* et enfin sur *la cargaison ou les résidus*[89]. En retenant *l'origine de la pollution*, on peut distinguer *les pollutions océaniques*, c'est-à-dire celles qui viennent des bâtiments de mer et engins flottants ou fixes ; *les pollutions telluriques* qui viennent de terre par cours d'eau, ravinements ou écoulements et *les pollutions atmosphériques* qui proviennent de l'air. Lorsqu'on considère *l'identification du polluant*, on peut retenir les *pollutions bactériologiques* qui proviennent des émissaires des établissements humains et animaliers ; *les pollutions chimiques* qui sont les déversements à la mer de produits naturels ou de synthèse nocifs pour la mer ; *les pollutions radioactives* qui viennent d'une fuite de substances ionisantes dans la mer ; *les pollutions thermiques* dues aux centrales électriques utilisant l'eau de mer comme réfrigérant et *les pollutions mécaniques* venues des déversements de déblais en mer. La troisième classification est celle qui provient de la *cargaison*[90] ou *les résidus* (hydrocarbures). Elle est opérationnelle ou accidentelle et occupe le premier rang de la pollution du milieu marin avec de nombreuses conséquences. La pollution des mers est donc principalement due à « *l'augmentation du transport des hydrocarbures par mer à partir de 1950, à la suite de pollutions volontaires par des cargaisons ou des produits de soute*» [91]. Pourquoi faut-il prévenir particulièrement par le contrôle des navires, la pollution de la mer par les hydrocarbures ?

Il faut dire tout de suite que les rejets opérationnels et accidentels constituent la plus importante source de pollution du milieu marin. Le transport maritime provoque des pertes de pétrole d'environ 1,47 millions de tonnes par an qui se déverse dans la mer[92]. Sur ce total, 0,7 millions de tonnes proviennent de résidus des pétroliers lors des rejets opérationnels. La pollution opérationnelle est celle causée par l'usage commercial du navire, c'est-à-dire tout ce qui

---

[89] BEURIER (J-P), CHAUMETTE (P), PROUTIERE-MAULION (G): « *Droits Maritimes : Exploitation et protection de l'océan* », Tome 3, Livre 3 : *La protection de l'environnement marin*, éditions Juris-Service, Lyon, 1998, 310 pages, p. 221.
BEURIER (Jean-Pierre) et a. sous la direction de : « *Droits maritimes* », ouvrage collectif, éditions Dalloz, collection Dalloz Action, Paris 2009-2010, 1216 pages, Livre 8 : La protection de l'environnement marin, pp. 1122-1173.

[90] DABOUIS (Bruno) : « *Protection de l'environnement dans le transport maritime des hydrocarbures : réglementation applicable aux navires citernes* », Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, Annales 1999 , 183 pages, p.123. Sur le ¼ de l'ensemble de la pollution des mers par les hydrocarbures, la part imputable aux navires citernes est de 10%.

[91] BEURIER (Jean-Pierre), CHAUMETTE (P), PROUTIERE-MAULION (G), *Droits Maritimes*, Tome 3, préc.

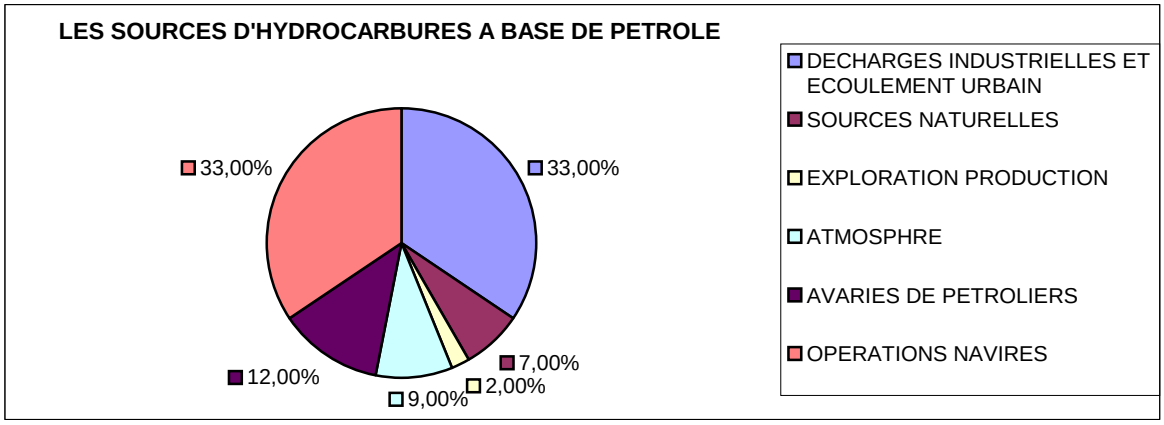
[92] WU (Chao) : « *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures- Responsabilités et indemnisation des dommages* », Editions Pédone, Paris 1994, p.445-446.

a trait à son rôle de transport de marchandises ou de passagers. Au cours des opérations de nettoyage de citernes et de déballastage, les résidus de pétrole peuvent être déversés en mer si toutes les précautions ne sont pas prises à bord du navire pour les retenir. C'est la raison pour laquelle, pour limiter et réduire la pollution opérationnelle, les navires doivent être équipés des ballasts séparés (SBT) et le système de lavage au brut (COW). La procédure dite chargement sur résidus (LOT) peut également être mise en œuvre. L'utilisation de ces techniques pourra permettre de bien filtrer les eaux de cale huileuses et les boues qui sont produites par tous les navires. Aussi est-il impératif de construire dans la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, des stations de déballastage pouvant recevoir les résidus, les eaux de ballasts sales de même que les résidus huileux en provenance de la salle des machines des navires. Les Etats côtiers en Afrique ont le droit d'interdire les rejets de navires étrangers dans les eaux placées sous leur juridiction, et notamment dans les eaux côtières. En revanche, ils sont tenus de garantir aux navires concernés l'accès et l'utilisation dans leurs ports d'installations de réception permettant d'éliminer lesdits déchets. Cette obligation s'applique à tous les ports et est explicite dans la Convention MARPOL 73/78 exactement dans son annexe 1, Règle 12. L'épisode du *Probo Koala* est très illustratif de la nécessité qui s'impose aux Etats concernés par le MOU d'Abuja de s'entendre pour choisir ne serait-ce que deux ports afin de les équiper des stations de déballastage car, même si le port d'Abidjan est pratiquement le plus grand de la sous région, il ne disposait pas d'une telle station pour recevoir les déchets des cuves du *Probo Koala*[93]. Une des solutions de la protection et de la préservation de l'environnement marin en Afrique est donc la construction des stations de déballastage pouvant recevoir les résidus et les eaux sales pour les navires nationaux et étrangers contre paiement d'une somme. C'est le prix à payer si l'on entend éviter aux populations africaines des drames comme celui du *Probo Koala*, et léguer aux générations futures un environnement sain.

Sur une production mondiale annuelle de plus de 3 milliards de tonnes, les pollutions accidentelles provenant des navires, des plate-formes d'exploitation offshore et des activités de production, génèrent environ 0,47 million de tonnes de pollution. La figure ci-dessous présente la part de chaque source de polluant à base de pétrole.

[93] BASSOMPIERRE (Karène) : « *Abidjan : Les déchets toxiques d'un navire sèment la mort autour du port* », Le Marin, n° 3088 du vendredi 15 septembre 2006, p.4 .

Figure N° 1 : Les sources d'hydrocarbures à base de pétrole



Si l'on ajoute les avaries de pétroliers aux opérations de navires, on obtient un pourcentage de 45% ce qui n'est pas du tout négligeable. Même si les décharges industrielles et l'écoulement urbain représente 33%, venant en 2ème position, une action efficace au niveau des navires peut permettre de diminuer une part sensible de la pollution du milieu marin. Les pollutions accidentelles provoquées par les navires pétroliers au cours des opérations de routine comme le chargement, le déchargement et le soutage représentent environ 400.000 tonnes par an. A cela il faut ajouter les accidents tels que les collisions et les échouages des pétroliers et des autres navires dont le fioul pollue l'environnement marin. Les autres causes de rejets accidentels sont : l'échouement, les avaries de coque, l'incendie et le ravitaillement. Les deux graphiques suivants expriment la part des différentes causes des rejets accidentels.

Figure N° 2 : Causes des rejets accidentels d'hydrocarbures de plus de 700 tonnes par des navires citernes

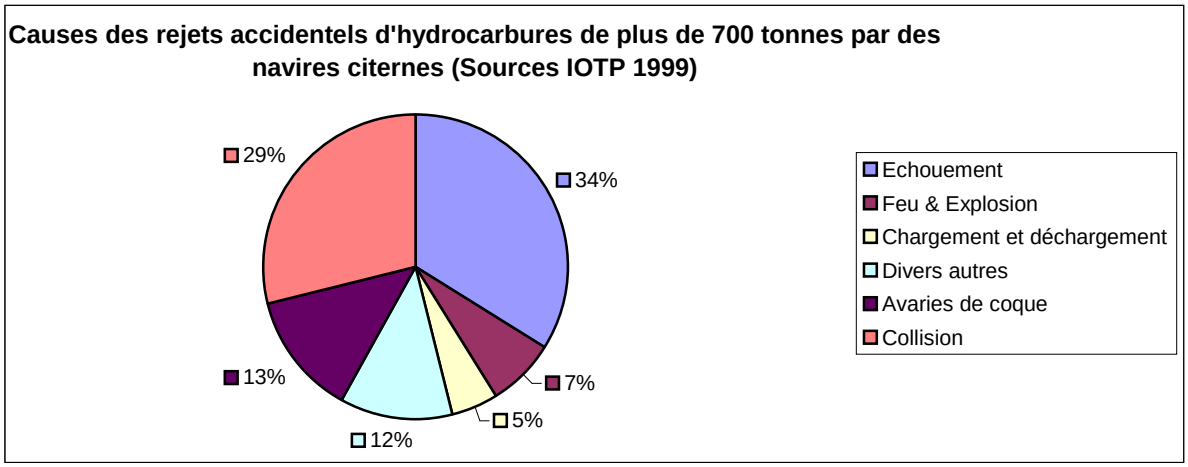
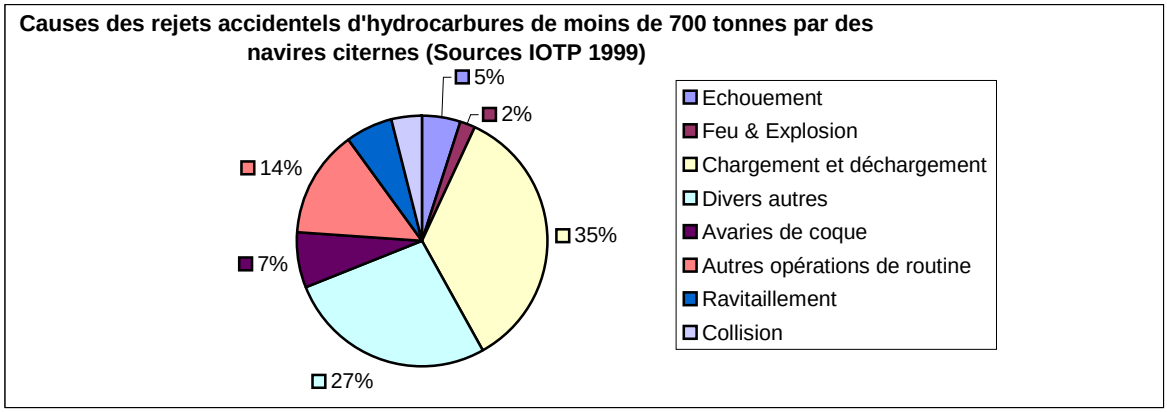


Figure N° 3 : Causes des rejets accidentels d'hydrocarbures de moins de 700 tonnes par des navires citernes



Les incidents de pollution dus aux éruptions sont assez rares mais lorsqu'ils surviennent, ils représentent les trois-quarts des 50.000 tonnes perdues chaque année par les plate-formes offshore. Une éruption peut entraîner une perte d'une grande quantité d'hydrocarbures lorsque le puits n'est pas vite maîtrisé. Même si cela est moindre, le rejet des eaux de forage et l'évacuation des boues de forage à base d'hydrocarbures n'est pas à négliger dans les pays producteurs de pétrole comme ceux du Golfe de Guinée que sont : la Côte d'Ivoire, le Ghana, le Togo, le Bénin, le Nigéria, la Guinée Equatoriale, le Cameroun, le Gabon, la République du Congo et l'Angola[94].

2) Le renforcement des normes internationales en fonction des catastrophes et leur application par les Etats

Le droit international de l'environnement a connu un développement grâce aux catastrophes maritimes. Pour réduire les risques d'accidents, il fallait améliorer les règles juridiques qui gouvernent les transports maritimes surtout en matière de sécurité. Le naufrage du *Titanic* en 1912, malgré toutes les mesures sécuritaires dans la construction du navire à l'époque, a favorisé la première ébauche de la Convention SOLAS et la création de l'OMI. Selon l'article 1er de cette Organisation, institution spécialisée de l'ONU[95], l'OMI a pour objet « *d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toute sorte qui intéressent la navigation commerciale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées*

[94] NDENEDE (Martin) : « *Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée (Problématiques nationales et régionales)* » in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, n° 4, janvier-juin 2006.

[95] L'Organisation des Nations Unies à travers le Conseil Economique et Social (Comité d'experts pour le transport de marchandises dangereuses), émet depuis 1956 des recommandations pour le transport des marchandises dangereuses en les regroupant dans le livre orange. Ce guide de référence est souvent utilisé par les acteurs du transport maritime pour élaborer les réglementations modales (ADR, RID, code IMDG, Instructions techniques de l'OACI) . Voir Lamy Transports, Tome 3, p 685.

que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution... »[96]. Les deux grands thèmes que développent l'OMI dans ses Règles, Codes et Recommandations sont : la sécurité maritime[97] et la protection du milieu marin.

Les catastrophes maritimes ont donc favorisé la rédaction et l'adoption d'un certain nombre de Conventions internationales aussi bien dans l'ordre public que privé. Ainsi, le naufrage du *Torrey-Canyon* au large de la Cornouaille le 18 mars 1967, a suscité la conclusion de deux Conventions en 1969. La première qui est d'ordre public conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969 et entrée en vigueur le 6 mai 1975 est intitulée : *Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures*. La seconde est d'ordre privé conclue à Bruxelles le 29 novembre 1969 et entrée en vigueur le 19 juin 1975 s'intitule : *Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures*. Ce dispositif est complété par la *Convention internationale portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)*, conclue à Bruxelles le 18 décembre 1971 en vigueur depuis le 16 octobre 1978. Le naufrage de l'*Amoco-Cadiz* en mars 1978 a révélé les insuffisances et les défauts du système d'indemnisation de 1969 et 1971, et a lancé le processus de leur révision qui a abouti à la signature de deux Protocoles le 25 mai 1984. C'est encore le désastre causé par l'*Exxon-Valdez* en mars 1989 qui a conduit à la conclusion de

[96] Disposition citée par MARCHAND (G) : « *Marine Marchande: sécurité maritime* », Juris-Classeur transport, volume 3, Fascicule 1020, éditions Techniques Juris-Classeur, 2, 2004, pp.1-26., ntmt p. 4. Sur l'historique, le rôle et l'action de l'O.M.I., on pourra voir : http//:www.imo.org .

[97] Le niveau de la réglementation internationale s'est en effet fortement élevé en particulier sur les points suivants : **renforcement des règles de sécurité** des navires à passagers, en particulier suite aux naufrages du "Herald of Free Entreprise" en 1987 et de "l'Estonia" en 1994 ; **mise en oeuvre du code international de gestion de la sécurité** (code ISM) qui implique des audits des compagnies renouvelés tous les ans ; les audits des navires sont renouvelés tous les 36 mois ; **entrée en vigueur du code international de sûreté des navires et des installations portuaires** (code ISPS) le 1er juillet 2004, ; **renforcement des règles pour prévenir la pollution de l'air par les navires**. L'annexe VI de la convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), relative à la prévention de la pollution de l'air par les navires est entrée en vigueur le 19 mai 2005. Les dispositions actuelles portent sur le contrôle des émissions provenant des navires. Ces émissions sont les substances qui appauvrissent la couche d'ozone (par exemple les HCFC, le Halon), l'oxyde d'azote (NOx) provenant des moteurs Diesel (l'annexe prévoit de limiter la quantité d'oxyde d'azote émise par le moteur en se basant sur le Code Technique sur les Nox), les oxydes de soufre (SOx) provenant des combustibles utilisés à bord des navires et les composés organiques volatils (COV) provenant des navires citernes (principalement ceux transportant du pétrole brut) ; **gestion des eaux de ballast** : La convention sur la gestion des eaux de ballast à été adoptée par l'OMI le 13 février 2004. La convention prévoit d'imposer les dispositions suivantes :
- le traitement des eaux de ballast (fixation d'un seuil maximal de microorganismes dans les eaux rejetées - applicable entre 2014 et 2016) ;
- à défaut, le renouvellement à 95% des eaux de ballast avant l'entrée au port (applicable dès l'entrée en vigueur de la convention) ;
- la tenue par le navire d'un registre des eaux de ballast ;
- la délivrance d'un certificat par l'Etat du pavillon et un contrôle par l'Etat du port ;
- le traitement des sédiments, dans les terminaux désignés par chaque Etat partie et où ont lieu le nettoyage ou la réparation des citernes à ballast.

la *Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures* le 30 novembre 1990 (Convention dite OPRC), conclue à Londres le 30 novembre 1990 entrée en vigueur le 13 mai 1995. La pollution de la mer, due au naufrage de l'*Exxon Valdez* en 1989 en Alaska a mis en avant aux Etats-Unis, l'obligation d'équiper désormais les pétroliers d'une double-coque. Les questions juridiques nouvelles non élucidées du fait du vide juridique constaté dans les Conventions sont prises en compte lors des révisions de celles-ci. Parfois, certaines révisions interviennent avant même l'entrée en vigueur de ladite Convention. La *Convention de Londres pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures du 12 mai 1954*, révisée en 1962, 1969 et 1971, a été remplacée par exemple par la *Convention de Londres pour la prévention de la pollution par les navires* (dite MARPOL 73/78) du 2 novembre 1973, elle-même révisée par le Protocole du 17 février 1978, protocole entré en vigueur en même temps qu'elle le 2 octobre 1983.

Les Conventions internationales relatives à la pollution par les hydrocarbures due aux pétroliers visent deux principaux objectifs. Elles tendent dans un premier lieu à établir des standards de sécurité permettant d'éviter le plus possible la pollution des mers. En second lieu, lorsque celle-ci se produit malgré tout, la responsabilité civile et pénale des auteurs de la pollution peuvent être engagées. En ce sens, les Conventions s'attachent à rechercher l'étendue de la responsabilité civile de ses auteurs et aux possibilités d'intervention des Etats, afin de réparer au mieux les dommages causés. En ce qui concerne la responsabilité pénale, elles se contentent d'en établir les contours, laissant aux Etats la compétence de fixer les sanctions requises dans le cadre ainsi tracé. Le naufrage de l'*Erika* en 1999 et du *Prestige* en 2002 vont sonner le glas des pétroliers simple-coque qui devront dans tous les cas être progressivement retirés de la circulation. La réglementation en vigueur au niveau du droit international comportent deux principales parties : les dispositions relatives à la conception des navires et celles relatives à l'exploitation et à la maintenance des navires. Cette réglementation après les naufrages de l'*Erika* et du *Prestige* impose aujourd'hui une conception à double coque pour l'ensemble des navires pétroliers de plus de 5000 tonnes de port en lourd. Elle traite du rejet à la mer des polluants par les navires (hydrocarbures, produits chimiques, déchets) et impose aux armateurs de prévoir et d'organiser le cas échéant des moyens d'intervention rapides et efficaces pour réduire les effets d'une pollution accidentelle[98]. La sécurité maritime ne peut être atteinte que par la prévention des accidents maritimes et pour ce faire, les armateurs doivent disposer de

[98] DABOUIS (Bruno) : « *Protection de l'environnement dans le transport maritime des hydrocarbures : réglementation applicable aux navires citernes* », Institut Méditerranéen des Transports Maritimes, Annales 1999 , p.125.

navires sûrs, bien conçus, bien construits et enfin très bien entretenus. La sécurité intrinsèque du navire (flottabilité et stabilité, intégrité de la structure, sûreté des systèmes de propulsion, manœuvrabilité) pour reprendre les termes de Bruno Dabouis apparaît comme le premier facteur de prévention de ces accidents[99].

L'évolution des moyens juridiques de lutte contre la pollution en droit international s'est faite en trois phases[100]. Dans un premier temps ces Conventions confinées dans un cadre juridique spécialisé, apportent des réponses partielles et adaptées au polluant. Cette approche tout en étant utile n'a pas permis selon les auteurs[101] de faire face à l'interpénétration des phénomènes de pollution puisqu'elle tend à faire une sélection des effets des polluants et à ne combattre que les plus spectaculaires d'entre eux. C'est le cas par exemple de la Convention de Londres du 12 mai 1954 sur la lutte contre la pollution opérationnelle par hydrocarbures de cargaisons transportées par les navires. Le deuxième temps équivaut à un cadre juridique global apparu à la Conférence des Nations-Unies de Stockholm de 1972 qui tend à traiter le phénomène dans sa globalité. La Convention de Montégo Bay en est la parfaite illustration[102]. Cependant, indispensable soit-elle, on peut lui reprocher de ne pas prendre en compte les particularités à une aire déterminée de l'océan. Le troisième temps ayant trait à un cadre juridique global va prendre tout de même en compte un écosystème particulier. Ce dernier temps sera à l'origine incontestablement des Conventions dont le but est la protection des mers régionales. Citons par exemples, la Convention de Barcelone et ses protocoles additionnels, l'Accord de Bonn du 13 septembre 1983 concernant la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer du Nord par les hydrocarbures et autres substances dangereuses ; l'Accord du 12 novembre 1981 concernant la coopération régionale dans la lutte contre la pollution par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique dans le Pacifique du Sud-Est. Sur la base du concept de « *mers régionales* », il est possible de dénombrer dix-sept mers régionales à savoir : la mer Méditerranée, la mer Noire, la mer Rouge et le golfe d'Aden, le Pacifique du Sud, le Pacifique du Sud-Est, le Pacifique du Nord-Ouest, les Caraïbes, la région du Koweït, les mers de l'Asie du Sud-Est, les mers de l'Asie du Sud, l'Afrique Orientale, **l'Afrique de l'Ouest et l'Afrique Centrale**, l'Atlantique du Sud-Ouest, l'Océan Arctique, la mer Baltique, la mer du Nord, l'Atlantique du Nord-Est. Malgré cet arsenal juridique impressionnant au niveau

[99] idem, p.125
[100] BEURIER (Jean-Pierre), CHAUMETTE (Patrick) et PROUTIERE-MAULION (G). « *Droits Maritimes :* Exploitation et protection de l'océan», tome III, , éditions Juris-Service, Lyon, 1998, p. 224.
[101] BEURIER (J-P) et a. (sous la direction de) : « *Droits maritimes* », ouvrage collectif, éditions Dalloz Paris 2006, 1010 pages, p. 920.
[102] Voir Partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 : « *Protection et préservation du milieu marin* ».

international pour lutter contre la pollution des mers, les réponses juridiques existantes ne permettent pas toujours de lutter efficacement contre les pollutions accidentelles surtout avec l'apparition depuis 1967 des supertankers capables de transporter plus de 500 000 tonnes d'hydrocarbures. A la fin des années 1970, ils représentaient environ 40% du trafic maritime mondial. Du fait que les pétroliers se déplacent constamment grâce au principe de la liberté des mers, les hydrocarbures qu'ils rejettent en cas de pollution opérationnelle ou accidentelle se répandent au gré des vents sur des centaines de kilomètres et peuvent polluer les espaces sous souveraineté étatique. L'Afrique est-elle épargnée de la pollution par les hydrocarbures ? Absolument pas, car on se souvient, par exemple du naufrage du *Mobil Refiner* au large des côtes camerounaises à Douala le 17 décembre 1975 à l'origine du déversement de 45 tonnes de fuel ou encore de l'*Arzen*, le 1er janvier 1977 sur la côte béninoise. Les Etats riverains du Golfe de Guinée par exemple, tous membres du MOU d'Abuja, se doivent donc d'être en alerte permanente eu égard à la périodicité de ces naufrages. En effet, le 9 juin 2000 un cargo battant pavillon maltais, *Le Peter*, avait échoué sur un banc de sable à une vingtaine de kilomètres des côtes gabonaises. Une marée noire avait commencé à souiller certaines plages puisque les 420 000 tonnes de fuel se trouvant dans les soutes du pétrolier s'écoulaient peu à peu[103].

Les normes internationales relatives à la sécurité maritime ne peuvent être efficaces que lorsqu'elles sont transposées dans l'ordre interne de chaque Etat. C'est ce qu'a rappelé l'ancien Secrétaire Général de l'OMI, Efthimios E. Mitropoulos quand il écrit que « *ces normes doivent être effectivement appliquées, et ceci n'est possible que par la législation. La législation est la clef du succès. L'Etat doit être derrière nos Conventions* »[104]. Les Conventions internationales en matière de protection de l'environnement marin doivent donc être transcrites dans les législations nationales ou communautaires[105] sous forme de lois, ordonnances, décrets, arrêtés, etc.… L'obligation qui incombe aux Etats à agir de manière préventive et curative est reprise dans la partie XII de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 sous le terme « *Protection et préservation du milieu marin* ». Selon l'article 192 de la CMB, « *les Etats ont l'obligation de protéger et de préserver le milieu marin* ». Ils doivent prendre toutes les mesures compatibles avec la Convention pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin.

[103] M'BAKI HELU (Princia) : « *Les conséquences environnementales de l'activité pétrolière dans le Golfe de Guinée* », Mémoire de Master II Recherche Droit Maritime et Océanique, sous la direction du Prof. Martin NDENDE, Université de Nantes, 2006-2007.
[104] BOISSON (P), op. cit., précité, p.159.
[105] Article 211.2 de la CMB. Dans ce cadre, on peut citer les dispositions du Titre II de la Loi n° 2002-22 du 16 août 2002 portant Code de la marine marchande du Sénégal. S'agissant des dispositions du Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC entre le Cameroun, la Centrafrique, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale et le Tchad, il faut se référer au Livre IV : Pollution marine, notamment les Articles 275 à 330. (Projet de révision juin 2008).

Ils pourraient en fonction de leurs capacités techniques et administratives harmoniser leur politique à cet égard et à ce propos, le MOU d'Abuja peut servir de socle ou de fondement juridique pour atteindre cet objectif. En prenant des lois nationales pour contrôler toutes les activités relevant de leur juridiction, les Etats doivent s'efforcer de ne pas causer de préjudice par la pollution à d'autres Etats et à leur environnement [106]. Ils ne doivent donc pas selon l'article 195 de la CMB « *déplacer, directement ou indirectement, le préjudice ou les risques d'une zone dans une autre et à ne pas remplacer un type de pollution par un autre* ». Aucune des sources de pollution ne doit être négligée. Afin de lutter efficacement contre la pollution et de sauvegarder l'environnement marin, les Etats concernés par le MOU d'Abuja ont la possibilité d'agir à deux niveaux : la prévention et la gestion des crises lorsque le dommage est effectif ; ce qui nécessite l'adoption des plans d'urgence. S'agissant des navires étrangers, ceux-ci peuvent se voir imposer par l'Etat du port afin de se prémunir contre une éventuelle pollution, des conditions particulières pour leur entrée dans les ports. Ce sont les conditions particulières antipollution imposées par l'Etat du port pour l'entrée dans ses ports[107]. Lorsqu'ils se trouvent dans les ports, un contrôle rigoureux des inspecteurs de la sécurité peut persuader les propriétaires de navires et les armateurs d'être toujours à jour en ayant des certificats valides sur leurs navires. Renforcer la sécurité maritime, c'est améliorer avant tout, les conditions de vie et de travail des marins à bord des navires marchands. Le droit international du travail a fait de grandes avancées sur l'amélioration des conditions de vie et de travail des travailleurs en particulier dans le domaine de la marine marchande au point de mettre en place le contrôle social des navires. Ce sont ces règles qui feront l'objet des contrôles effectués par les inspecteurs de sécurité des navires dans le cadre du « *port state control* ». L'organisation du contrôle social par l'Etat du port sera traitée dans la deuxième partie de la présente thèse. La sécurité maritime est tributaire des conditions de vie et de travail des marins. Le facteur humain est la principale cause des accidents maritimes. Aussi, le MOU d'Abuja fait-il de l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins à bord l'un de ses objectifs.

[106] Article 194 de la CMB

[107] Article 211.3 de la CMB : « *Les Etats dans le but de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, imposent aux navires étrangers des conditions particulières pour l'entrée dans leurs ports 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* …». Dans ce cadre on peut citer par exemple les Dispositifs de Séparation de Trafic (DST) en France.

Section 2 : L'amélioration des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires

Le préambule de la Constitution de l'OIT fait remarquer « *qu'il existe des conditions de travail impliquant pour un grand nombre de personnes l'injustice, la misère et les privations, ce qui engendre un tel mécontentement qui met en danger la paix et l'harmonie universelles* ». Pour cette raison il *« est urgent d'améliorer ces conditions* » qui concernent « *la réglementation des heures de travail, la fixation d'une durée maximum de la journée et de la semaine de travail, le recrutement de la main-d'œuvre, …la garantie d'un salaire assurant des conditions d'existence convenables, la protection des travailleurs contre les maladies générales ou professionnelles et les accidents résultant du travail, …l'affirmation du principe « à travail égal, salaire égal* »[108]. Les conditions de vie à bord des navires marchands ont un impact sur l'organisation du travail des gens de mer[109]. La spécificité des conditions de travail et de vie des gens de mer a permis à l'OIT d'adopter plus de 30 Conventions et 20 recommandations visant particulièrement les marins. Droguer ou enivrer des personnes pour les embarquer à leur insu ou les ramener de force au navire constituent dans certaines régions du monde, des formes anciennes de travail forcé qui continuent de se produire. En Afrique particulièrement, les conditions de travail des marins sont très déplorables. A cela on peut ajouter les brutalités, le manque de nourriture et de soins de santé, l'insalubrité des conditions de vie à bord, le refus des capitaines ou des autorités portuaires d'accorder aux marins une permission à terre, les salaires insuffisants (cas de l'Afrique noire), voire le non-paiement de ceux-ci, la coercition, les abus de confiance, l'abandon de marins dans des ports étrangers, la liste est longue et affligeante. Les effectifs et la durée du travail, l'état sanitaire des équipages ont une relation de causalité avec la survenance des accidents maritimes. La fatigue et le surmenage peuvent par exemple altérer le jugement d'un individu compétent et bien formé[110]. Au regard de tout ceci, de nombreuses Conventions internationales dont

---

[108] MORIN (Jacques-Yvan), RIGALDIES (Francis) et TURP (Daniel) : « *Droit international public, notes et documents* », Tome 1, Documents d'intérêt général, 2ème édition, Les Editions Thémis, 1987, 1030 pages, pp.76 et s. COMBACU (Jean) et SUR (Serge) : « *Droit international public* », éd. Montcrestien, Paris, 1993.

[109] CHAUMETTE (Patrick) : « L'intern*ationalisation du travail maritime* », in Revue Congolaise des transports et des Affaires Maritimes, éditions Bajag-Meri, n° 3, juillet-décembre 2005, 144 pages, pp. 25 et s. L'expression « *gens de mer* » désigne selon la plupart des Conventions maritimes « *les personnes définies comme telles par la législation ou la pratique nationale ou par les Conventions collectives et qui sont habituellement employées comme membres de l'équipage à bord d'un navire de mer, autre qu'un navire de guerre, d'un navire affecté à la pêche ou à des opérations qui s'y rattachent directement* ». Entre 1919 et 1996 par exemple, l'OIT a adopté environ 190 Conventions et 180 recommandations, dont 47 Conventions et 32 recommandations concernant les gens de mers, les pêcheurs ou les dockers.

[110] MERBOUH (Kaoutar) : « *Le facteur humain dans la sécurité maritime* », Mémoire pour l'obtention du diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en droit maritime et des transports, Centre de Droit Maritime et des Transports d'Aix Marseille, 2004, 159 pages, p.7.

notamment celles de l'OIT ont réglementé les conditions de vie et de travail des marins à bord des navires de commerce. Retenons seulement celles qui vont dans le sens de la sécurité et de la protection des marins (Paragraphe 1). La Convention n°147 de l'OIT particulièrement consacre la naissance du contrôle social des navires. Faisant partie des instruments pertinents du MOU d'Abuja, cette Convention est le cadre légal du contrôle social. La Convention du Travail Maritime consolidée de 2006 qui définit mieux la notion du contrôle social des navires, une fois adoptée fera partie du MOU grâce à la procédure d'amendement du Mémorandum (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Les normes de l'OIT sur la sécurité et la protection des marins

La structure tripartite à savoir les travailleurs (les marins), les employeurs (les armateurs) et les gouvernements qui participent à l'élaboration et à l'adoption des normes maritimes a permis à l'OIT de faire des progrès considérables en matière des conditions de travail des marins[111]. Plusieurs Conventions de l'OIT en matière maritime portent sur la sécurité et la protection du marin (A). La Convention sur le Travail Maritime de février 2006 de l'OIT (B) renforce cette sécurité en mettant un accent particulier sur la question des conditions de travail et de vie des gens de mer.

Une étude réalisée en 1994 par un institut allemand (*Institute of Shipping Economics and Logistics*) portant sur 330 accidents survenus entre 1987 et 1991 et concernant 481 navires de commerce a fait ressortir clairement deux facteurs principaux : une charge de travail trop importante pour l'équipage, en particulier au port, et une formation spécialisée insuffisante. Une enquête réalisée auprès de 400 navigants dans le même Institut révélait que 38% des premiers officiers et plus d'un cinquième des commandants effectuaient plus de 160 heures supplémentaires en moyenne par mois. Elle indiquait également qu'environ 1/3 des capitaines et officiers des services pont ou des machines n'avaient pas reçu de formation et qu' à peine 20% en avaient bénéficié depuis moins de cinq ans.
Voir: Donaldson : *safer ships, cleaner seas*, report of lord Donaldson's enquiry into the prevention of pollution from merchant shipping (Londres, HMSO, 1994).
Au Royaume-Uni, le rapport Donaldson a émis l'idée que la fatigue était la cause première ou une cause essentielle de 70 à 80% des accidents maritimes causant une pollution. Après analyse par le UK P & I Club des 6100 demandes de réclamations supérieures à $ 100 000 qu'il a traitées au cours des seize dernières années, il ressort notamment que 40% concernent les cargaisons, 33% les accidents corporels, 8% les objets fixes ou flottants, 4% les collisions et 4% la pollution. Les principales réclamations (2% du total), coûtent $ 2,6 milliards c'est-à-dire plus de 72% des montants versés. Malgré les efforts continuels de prévention entrepris par le club, les mêmes causes d'accidents sont récurrentes. En chiffres, les indemnisations se chiffrent à $ 27 millions pour les accidents corporels, $ 23 millions pour la pollution, $ 18millions pour les dommages matériels et $ 15 millions pour les collisions. Extrait du « *Journal de la Marine Marchande* », n° 4375, vendredi 24 octobre 2003, p 13.

[111] La commission paritaire maritime (armateurs et gens de mer) joue un rôle consultatif important auprès du Conseil d'administration du BIT. Dès 1920, l'OIT s'est occupée séparément des questions maritimes. La plupart des travaux sont menés par les armateurs et les gens de mer, lesquels ont une expérience directe de la mer et partagent souvent le même souci d'améliorer ces questions vitales que sont la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection de l'environnement marin. Etant donné le coût humain, économique et écologique d'un seul accident en mer, c'est l'intérêt commun qui prévaut le plus souvent.

A) La sécurité du marin et sa protection

Les normes du travail maritime se divisent de façon générale en deux principales catégories : la protection et la sécurité. Cette distinction qui n'est ni officielle ni juridique permet tout de même de mieux comprendre et d'analyser les principales Conventions de l'OIT sur le travail maritime. Les normes en vue de la protection des marins portent notamment sur[112] : les agences de recrutement et de placement, les contrats de travail maritime, les pièces d'identité des gens de mer, les soins de santé, la protection sociale et le rapatriement. Les normes relatives à la sécurité, qui protègent également le marin de manière directe et à titre individuel, visent la sauvegarde de la vie humaine en mer et traduisent donc le souci collectif de veiller à la sécurité de toutes les personnes à bord de navires et à celle des navires. Ces normes ont notamment trait[113] : à l'âge

[112] Voir notamment les Conventions :

- Convention n° 179 sur le recrutement et le placement des gens de mer de 1996 qui oblige l'autorité compétente à superviser étroitement tous les services de recrutement et de placement et à accorder une licence ou à réglementer de quelque autre manière les services de recrutement ou de placement privés qui exercent leur activité sur le territoire de l'Etat.

- Convention n° 22 sur le contrat d'engagement des marins de 1926, précise les modalités selon lesquelles les contrats d'engagement doivent être conclus ou résiliés et les informations qui doivent y figurer.

- Convention n° 108 sur les pièces d'identité des gens de mer de oblige les Etats qui la ratifient à délivrer une pièce d'identité spécifique à chacun de ses ressortissants exerçant la profession de marin. Ce document autorise le marin à entrer pour une permission à terre dans un autre pays ayant ratifié la Convention et, éventuellement, à passer en transit sans visa afin de rejoindre son navire ou d'être rapatrié.

- Convention n° 163 sur le bien-être des gens de mer de 1987 qui est complétée par la recommandation n° 173, oblige les Etats qui la ratifient à veiller à ce que des moyens et services de bien-être soient fournis dans les ports appropriés du pays à tous les gens de mer quels que soient leur nationalité, leur race, leur couleur, leur sexe, leur religion, leurs opinions politiques ou leur origine sociale, et quel que soit l'Etat où est immatriculé le navire à bord duquel ils sont employés. Le bien-être des marins au port et en mer fait l'objet des recommandations n° 48 de 1936, et 138 de 1970.

- Convention n° 146 sur la protection de la santé et les soins médicaux (gens de mer) de 1987 prévoit des mesures assurant aux gens de mer la protection de leur santé et des soins médicaux à bord du navire. Deux instruments antérieurs, la Convention n° 55 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer de 1936, et la Convention n° 56 sur l'assurance maladie des gens de mer de 1936, énoncent les obligations respectives des armateurs et des gens de mer en cas de maladie ou d'accident, en mer ou au port.

- Convention n° 165 sur la sécurité sociale des gens de mer de 1987 établit des normes en vue d'un système de sécurité sociale complet et moderne pour les gens de mer.

- Convention n° 166 sur le rapatriement des marins (révisée) de 1987, complétée par la recommandation n° 174, porte sur les conditions du droit de rapatriement, les destinations vers lesquelles les marins peuvent être rapatriés, et indique à qui il incombe d'assumer les frais de rapatriement et de superviser le rapatriement.

Voir aussi la recommandation n° 139 sur l'emploi des gens de mer de 1970 qui porte sur les difficultés en matière d'emploi qui découlent du progrès technique. Elle contient des dispositions sur l'établissement de plans relatifs à la main-d'œuvre, le recrutement et le placement, la formation professionnelle et le recyclage, ainsi que la régularité de l'emploi et du revenu. En outre, la Convention n° 145 sur la continuité de l'emploi (gens de mer) de 1976 complétée par la recommandation n° 154, stipule que les pays qui déploient une activité maritime doivent prendre des mesures pour assurer un emploi continu ou régulier aux gens de mer qualifiés.

[113] Voir notamment :

- L'âge minimum d'admission des enfants à l'emploi en mer a été d'abord fixé à 14 ans par la Convention n° 7 sur l'âge minimum de 1920, puis à 15 ans en vertu de la Convention n° 58 (révisée) sur l'âge minimum (travail maritime) de 1936.

- La Convention n° 16 sur l'examen médical des jeunes gens (travail maritime) de 1921

- La Convention n° 73 sur l'examen médical des gens de mer en 1946 qui prévoit un examen périodique attestant l'aptitude physique au service en mer.

minimum d'admission à l'emploi en mer, à l'examen médical pour le service en mer, à la durée du travail à bord et aux effectifs, à la prévention des accidents, au logement des équipages, à l'alimentation et au service de table des équipages et à la formation professionnelle des équipages (brevets de capacité des officiers, diplôme de capacité des marins et des cuisiniers de navire). La sécurité sociale[114] des gens de mer par exemple s'est construite en considérant les risques spécifiques au milieu marin. On peut citer les risques de privation d'emploi et ceux de maladie et accidents puis enfin ceux de vieillesse. Les besoins des personnes à charge du marin sont aussi pris en compte grâce à la Recommandation n° 76 sur la fourniture des soins médicaux aux personnes à charge des gens de mer de 1946. Selon les spécialistes, il y a une différence entre une Convention et une Recommandation[115]. « *Les Conventions sont des instruments qui créent des obligations juridiques, sur le plan international, dès qu'elles sont ratifiées. Les recommandations, par contre, sont destinées à orienter les politiques sociales et les législations et pratiques nationales. N'étant pas susceptibles de faire l'objet d'une ratification, elles ne font pas naître d'obligations juridiques internationales quant au fond* ».

L'OIT en raison du caractère international du travail maritime recommande aux Etats membres de conclure des accords afin de prendre en compte les situations telles que celles où un marin naviguerait sur un navire immatriculé dans un autre Etat autre que le sien[116]. En 1952, la

---

- La Convention n° 180 sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires de 1996 indique le nombre maximum d'heures de travail et le nombre minimum d'heures de repos à bord du navire. La Convention n°146 sur les congés payés annuels (gens de mer) de 1976 constitue une norme moderne établissant que les gens de mer ont droit à des congés payés annuels correspondant au moins à 30 jours civils pour une année de service

- La Convention n° 134 sur la prévention des accidents (gens de mer) de 1970, oblige l'Etat qui la ratifie à prévoir des mesures en vue de la prévention des accidents qui sont dus aux risques propres du travail maritime par voie de législation, de recueils de directives pratiques ou par tout autre instrument approprié. La Convention est complétée par la recommandation n° 142 , ainsi que par les recommandations n° 105 et 106 de 1958 relatives au contenu des pharmacies de bord des navires et aux consultations médicales par radio aux navires en mer.

- La Convention n° 92 sur le logement des équipages (révisée) de 1949 a été complétée en 1970 par la Convention n° 133 sur le logement des équipages (dispositions complémentaires).

- La Convention n° 68 de 1946 porte sur l'alimentation et le service de table des équipages des navires

- La formation professionnelle des marins fait l'objet de dispositions détaillées dans la recommandation n° 137 sur la formation professionnelle des gens de mer de 1970.

- La Convention n° 53 sur les brevets de capacité des officiers de 1936 indique le niveau minimum de capacité professionnelle que doivent posséder les capitaines et les officiers de la marine marchande.

- La Convention n° 74 sur les certificats de capacité de matelot qualifié de 1946 prévoit que les matelots qualifiés doivent être titulaires d'un certificat de capacité approprié.

- La Convention n° 69 sur le diplôme de capacité des cuisiniers de navire de 1946 dispose que les cuisiniers de navire doivent être titulaires d'un certificat de capacité approprié.

[114] Voir : La Convention n° 8 sur les indemnités de chômage en cas de naufrage du navire, de 1920 et la Recommandation n° 10 sur l'assurance-chômage de 1920.

- La Convention n° 55 sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accidents des gens de mer de 1946.

- La Convention n° 71 sur les pensions des gens de mer de 1946.

[115] BARTOLOMEI DE LA CRUZ (H. G). et EUZEBY (A.) : « *L'organisation Internationale du Travail* », Paris PUF, Que sais-je ? 1997, p. 46 et s.

[116] Recommandation n° 75 sur les accords en matière de sécurité sociale des gens de mer de 1946.

Convention n° 102 sur la sécurité sociale (norme minima), énonçant neuf risques sociaux a été adoptée par l'OIT. En 1987, la Convention n° 165 sur la sécurité sociale des gens de mer transpose en matière maritime le mécanisme de la Convention n° 102. Toutes les normes de l'OIT sur la sécurité et la protection du marin ont été rassemblées en une Convention unique dénommée la Convention du Travail Maritime, 2006 (CTM, 2006).

B) Le renforcement de la sécurité et de la protection des marins à travers la Convention du Travail Maritime, 2006

La Convention du travail maritime a été adoptée le 23 février 2006[117] à l'issue de la 94ème session maritime de la Conférence internationale de l'OIT à Genève. En réalité le processus a été entamé depuis janvier 2001 avec l'adoption d'une résolution sur l'examen des normes du travail maritime[118], appelé « *Accord de Genève* » au regard de l'importance du secteur maritime dans l'économie mondiale. Le Conseil d'administration de l'OIT en acceptant la résolution de la Commission paritaire maritime, a créé un groupe de travail tripartite (gouvernement, employeur et travailleur) de haut niveau sur les normes du travail maritime qui s'est réuni quatre fois avant l'adoption de la C.T.M. 2006[119]. La CTM, 2006 a été adoptée lors de la session maritime de la Conférence internationale du travail tenue à Genève du 7 au 23 février 2006, par 314 voix pour, aucun vote contre et 4 abstentions. La Convention consolidée a pour but de protéger les marins embarqués à bord des navires et il est à noter que cet instrument juridique intéresse 1,2 millions de marins, les armateurs et les nations maritimes du monde entier. La Convention établit les exigences minimales pour les marins travaillant à bord d'un navire et contient des dispositions sur les conditions d'emploi, les heures de travail et de repos, l'hébergement, les équipements de loisirs, la restauration, la protection sanitaire, les soins médicaux, le bien-être et la sécurité sociale. Le respect de ses dispositions est assuré par le biais de procédures de plaintes accessibles aux gens de mer à bord et à terre, ainsi que grâce aux dispositions relatives à la supervision par les armateurs et les capitaines des conditions à bord de leurs navires, à la juridiction et au contrôle des Etats du pavillon sur leurs navires, et aux inspections des navires étrangers par l'Etat du port. La Convention prévoit également la délivrance d'un certificat de travail maritime aux navires lorsque l'Etat du pavillon a vérifié que les conditions de travail à bord du navire

[117] B.I.T. : « Rapport I (1A), Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime », Genève, 2005.
[118] Rapport du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes maritimes internationales : « *Résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'O.I.T.* », Annexe 3 du rapport, Genève, 2001, document TWGMLS/2001/1, p. 50 et s.
[119] CHARBONNEAU (Alexandre) : « *Consolidation et effectivité des normes maritimes de l'OIT : la Convention du travail maritime 2006* » in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, n° 6 janvier-mai 2007, pp. 25 et s.

respectaient la législation nationale mettant en œuvre la Convention. La forme et la structure de la CTM sont nouvelles, avec des normes juridiques contraignantes accompagnées d'instructions guidées par des principes directeurs. Certaines parties de la Convention qui contiennent des dispositions techniques et détaillées peuvent être mises à jour grâce à une procédure d'amendement accélérée. Cette Convention qualifiée de « quatrième pilier » du régime de réglementation maritime internationale, complète les principales Conventions de l'OIT[120].

La Convention fixe les paramètres de base, remettant à ses annexes la définition des détails, comme la forme précise de la pièce d'identité, afin qu'ils soient facilement adaptables aux derniers développements technologiques. Une des principales caractéristiques de la pièce d'identité est sa norme biométrique basée sur une empreinte. Une résolution, accompagnant la Convention, demande au Directeur général du BIT de prendre rapidement des mesures pour élaborer « *une norme sur la biométrie, interopérable au plan mondial, en coopération avec l'Organisation internationale de l'Aviation civile (OACI)* ». Diverses dispositions sont prises pour faciliter les vacances à terre (exemption de visas), les opérations de transit et de transfert des gens de mer. Pour éviter le risque de voir un document d'identité délivré à la mauvaise personne, la Convention demande aux Etats Membres, qui l'auront ratifiée, de disposer d'une base de données à même d'être consultée au niveau international par des fonctionnaires dûment autorisés et d'observer des procédures rigoureuses dans la délivrance des pièces d'identité. Ces procédures, qui couvrent l'aspect sécurité mais aussi la nécessaire sauvegarde des droits individuels, y compris la protection des données, devront obéir à des règles transparentes pour passer au crible

L'OIT est tout comme l'OMI un acteur international du renforcement des règles de sécurité maritime. La procédure d'entrée en vigueur de ses normes doit se faire dans un délai de 12 mois avec information du Directeur général du BIT. L'OIT, plus que l'OMI procède à un véritable contrôle de ses normes par l'examen annuel des rapports des Etats membres de même que les réclamations et les plaintes des marins. Selon Jacques Barrot, vice-président de la Commission européenne chargé des transports, « *la Convention permettra d'éliminer les situations scandaleuses que connaissent trop de marins dans leurs conditions de travail »*[121]. *En réaffirmant la clause de « pas de traitement plus favorable* », empêchant que les navires d'un Etat n'ayant pas ratifié la Convention soit mieux traité que ceux qui battent pavillon d'un Etat

[120] Les 3 premières sont : la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) et la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL).

[121] Journal de la Marine Marchande, N° 4498 du 3 mars 2006, 87ème Année, pp. 6-7

qui l'aurait fait, la Convention entend donc limiter et combattre la concurrence déloyale et le détournement de trafic. Les Armateurs de France ont « salué avec enthousiasme » cette Convention en déclarant que « *le pari, lancé il y a quatre ans (2001), de mettre sur pied un ensemble cohérent consolidé et contraignant pour tous est gagné* » . Ils ajoutent que *« cette Convention qui regroupe en un seul instrument l'ensemble des Conventions et recommandations marines existantes a été adoptée à une écrasante majorité. Elle entre dans l'Histoire et devient un événement pour le monde maritime et pour l'Organisation internationale du Travail. Une fois encore, le secteur maritime montre la voie en matière sociale, conscient que son rôle majeur dans la mondialisation de l'économie ne peut rester sans règles de protection des marins*». Armateurs de France note enfin que cette Convention « *constitue une arme efficace pour lutter contre les navires sous-normes en apportant à tous les gens de mer l'assurance de conditions de travail décentes et notamment la possibilité pour l'Etat du port d'immobiliser un navire en raison de manquements de l'armateur à ses obligations sociales* ». La CTM, 2006 fait la lumière sur le contrôle social des navires dont le premier fondement n'est rien d'autre que la Convention n° 147 de l'OIT, instrument pertinent du MOU d'Abuja.

Paragraphe 2 : La naissance du contrôle social et son renforcement

L'OIT[122] exerce « *une influence importante sur la sécurité maritime* »[123] à travers ses normes. L'amélioration des conditions de vie et de travail des marins, l'un des trois objectifs du Mémorandum d'Abuja, ne peut être possible que si les Etats respectent les normes d'un travail décent adoptées sous l'égide de l'OIT. Si la Convention n° 147 de l'OIT consacre la naissance du contrôle des normes sociales des navires, (A), la CTM 2006, définit clairement ce qu'il faut entendre par contrôle social (B).

[122] VALTICOS (N.) : Droit international du travail in Camerlynck G. H. (dir.), « *Traité de droit de travail* », tome 8, Paris, Dalloz , 2ème édition 1983, pp. 480-492. VALTICOS (N.) : « *La protection internationale des travailleurs de la mer* », Mélanges offerts à LUCCHINI L. et QUENEUDEC J-P., « *La mer et son droit* », Paris, Pedone 2003, p. 611 et s.
L'Organisation Internationale du Travail (OIT et ILO en anglais) est l'agence tripartite des Nations Unies rassemblant les gouvernements, les employeurs et les travailleurs de ses Etats membres dans une action commune afin de promouvoir un travail décent à travers le monde. Créée au lendemain de la 2ème guerre mondiale, l'OIT a pour principal objectif l'amélioration du sort des travailleurs. Elle est composée de trois organes (Art. 2) à savoir : la Conférence internationale du travail annuelle (Art. 19-2) ; le Conseil d'administration (Art. 7-4) et le bureau international du travail (BIT). La spécialité de l'élaboration des normes maritimes par l'OIT s'exprime à deux niveaux : la procédure suivie et les conditions d'entrée en vigueur.
[123] BOISSON (Ph.) : « *Politiques et droit de la sécurité maritime* » éditions Veritas, Paris 1998, 669 pages, p.68.

A) La naissance du contrôle des normes sociales

La Convention 147 adoptée par la Conférence générale de l'Organisation internationale du Travail (OIT)[124], convoquée à Genève par le Conseil d'administration du Bureau international du Travail, le 13 octobre 1976, en sa soixante-deuxième session marque la naissance du contrôle des normes sociales en matière maritime. On peut retenir cinq points importants sur lesquels la Convention n° 147 de l'OIT apporte des précisions. Ils ont trait à :

- l'édiction des normes de sécurité par la loi nationale
- la qualification des marins
- l'inspection des navires
- l'enquête officielle sur tous les accidents maritimes et
- le principe de libre circulation des travailleurs.

La Conférence a pris soin de rappeler avant cette adoption les dispositions de la recommandation sur l'engagement des gens de mer (navires étrangers), et celle sur les conditions de vie, de travail et de sécurité des gens de mer de 1958. Elle a été ratifiée par 41 Etats représentant plus de la moitié de la flotte mondiale. La Convention n°147[125] de l'OIT s'applique selon son article 1er « *à tout navire de mer, de propriété publique ou privée, affecté, pour des fins commerciales, au transport de marchandises ou de passagers ou utilisé à d'autres fins commerciales* ». Chaque législation nationale devra déterminer ce qu'elle entend par navire de mer auquel vont s'appliquer ces différentes règles. Les « *diverses propositions relatives aux navires où prévalent des conditions inférieures aux normes, en particulier ceux immatriculés sous des pavillons de complaisance* » ont été également adoptées lors de cette Conférence. Selon l'article 2 de la Convention n° 147 de l'OIT, tout Etat ayant ratifié ladite Convention devra « *édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine à bord des navires* ». Les signataires de cette Convention sont amenés à édicter une législation en faveur de leurs propres navires. La Convention appelle de plus chaque Etat à « *exercer effectivement sa juridiction ou son contrôle*

[124] Sur la Constitution de l'OIT, voir MORIN (Jacques-Yvan), RIGALDIES (Francis) et TURP (Daniel) : « *Droit international public* », notes et documents, Tome 1 Documents d'intérêt général, 2ème édition, Les Editions Thémis, 1987, 1030 pages, pp.76 à 93. Note de présentation « *L'Organisation internationale du Travail, créée par le Traité de Versailles, est l'une des plus anciennes organisations internationales . Rattachée d'abord à la Société des Nations et membre depuis 1945 du système des Nations Unies, l'OIT est une institution spécialisée dont l'originalité réside dans la composition tripartite (gouvernement, employeur et travailleur) des délégations représentant les Etats membres dans ses divers organes* ». Les articles 7 et 36 relatifs à l'augmentation du nombre de membres des organes principaux de l'OIT et des votes requis pour l'adoption de résolutions par ceux-ci ont été successivement amendés en 1953, 1962, 1964 et 1972.

[125] QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 412-418.

sur les navires immatriculés sur son territoire notamment en ce qui concerne les normes de sécurité, la mise en œuvre du régime de sécurité sociale et les conditions d'emploi à bord ». Tout membre qui ratifie ladite Convention s'engage à vérifier si toutes les dispositions de sa législation équivalent aux Conventions auxquelles il est fait référence dans l'annexe[126] de la Convention N° 147. En Afrique, la République du Congo tout comme d'autres Etats, a ratifié la Convention de 1976 sur les normes minima à observer sur les navires marchands (n°147) de l'OIT par la loi n° 12/2001/du 26 novembre 2001. L'Etat signataire doit également vérifier si des mesures assurant un contrôle efficace des autres conditions d'emploi à bord et des autres arrangements relatifs à la vie à bord sont, lorsque le membre n'exerce pas de juridiction effective, convenus entre les armateurs ou leurs organisations et des organisations des gens de mer constitués conformément aux dispositions de la Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et la Convention sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949. A ce sujet, les navires peuvent faire l'objet d'une inspection sur la base de cette Convention n°147 de l'OIT qui a posé le principe du contrôle des normes sociales par l'Etat du port. Cette Convention est jugée de Convention emblématique et selon le professeur Patrick CHAUMETTE, « *la Convention n° 147 de l'OIT assure la naissance du contrôle social du navire*» [127] quelle que soit la nationalité du marin ou du navire. Sa structure est complexe et comprend une partie A obligatoire et une partie B facultative. C'est l'article 4 de cette Convention qui justifie l'intervention de l'Etat du port lorsque se présente à lui des situations qui constituent un danger pour la sécurité ou la santé. Le contexte de l'adoption de cet article 4 était d'appliquer des textes à des navires qui font rarement escale dans l'un des ports des Etats d'immatriculation. Le champ d'application de cette Convention se limite donc à des situations clairement dangereuses pour la sécurité et la santé. Il est bon de signaler qu'à l'origine le contrôle social par l'Etat du port a été institué essentiellement pour garantir les conditions de travail et de vie à bord des navires, telles qu'elles sont requises par la Convention n°147. Le champ d'application réduit de la Convention n° 147 va être élargi, donc révisé après la 84ème session maritime de la conférence internationale du travail en 1996. Le protocole de 1996 étendra le champ d'application de la Convention n° 147 aux Conventions n° 133 sur le logement des équipages et la Convention n° 180 relative à la durée du travail des gens de mer et aux effectifs des navires qui a été adoptée lors de la 84ème session de la Conférence générale de l'OIT. La Convention n° 180 révise donc les Conventions (n° 57, n° 76, n° 93 et 109) sur les

[126] Idem, pp, 417-418
[127] CHAUMETTE (Patrick) : « *L'internationalisation du travail maritime* », in Revue Congolaise des transports et des Affaires Maritimes, éditions Bajag-Meri, n° 3, juillet-décembre 2005, 144 pages, p. 25

salaires, la durée du travail à bord et les effectifs de 1936, 1946, 1949 et 1958 qui ne sont pas entrées en vigueur, faute de ratifications suffisantes. Ratifiée par 15 Etats, la Convention n° 180 de l'OIT est en vigueur depuis septembre 2002. La durée de travail devra faire l'objet d'une législation nationale et doit être bien définie dans le cadre d'un contrat d'engagement maritime[128] signé entre le marin et son employeur. « *Traditionnellement, le contrat d'engagement était conclu pour une expédition maritime, c'est-à-dire au voyage. Sa durée était liée à celle du rôle de l'équipage…*»[129]. Ainsi la Convention n° 133 et la Convention n° 180 sur la durée du travail feront partie désormais intégrante de la Convention 147. Puisque l'article 4[130] de la Convention 147 ne définit pas clairement le contrôle du navire par l'Etat du port et devant la fragmentation de l'approche des problèmes sociaux des gens de mer dans les Conventions et recommandations de l'OIT, celle-ci a produit et adopté une Convention cadre, « *un instrument unique, avec un système de contrôle efficace, un mode de révision souple et un taux de ratification comparable aux instruments de l'OMI* »[131] : la Convention du Travail Maritime 2006 qui est encore appelée Convention consolidée le définit mieux.

[128] CHAUMETTE (Patrick), in Jean-Pierre BEURIER et a., Droits Maritimes, Dalloz Action, 2006 / 2007, chapitre 412, Contrat d'engagement maritime : du contrat d'embarquement au contrat de travail maritime,1008 pages, p. 440 et s.

[129] CHAUMETTE (P), op. cit., p. 451 ;
« *Le contrat d'engagement maritime à la recherche de son identité* », Droit social 1991, 656 pages.

[130] Article 4 de la Convention n° 147 de l'OIT « *Si un membre qui a ratifié la présente Convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente Convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au Directeur général du Bureau international du Travail et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité et la santé. En prenant de telles mesures, le membre devra en informer immédiatement le plus proche représentant maritime, consulaire ou diplomatique de l'Etat du pavillon et demander à ce représentant d'être présent si possible. Il ne devra pas retenir ou retarder indûment le navire. Aux fins du présent article, on entend par « plainte » toute information soumise par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou, de manière générale, toute personne ayant un intérêt à la sécurité du navire, y compris sous l'aspect des risques relatifs à la sécurité ou à la santé de son équipage* »

[131] GUILLOU (M.) : « *Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de Convention du travail maritime consolidée, compte rendu de la session du BIT à Genève du 3 au 7 février 2003* », A.D.M.O. 2003, p. 225 et s.
DOUMBIA-HENRY (C.) : « *The Consolidated Maritime Labour Convention: A marriage of the traditional and the new* », Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas VALTICOS, Genève, O.I.T., 2004, p. 319 et s.
BOLLE (P.) : « *La nouvelle Convention sur le travail maritime : un instrument novateur* », R.I.T., 2006, p. 157 et s.

B) Des normes consolidées et une meilleure définition du contrôle social : la CTM, 2006

De nombreuses Conventions du travail maritime ont réglementé l'ensemble des aspects de la relation de travail des gens de mer engagés dans la marine marchande[132]. L'intérêt de la CTM 2006 est de réunir dans un texte unique l'essentiel des normes maritimes de l'OIT[133]. La nouvelle Convention encore appelée Convention consolidée met à jour 68 Conventions et recommandations maritimes de l'OIT adoptées depuis 1920. Les pays qui ne ratifient pas la nouvelle Convention seront néanmoins liés par les anciennes Conventions qu'ils avaient ratifiées mais ces dernières seront désormais fermées à de nouvelles ratifications. La nouvelle Convention est composée de cinq titres que sont : les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer (titre 1), les conditions d'emploi (titre 2), le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table (titre 3), la protection de la santé, les soins médicaux, le bien être et la protection en matière de sécurité sociale (titre 4), le respect et la mise en application des dispositions de la Convention (titre 5). Ce dernier titre qualifié de troisième pilier innovant de la Convention réglemente les responsabilités de l'Etat du pavillon (Titre 5.1), de l'Etat du port (Titre 5.2) et enfin celles du fournisseur de la main d'œuvre (Titre 5.3). Le contrôle de l'Etat du port est clairement défini à la Règle 5.2. de la Convention qui prévoit : « *Chaque navire étranger faisant escale, dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, dans le port d'un membre est susceptible d'être inspecté, conformément aux dispositions du paragraphe 4 de l'article V, pour vérifier la conformité aux prescriptions de la présente Convention relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer. Tout membre accepte le certificat de travail maritime et la déclaration de conformité du travail maritime exigés par la règle 5.1.3 comme attestant, sauf preuve contraire, la conformité aux prescriptions de la présente Convention, y compris les droits de gens de mer. En conséquence, sauf dans les cas précisés dans le code, l'inspection dans ses ports est limitée à un contrôle du certificat et de la déclaration* ». L'article 4 de la Convention n° 147 de l'OIT qui a institué le contrôle social des navires par l'Etat du port est inséré donc au Titre 5 de la nouvelle Convention consolidée. Ainsi, les nouvelles dispositions de la Convention envisagent-elles les conditions de réalisation d'inspections dans le port au-delà de la simple procédure de plainte et de preuve au non respect des prescriptions que prévoyait la Convention n° 147[134].

---

[132] CHARBONNEAU (Alexandre), « *L'O.I.T. et le droit international du travail maritime : une vocation universelle pour une action diversifiée* », in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, n° 5 juillet – décembre 2006, pp. 9 et s.

[133] L'article X de la CTM dresse la liste des 37 Conventions internationales du travail incluses et révisées.

[134] Règle 5.2.1 de la Convention. L'Etat du port est compétent pour vérifier le respect des prescriptions de la Convention conformément à l'article V-4 de la CTM.

La CTM organise donc un contrôle documentaire du certificat maritime et de la déclaration de conformité du travail maritime qui sont établis par l'Etat du pavillon. Ce sont les inspecteurs de la sécurité des navires qui procèdent à ce contrôle et la Convention parle « *des fonctionnaires autorisés, conformément aux dispositions du code et des autres accords internationaux applicables régissant les inspections menées sur le territoire du membre au titre du contrôle des navires par l'Etat du port* »[135]. La Convention limite toutefois l'étendue des contrôles aux prescriptions applicables aux règles et aux Articles de ladite Convention ainsi que la seule partie A du Code. Néanmoins, elle prévoit un contrôle détaillé sur l'âge minimum, le certificat médical, les qualifications des gens de mer, les contrats d'engagement maritime, le recours à tout service de recrutement et de placement privé sous licence, ou agréé ou réglementé, la durée du travail ou du repos, les effectifs du navire, le logement, les installations de loisirs à bord, l'alimentation et le service de table, la santé, la sécurité et la prévention des accidents, les soins médicaux à bord, les procédures de plainte à bord, le paiement des salaires[136]. Dans le cas d'une plainte par exemple, l'inspecteur n'ira au-delà de l'objet de la plainte que dans la mesure où il existe de sérieuses raisons de croire que les conditions de travail et de vie à bord ne sont pas conformes à la CTM, auquel cas il procédera à une inspection détaillée[137]. La Convention a ainsi innové en reprenant le système gradué de l'inspection des navires que l'on retrouve dans la plupart des Memoranda qui prévoit une inspection initiale ou simple et dans certaines conditions une inspection plus approfondie ou détaillée[138]. La décision d'immobilisation d'un navire étranger peut être prise lors d'une inspection détaillée dans deux cas : lorsque l'inspection établit la non conformité avec les dispositions de la Convention et que « *-a) les conditions à bord présentent un danger évident pour la sécurité, la santé ou la sûreté des gens de mer ; ou –b) la non conformité constitue une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la présente Convention, y compris les droits des gens de mer* »[139]. En définitive, la CTM en s'appuyant sur les autres systèmes de contrôle des navires par l'Etat du port va plus loin que la Convention n° 147.

Le MOU d'Abuja consacre comme nous venons de le démontrer les compétences de l'Etat du port en matière de contrôle des navires étrangers. Effectué par les Inspecteurs de la Sécurité des Navires, ce contrôle vise en définitive le triple objectif de la sécurité maritime, de la protection de l'environnement et l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins à

[135] Règle 5.2.13
[136] Voir Norme A. 5. 2. 12 et Annexe A5 III.
[137] Voir Norme A. 5.2.13
[138] Norme A. 5.2.1.
[139] Principe directeur B. 5. 2. 1

bord des navires étrangers. Cependant le MOU d'Abuja n'est pas un Traité, une Convention internationale dont les dispositions lient les Etats concernés. Quelle est donc la nature juridique de ce texte si ambigu ?

CHAPITRE II

LA NATURE JURIDIQUE DU MEMORANDUM D'ENTENTE D'ABUJA SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT

Le Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est la reprise de celui de Paris de 1982. En effet, le MOU de Paris est né de la volonté politique française de diminuer de façon drastique les catastrophes maritimes surtout après le naufrage du *Tanio*[140]. Le MOU d'Abuja, comme l'a rappelé le professeur Martin NDENDE « *se présente, en effet, comme de la soft law, du droit mou qui laisse aux Etats trop de latitude par son manque de coercition* »[141], contrairement au MOU de Paris dont les règles sont devenues contraignantes depuis sa communautarisation en 1995.

Le MOU d'Abuja a été signé par 16 autorités maritimes sur les 19 ayant participé aux réunions préparatoires. Dans le Rapport de la 2ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja tenue du 11 au 13 février 2002 à Dakar, il ressort que le Sénégal, le Congo et la Guinée ont déposé auprès du Secrétariat du MOU d'Abuja leur lettre d'Acceptation formelle conformément au point 10.4 du Mémorandum[142]. Les délégués de la République de la Guinée avaient mis à profit cette 2ème réunion du Comité du MOU d'Abuja pour signer la lettre type d'Acceptation préparée par le Secrétariat. Le Ghana a rejoint ces administrations en procédant à l'acceptation formelle du texte quelques temps après, et petit à petit le groupe s'est agrandi. A la 6ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, tenue au Palais des Congrès à Cotonou (Bénin) du 27 au 31 octobre 2008, il

---

[140] VENDE (Bertrand) : « *Le Mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port* », Mémoire de DEA en Sciences Juridiques de la Mer de Nantes, Septembre 1999, 149 pages, préc.

[141] NDENDE (Martin) in Préface : « *La protection de l'environnement marin dans la région de l'Afrique du Centre et de l'Ouest : le Mémorandum d'Abuja* », de NGO MBOGBA (Paulette), Presses de l'UCAC, Yaoundé 2005,193 pages, p. 15.

La « *soft law* », est une notion apparue dans la littérature juridique aux Etats-Unis, il y a plus d'une vingtaine d'années. La doctrine française a du mal à traduire en français ce terme qui désigne à la fois un « droit mou », un « droit flexible », un « droit programmatoire », voire un « droit flou ». La *soft law* s'oppose à ce qu'on appelle « *hard law* » (le droit dur), le droit positif et qui s'apparente aux sources formelles du droit international (le traité, la coutume). Le droit mou ou *soft law* selon l'Encyclopédie Wikipédia est un ensemble de règles dont la « juridicité » est discutée. La « *soft law* » se définit donc par « des règles dont la valeur normative serait limitée soit parce que les instruments qui les contiennent ne seraient pas juridiquement obligatoires soit parce que les dispositions en cause bien que figurant dans l'instrument contraignant ne créeraient pas d'obligations de droit positif ou ne créeraient des obligations que peu contraignantes » . Il y a alors deux aspects différents de la *soft law* ; c'est l'instrument (le contenant) qui peut être mou, ou la norme (le contenu). Voir http://fr.wikipedia.org/wiki/Droit_mou

[142] Rapport de la deuxième Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Dakar, Sénégal du 11 au 13 février 2002, 76 pages, p. 6.

ressort des documents de travail, que dix (10) Autorités maritimes ont déposé auprès du Secrétariat du MOU d'Abuja leurs instruments d'acceptation[143]. Il s'agit dans l'ordre chronologique de dépôt d'instruments d'acceptation valant ratification : du Sénégal, de la Sierra Leone, du Congo Brazzaville, du Nigeria, de la Guinée Conakry, du Ghana, du Bénin, de la Gambie, du Togo et enfin du Gabon. Quelle est la nature juridique du MOU d'Abuja ? Est-il une Convention ou un traité international ? N'est-il pas un texte administratif à caractère régional concernant particulièrement la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, toutefois dénué de force juridique contraignante ? (Section 1). Aussi renvoie t-il à une compilation de Conventions internationales créant ainsi une structure institutionnelle unique qui se rapprocherait d'une Organisation Internationale (Section 2).

[143] Annexes 6ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja tenue à Cotonou (Bénin) du 27 au 31 octobre 2008, 229 pages, pp.15 à 25.

- Lettre d'Acceptation du **23 août 2001**, signé de Abdoul Hamid DIOP.

- Notification of The Acceptance Abuja Memorandum Of Understanding on Port State Control by The Maritime of Sierra Leone. La lettre d'Acceptation de la Sierre Leone a été envoyée au Secrétariat du MOU d'Abuja le **25 octobre 2001**.

- Instrument d'Acceptation de la République du Congo du **16 novembre 2001**, signé de Isidore MVOUBA, Ministre des transports, de l'Aviation Civile, chargé de la Marine Marchande.

- Formal Acceptance of The Abuja MOU on Port State Control by The Federal Republic of Nigeria, **28 november 2001 (Voir Letter n° SG/A-MOU/01/046).**

- Lettre d'Acceptation de l'Autorité Maritime de la République de la Guinée du **12 février 2002**, signée par Amadou SAKO pour le compte du Directeur de la marine marchande.

- The Memorandum Of Understanding on Port State Control for West and Central Africa ABUJA-MOU, Instrument of Acceptance of The Republic of Ghana, **6th May 2003**, signed by John Agykum Kufuor, President of The Republic of Ghana.

- Instruments d'Acceptation de la République du Bénin **du 27 juillet 2007**, signé du Dr Moussa OKANLA, Ministre des Affaires Etrangères, de l'Intégration Africaine, de la Francophonie et des Béninois de l'Extérieur.

- Formal Acceptation of The West and Central Africa Memorandum of Understanding on Port State Control (ABUJA MOU) by The Maritime Administration of The Republic of The Gambia, **28th August 2007**, signed by Lamin Nyabally.

- Lettre d'Acceptation de l'Autorité Maritime de la République togolaise du **12 septembre 2008**, signée par M. Alfa LEBGAZA, Directeur des Affaires Maritimes.

- Lettre d'Acceptation de l'Administration maritime gabonaise du **25 septembre 2009** signée par Jacques ADIAHENOT.

Section 1 : Un accord administratif régional sans effet contraignant

La mise en place d'un contrôle international uniforme des navires semble un exercice difficile pour la communauté internationale au regard de toutes les difficultés auxquelles elle est confrontée dans ce domaine. Citons à titre d'exemples : l'éloignement géographique, la diversité des méthodes de contrôle d'un pays ou d'un continent à un autre etc. A ces obstacles géographiques et techniques, il faut également ajouter ceux de nature politique et juridique qui risquent de déprécier de façon totale la responsabilité de l'Etat du pavillon[144]. Le seul niveau pertinent d'organisation efficace contre l'insécurité maritime reste et demeure donc l'échelon régional, et c'est fort de cela que les représentants de quelques Etats africains de l'Ouest et du Centre se sont réunis pour signer le Mémorandum d'Abuja en 1999.

Bien qu'ayant suivi une démarche juridique proche de celle d'un Traité ou d'un accord international, le texte qualifié de « Mémorandum » est le fruit d'une construction juridique originale. En effet , le terme « *Mémorandum* » tire son origine du latin "*Memorandus*" et signifie « ***qui est à rappeler*** » [145]. Le *Dictionnaire juridique* du Doyen Cornu[146] en donne trois sens. Un Mémorandum signifie :

"*Un aide mémoire, un document destiné à rappeler certains points et certains faits importants*",

"*un document confidentiel ou secret faisant le point d'une question, éventuellement accompagné d'instructions ou de propositions*",

"*un rapport, éventuellement accompagné d'un exposé des motifs et de recommandations, transmis d'un organe à un autre dans le cadre d'une organisation internationale*".

Le Mémorandum d'Abuja est-il un aide mémoire, un document qui rappelle les points et faits importants ? Lesquels ?

On peut dire sans se tromper que le Mémorandum d'Abuja est bel et bien un aide mémoire qui rappelle et renvoie à chaque fois aux Conventions internationales en matière de sécurité maritime qu'il qualifie d'ailleurs d' « *instruments pertinents*[147] ». Mais on ne peut le réduire tout

---

[144] C'est la raison pour laquelle dans le Préambule du Mémorandum, les autorités signataires se disent « conscientes que la responsabilité principale pour l'application effective des normes figurant dans les instruments internationaux appartient aux autorités de l'Etat du pavillon que le navire est autorisé à battre ».

[145] LE ROBERT : « *Dictionnaire pratique de la langue française* », édition du Club France Loisirs, Paris Novembre 2005, p.1070

[146] CORNU (G) : « *Vocabulaire Juridique* », 7è éd., Association Henri CAPITANT, P.U.F., Paris, 2005, p. 524.

[147] La Section 2 du Mémorandum d'Abuja est intitulé Instruments pertinents. Au point 2.1 on peut lire « *Aux fins du Mémorandum, les instruments pertinents, outre les Protocoles et amendements et les textes ayant force obligatoire qui s'y rapportent et sont en vigueur sont les instruments suivants…* »

Dans la Section 1 intitulé Engagement au point 1.1 du MOU Abuja, il est écrit « *Chaque autorité donne effet aux dispositions du présent Mémorandum et de ses annexes qui constituent une partie intégrante du Mémorandum et prend les dispositions nécessaires pour ratifier ou adhérer aux instruments pertinents aux fins de l'application du présent Mémorandum* ».

simplement à un aide mémoire car il va au-delà d'un simple rappel puisqu'il recommande aux autorités signataires de tout faire pour ratifier ces instruments pertinents. C'est donc plus qu'un rappel des textes internationaux dont il s'agit.

Est-il un document confidentiel qui fait le point sur la question de la sécurité maritime dans la région concernée ?

Le MOU d'Abuja est certes un document officiel, mais il n'a rien de secret ou de confidentiel car il invite toutes les autorités signataires à donner effet aux dispositions du Mémorandum en l'intégrant dans leur ordre interne. Au regard de toutes les catastrophes qui se produisent dans les eaux africaines en mer dont la plus meurtrière constitue celle du *Joola* au Sénégal, il est même souhaitable d'inciter par tous les moyens de communication les responsables politiques de la sous région à non seulement adhérer au Mémorandum mais à le communautariser comme celui de Paris en lui donnant un caractère obligatoire, c'est à dire une force juridique contraignante. Le Mémorandum d'Abuja ne fait pas à lui tout seul le point sur la sécurité maritime car il existe en ce domaine une masse importante de textes au niveau international auxquels il renvoie d'ailleurs.

Le Mémorandum d'Abuja est-il un rapport d'une Organisation internationale ?

Le MOU d'Abuja n'est pas un rapport interne qui a pour objet de faire le bilan d'une situation. Par ailleurs, il est appelé à régir les rapports inter étatiques des différentes autorités signataires et non d'une seule organisation internationale.

Alors quelle est la nature juridique de ce Mémorandum qui a la particularité d'avoir la contexture d'un Traité ?

A voir de près le Mémorandum d'Abuja composé d'un préambule, de dix Sections subdivisées en articles et de quelques annexes, cette structure rappelle automatiquement celle d'un Traité international. La contexture du traité est une expression qui désigne « *les éléments formels dont le traité est constitué. Ils se répartissent entre le préambule et le dispositif* »[148]. Le préambule du MOU d'Abuja énonce comme dans un Traité par ordre alphabétique les pays signataires[149] qualifiés pourtant d'« *autorités maritimes* ». Il procède ensuite à un examen des motifs qui ont conduit à son adoption entre autres « *la nécessité d'accroître la sécurité maritime, la protection*

[148] NGUYEN QUOC (Dinh), DAILLIER (Patrick), PELLET (Alain) : « *Droit international public* », Voir Contexture des Traités, Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, E.J.A., Paris, 1999, pp. 130 - 133.
« *Le préambule contient deux catégories d'énonciations : l'énumération des parties et l'exposé des motifs* »

[149] Bénin, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Mauritanie, Namibie, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Togo, Cameroun, Angola et Guinée Equatoriale soit au total 19 Etats africains. En 2005, le Mali et le Burkina-Faso sont admis par le Comité à participer aux travaux du Mémorandum. L'organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), l'OMI, l'OIT, le Centre Informatique Asie-Pacifique et les Services Consultatifs (APMIAS) de la Fédération de Russie participent également aux travaux du MOU d'Abuja en qualité d'observateurs.

de l'environnement marin et l'importance attachée à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires ». Le Mémorandum d'Abuja ne livre en outre aucune concurrence aux règles internationales de l'OMI et de l'OIT car il apprécie « *les progrès accomplis dans ces domaines, notamment au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT) notant également la Résolution A.682 (17) de l'OMI concernant la coopération régionale en matière de contrôle des navires et des déversements en mer* ». Il faut rappeler que lors de la signature du Mémorandum de Paris en 1982, l'aîné de celui d'Abuja, l'OMI et l'OIT n'avaient pas eu à son égard un regard bienveillant.[150]. Pour arriver à signer le MOU d'Abuja, les Résolutions N°166/5SE/97 et N°172/10/98 ont été adoptées respectivement à Abuja en décembre 1997 et à Brazzaville le 30 octobre 1998. Ces résolutions avaient sanctionné les deux réunions préparatoires sur la question de la sécurité maritime dans cette partie de l'Afrique. Reconnaissant que « *la responsabilité principale pour l'application effective des normes figurant dans les instruments internationaux appartient aux autorités de l'Etat du pavillon que le navire est autorisé à battre* », le Mémorandum d'Abuja rappelle « *qu'une action efficace des Etats du port est nécessaire pour prévenir l'exploitation des navires inférieurs aux normes* » [151]. C'est la raison pour laquelle, selon le MOU d'Abuja « *il est nécessaire d'établir un système de contrôle par l'Etat du port amélioré et harmonisé et de renforcer la coopération et l'échange d'information* »[152].

Comme un Traité dont le dispositif est constitué par le corps, c'est à dire l'ensemble de ses éléments ayant un caractère obligatoire, le Mémorandum d'Abuja présente ensuite des dispositions intitulées :

Engagement (Section 1)

Instruments pertinents (Section 2)

Procédures d'inspection, rectification et immobilisation (Section 3)

Information (Section 4)

[150] VAN DER MENSBRUGGHE (Y) : « *Les navires inférieurs aux normes: le mémorandum d'entente de Paris du 26 Janvier 1982 sur le contrôle des navires par l'Etat du port* », in LEBULLENGER (J), LE MORVAN (D) : « *La Communauté Européenne et la mer* », Economica, 1990, p. 472.
[151] Préambule du Mémorandum d'entente d'Abuja de 1999
[152] idem

Infractions aux règles d'exploitation (Section 5)

Programmes de formation et séminaires (Section 6)

Organisation (Section 7)

Dispositions financières (Section 8)

Amendements (Section 9)

Dispositions administratives (Section 10)

Cette structure est le dispositif du Mémorandum à l'instar de celui d'un Traité. Des annexes viendront compléter tout cet ensemble rappelant logiquement la contexture d'un Traité qui est composé d'un préambule, d'un dispositif et des Annexes. Cependant, ceci ne suffit pas pour donner au MOU d'Abuja une nature juridique comparable à celle d'un Traité car il est dénué de tout effet contraignant attaché à un Traité international. Le MOU d'Abuja ne comporte pas des obligations juridiques pour les signataires qui ne sont pas de plus des Etats, sujets de droit international, mais des autorités maritimes[153]. On peut tout au plus le qualifier d'un accord inter administratif sous régional.

La Section 1 décrivant l'engagement de chaque autorité parle des dispositions du Mémorandum. Il ne s'agit donc pas d'obligations juridiques contraignantes à respecter par les Etats. Le respect de ces dispositions qualifiées pourtant « d'engagements » ne dépend donc que du bon vouloir des autorités signataires. Est ce là une volonté délibérée de la part des signataires de créer un « *droit mou* » ou « *soft law* » dont l'effectivité ne dépendra que des Etats et non d'une organisation internationale ? On sait que ce procédé possède l'avantage de créer un large consensus de la part des Etats concernés qui se sentent moins liés. De plus, le non respect d'un tel accord n'entraînera pas la responsabilité des Etats qui ne seront pas poursuivis pour manquement à leur obligation car il s'agit là d'un accord entre les administrations et non entre des Etats. Cependant, ce caractère mou de l'accord n'est-il pas finalement un handicap pour atteindre la sécurité maritime dans la région ? Les autorités maritimes africaines signataires du Mémorandum auraient peut être fait œuvre utile si elles avaient tout au début reconnu à cet accord tout l'effet juridique contraignant qu'il faut, étant donné qu'il a été signé en 1999, donc après la communautarisation

[153] Voir Préambule du MOU d'Abuja « *Les Autorités maritimes sont les administrations nationales désignées pour l'application du présent Mémorandum* » (Annexe 1)

du MOU de Paris en 1995. Peut-être voulaient-elles aller pas à pas et suivre le même cheminement que celui du MOU de Paris. Même si les Etats ne sont pas liés par les dispositions du MOU d'Abuja, ils restent cependant tenus par le principe de bonne foi. Ce sera déjà un grand pas de franchi, si toutes les administrations concernées par cet accord le ratifiaient[154]. Ensuite on peut entrevoir son évolution dans le sens de sa communautarisation en lui donnant un effet plus contraignant et obligatoire. Sans en être une, le Mémorandum d'Abuja crée une structure proche de celle d'une Organisation internationale.

Section 2 : Une structure institutionnelle unique

La structure organisationnelle du MOU d'Abuja décrite à la Section 7, comportant un Comité[155] un Secrétariat[156] et un centre d'information[157] ressemble à celle d'une organisation internationale spécialisée. Peut-on en déduire qu'il en constitue une ?

Le Comité est le bras exécutif du Mémorandum et il est composé d'un représentant de chaque autorité maritime nationale. L'Organisation Maritime Internationale, l'Organisation Internationale du Travail et l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes (OMAOC) peuvent participer aux travaux du Comité en qualité d'observateurs et ne disposent donc pas du droit de vote[158]. D'autres Etats africains peuvent également participer aux travaux du Comité avec le statut d'observateurs sans droit de vote[159]. Sous réserve des dispositions de la Section 10, une autre autorité ou organisation peut être invitée

---

[154] NGUYEN QUOC (Dinh), DAILLIER (Patrick), PELLET (Alain) : « *Droit international public* », Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, E.J.A., Paris, 1999, 1269 pages, p. 137.
« *La ratification est l'acte par lequel l'autorité étatique la plus haute, détenant la compétence constitutionnelle de conclure les Traités internationaux, confirme le traité élaboré par ses plénipotentiaires, consent à ce qu'il devienne définitif et obligatoire et s'engage solennellement au nom de l'Etat de l'exécuter* ». Ce terme paraît impropre quant au Mémorandum qui n'est pas, rappelons-le, un Traité. Le texte même du MOU Abuja parle de signature, notification, acceptation ou adhésion. (Voir Section 10-5). Il faut avouer finalement que les termes acceptation, approbation, accession et ratification sont simplement des mots différents mais qui recouvrent pratiquement une même réalité juridique internationale. Cette extension crée d'ailleurs des confusions.

[155] Section 7.1 du MOU d'Abuja : Le Comité est « *composé d'un représentant de chacune des autorités parties à ce Mémorandum* ». Article 1.2 du Règlement intérieur (RI) du MOU d'Abuja adopté en 2002 au Sénégal : « *Les membres sont les Autorités Maritimes de l'Afrique de l'Ouest et du Centre telles qu'indiquées en Annexe 1 du Mémorandum* ». Section 7.2 du MOU d'Abuja : Il se « *réunit une fois l'an et à toute occasion s'il en est ainsi décidé* ». Ses attributions sont définies à la Section 7.3. du MOU d'Abuja.

[156] Section 7.5 et 7.6 : le Secrétariat situé à Lagos au Nigeria « *prépare les réunions, diffuse les documents et fournit l'assistance qui peut être nécessaire au Comité pour lui permettre de remplir ses fonctions ; facilite l'échange d'informations, conduit les procédures décrites à l'Annexe 2 et prépare les rapports qui peuvent être nécessaires au fonctionnement du Mémorandum ; entreprend les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du Mémorandum* ».

[157] Section 8.1 : Il s'agit bien , faut-il le préciser du Centre Régional d'Information installé à Pointe Noire au Congo

[158] Article 1.3 du Règlement intérieur du MOU d'Abuja

[159] La République du Mali et le Burkina Faso sont admis à participer aux travaux du Comité. Voir Article 1.3 du Règlement intérieur

par le Comité[160]. Se réunissant au moins une fois l'année, il a pour mission de veiller à la bonne application du Mémorandum par tous les moyens qu'il juge nécessaire. A ce titre, il peut organiser des séminaires destinés aux officiers de contrôle des navires (PSCO), à l'harmonisation des procédures et pratiques d'inspection, de rectification et d'immobilisation. Il veille à l'application du principe « *pas de conditions plus favorables* ». Selon ce principe, « *lors de l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une Convention ou à un "Instrument Pertinent", tel que modifié, aux fins de contrôle par l'Etat du port, les autorités qui seront parties à une telle Convention ou à un tel « Instrument Pertinent », tel que modifié, font en sorte qu'un tel navire et son équipage ne bénéficient pas de conditions plus favorables que celles qui sont accordées aux navires battant le pavillon d'un Etat partie à cette Convention ou à cet « Instrument Pertinent* »[161]. Comment ce principe est-il appliqué en Afrique ? Lors de notre stage au Port de Pointe Noire, les officiers de contrôle des navires dans l'Etat du port au Congo nous ont affirmé que tous les navires qu'ils contrôlent (les conditions de vie à bord notamment) sont rigoureusement traités de la même manière. Ils ne se posent même plus la question de savoir si l'Etat du pavillon du navire a-t-il ou non adopté la Convention N° 147 de l'OIT avant de contrôler les conditions de vie et de travail des marins à bord des navires étrangers. Les autres Etats concernés par le MOU d'Abuja en font-ils de même ? On ne saurait l'affirmer au regard du peu de nombres d'inspection de navires qu'ils effectuent chaque année. Les Rapports annuels du Secrétariat du MOU d'Abuja l'attestent aisément. Le Comité « *met au point et examine périodiquement les directives concernant les inspections dans le cadre de l'entente* »[162]. En ce sens, le taux de contrôle des navires a été relevé par celui-ci depuis la *Déclaration de Brazzaville* de 15 à 25%. Nous y reviendrons plus loin. Il examine périodiquement et développe les procédures, y compris pour l'échange d'informations, suit tous les sujets ayant trait au fonctionnement et à l'efficacité du Mémorandum et favorise par tous les moyens nécessaires l'harmonisation de la mise en œuvre de ce Mémorandum et de son efficacité avec les accords similaires dans d'autres régions. C'est bien sûr le Comité qui adopte le budget établi par le Secrétariat et décide du montant des contributions de chaque partie au Mémorandum. Le montant des contributions de chaque Etat est établi selon un savant calcul que

[160] Section 10.7 « *Toute autorité maritime ou organisation désirant participer en tant qu'observateur doit adresser, par écrit, une demande au Comité et sera acceptée en qualité d'observateur, sous réserve du consentement unanime des représentants des autorités présentes et votant à la réunion du Comité* ». Voir aussi Article 1.3 du Règlement intérieur.
[161] Section 2.4 du MOU Abuja
[162] Section 7.3 du MOU d'Abuja

nous développerons dans les dispositions financières du MOU d'Abuja. Ses décisions sont prises sauf disposition expresse contraire[163] en vertu de la Section 9 à la majorité simple (Section 7.4). Mais dans la pratique, sur quel fondement juridique le Comité peut-il faire respecter le Mémorandum si l'on sait qu'il résulte d'un droit mou et qui n'a pas encore été « ratifié » ou accepté formellement par la totalité des autorités signataires. Le Comité est néanmoins souverain pour décider d'organiser des séminaires[164], des rencontres internationales, des conférences sur la formation des officiers de contrôle, la sensibilisation des autres Etats afin d'adhérer au Mémorandum. En ce sens il est possible d'affirmer que le Comité dispose d'un pouvoir de décision comparable à l'Exécutif d'une organisation internationale. Puisqu'il ne dispose finalement d'aucun moyen juridique de contrainte pour faire respecter ses décisions, la seule base de ses réclamations ne constitue t-elle pas son rapport annuel ?

Le Secrétariat du Mémorandum situé à Lagos au Nigeria ne dispose pas non plus de moyens de contrainte. Il assure comme dans toute organisation internationale les taches qui lui sont confiées par le Comité qu'il assiste dans ses fonctions. Il fonctionne à partir du compte bancaire ouvert en son nom. Agissant selon les orientations du Comité et dans les limites des ressources disponibles, il prépare les réunions et diffuse notamment les informations. Il prépare les rapports annuels d'activités chaque année et facilite l'échange des documents et autres renseignements entre les différents points focaux[165] et le Centre d'information régional qui a longtemps été abrité par le Secrétariat du MOU d'Abuja eu égard aux difficultés financières[166]et

[163] Dans l'article 2.7 du Règlement intérieur du MOU d'Abuja, « *deux-tiers de la majorité des membres constituent un quorum* ». Ce quorum est exigé pour procéder à l'amendement ou la suspension par le Comité du Règlement Intérieur du MOU d'Abuja (Voir Art. 10.1 du R.I.).

[164] Le Comité du MOU d'Abuja au cours de sa 4ème réunion tenue à Accra a senti la nécessité de former les Directeurs Nationaux des Bases de Données (DNBDs) et des Officiers de Contrôle des Navires par l'Etat du port (OCNEPs). A cet effet, a été organisé du 24 au 28 avril 2006 au Nigeria, un Atelier Régional pour les DNBDs et les OCNEPs. Voir Rapport annuel du Secrétariat du MOU d'Abuja, 2006, 25 pages, p.8

[165] Les différents points focaux à notre avis constituent les Centres nationaux d'information et de documentations maritimes. Concernant celui du Congo, voir Décret 2007-193 du 23 mars 2007 portant création, attributions et organisation du centre national d'information et de documentation maritimes dont la mission est ***« d'assurer la collecte et la centralisation de toutes les informations afférentes au contrôle des navires par l'Etat du port »*** (Art. 2 du décret). Doté d'un Secrétariat, il comprend : le service de collecte et de traitement de données, le service des technologies informatiques et le service administratif et financier (Art. 4 du décret). Une base de données créée à cet effet va recenser toutes les informations sur les navires. Le service des technologies informatiques procède à la mise à jour régulière du système informatique du centre tout en veillant à sa maintenance.
Ce décret a été publié dans la Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports (RAMATRANS), n° 1-juillet 2009, p. 93.

[166] Rapport de la deuxième Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Dakar, Sénégal du 11 au 13 février 2002, 76 pages, p.6. Rapport du Centre d'information point 23 *« Le Comité a noté que le Centre d'Information en ce moment ne fonctionne pas et le Comité a demandé au Secrétaire Général de se mettre en contact avec le SG de l'OMAOC pour envoyer une demande au Président en exercice de l'OMAOC pour la subvention et l'équipement du Centre* ». Point 25 « *Le président a demandé aux Etats membres d'acheminer toutes les informations concernant le contrôle des navires par l'Etat du port au* Secrétariat *en attendant que le Centre d'information prenne ses fonctions* ».

logistiques. On déplore qu'aucun développement n'ait été fait sur le Centre d'information[167] du MOU d'Abuja à part la Section 8 qui ne parle très brièvement que de la façon dont les dépenses du Centre seront financées. On sera rassuré néanmoins de la reprise du Centre d'information dans la structure organisationnelle du Mémorandum de la Section 10 *in fine*. Si le Comité ne dispose d'aucun moyen de contrainte pour faire respecter ses décisions, ce n'est pas le Secrétariat qui dépend du Comité qui en aura. La difficulté juridique subsiste toujours quant à l'application des décisions du MOU d'Abuja. Le seul niveau où les décisions du Mémorandum peuvent être appliquées constitue le cadre national de chaque pays. En effet, chaque pays doit créer son Centre National d'information et de documentation maritimes pour pouvoir contrôler efficacement les navires. Si le système fonctionne bien, tous les centres nationaux seront reliés au Centre Régional d'information installé à Pointe Noire au Congo. En effet, lors de la 5ème Réunion annuelle du Comité du MOU d'Abuja tenue en Afrique du Sud en 2006, celui-ci a entériné le transfert du Centre Régional du Nigeria au Congo.

Le Centre d'information Régional est comme la boîte noire d'un avion. C'est la mémoire du Mémorandum. Le monde étant devenu de nos jours un village planétaire, grâce aux nouvelles technologies de l'information et de la Communication (NTIC), un système de gestion des navires contrôlés à l'instar du SIRENAC[168] concernant le MOU de Paris[169] doit être rapidement mis en place et doit être opérationnel pour mieux suivre l'itinéraire des navires. Le centre administratif des affaires maritimes de Saint-Servan près de Saint Malo en France recueille grâce au SIRENAC l'ensemble des données et informations relatives aux inspections du Mémorandum de Paris selon le modèle type de télex[170] (Article 6.5 du MOU Paris). Fonctionnant tous les jours sans interruption, ce système très efficace, permet de mieux cibler les navires à contrôler compte tenu des récentes inspections. Il limite ou fait même éviter les doublons, c'est-à-dire une succession de contrôles sur le même navire déjà contrôlé. Etant relié à tous les centres de sécurité dans chaque pays, le SIRENAC peut mettre à jour en temps réel l'ensemble des données informatiques traitées çà et là. Les autorités du MOU d'Abuja ont progressé à ce niveau car pour l'harmonisation des procédures de contrôle et de centralisation des données, le Secrétariat du MOU d'Abuja en collaboration avec les Services Consultatifs et d'Information Maritime, Asie-

[167] Section 8.1 : Les attributions de celui-ci ne sont nullement précisées dans le texte et cela constitue à notre avis une insuffisance à corriger.
[168] Système d'Informations RElatifs aux Navires Contrôlés. Voir KASOULIDES (Georges C.) : « *Port State Control and Jurisdiction, Evolution of the port state regime* », Martinus Nijhoff Publishers, Dordecht/Boston/London (Pays - Bas), 1993, 276 pages, pp. 150-151.
[169] La publication officielle du Mémorandum fut réalisée dans le Bulletin Officiel Mer, Fascicule n° 19 bis, Novembre 1982-2. REZENTHEL (R) : « *Ports maritimes : police et responsabilité* », Juris-Classeur Administration, 1995, Fascicule 408-60.
[170] Voir le modèle du télex à l'appendice de l'Annexe 4 du MOU Paris.

Pacifique (APMIAS) du Ministère des Transports de la Fédération de Russie a mis au point le système Informatique du MOU d'Abuja dénommé (AMIS : Abuja MOU Information System)[171]. Toutes ces structures évoquées existent également dans une Organisation internationale. Peut-on en déduire que le Mémorandum d'Abuja en est une ?

Parmi les différentes définitions d'une Organisation internationale, retenons celle-ci. C'est une « *association d'Etats constituée par traité, dotée d'une constitution et d'organes communs, et possédant une personnalité juridique distincte de celle des Etats membres* »[172]. Cette définition qui a été fortement critiquée par la doctrine a le mérite de retenir les deux aspects fondamentaux d'une organisation internationale à savoir son fondement conventionnel et sa nature institutionnelle. « *Le fonctionnement d'une organisation est inévitablement marqué par la tension et la complémentarité des principes du droit des traités d'une part, des exigences d'autonomie et d'efficacité de toute organisation humaine d'autre part* »[173]. Puisqu'il sera hasardeux de qualifier le texte du Mémorandum de Traité, le MOU d'Abuja ne saurait être qualifié non plus d'Organisation internationale. Les raisons sont évidentes. Le Mémorandum ne regroupe pas des Etats mais des « autorités maritimes ». Il n'a pas non plus la nature d'un Traité et ne possède aucune personnalité distincte de celle des « Autorités » membres. Le Comité du Mémorandum, organe commun qui dispose certes des pouvoirs de décisions n'est que la réunion des autorités locales des différentes administrations signataires du texte. Quant au Secrétariat et au Centre d'information ils sont pour le moment placés sous la tutelle des administrations nigériane et congolaise. Autant de raisons pour conclure que le système du MOU d'Abuja n'est pas en définitive une Organisation internationale.

La seule réalité tangible qu'il faut retenir à propos de ce texte est qu'il demeure un accord administratif entre différentes autorités maritimes dans le cadre d'une coopération sous régionale. Mais comment peut-on arriver à donner une force juridique contraignante à ce texte ? Une évolution similaire à celui du Mémorandum de Paris ne peut-il pas être envisagée dans le sens de sa communautarisation ? Le MOU d'Abuja n'est ni un Traité, ni une Convention obligatoire à tous les Etats. Cette nature juridique n'handicape -t-elle pas les chances de son succès ? Sûrement, car on constate depuis sa signature en 1999, que la mise en œuvre du MOU

[171] Rapport Annuel du MOU d'Abuja 2005, p. 6.
[172] Sir Gerald FITZMAURICE, in A/CN. 4/101, article 3, Annales de la Commission de Droit International 1956-II, p.106, cité par NGUYEN QUOC (D.), DAILLIER (P.), PELLET (A.) : « *Droit international public* », LGDJ, Paris, 1999, p. 572
[173] Idem, p. 572

d'Abuja rencontre de sérieuses difficultés pour réduire et combattre les navires sous normes[174] qui fréquentent régulièrement les ports de la Côte occidentale africaine.

[174] BAUDOIN (F) : « *Les navires sous-normes* », Mémoire DESS Droit des activités maritimes, UBO, Brest, 1980-1981, 97 pages.

TITRE II

LE MOU D'ABUJA : UN INSTRUMENT DIFFICILEMENT APPLIQUE DANS L'EFFORT DE REDUCTION DES NAVIRES SOUS NORMES EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

Le Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre poursuit plusieurs objectifs. Son application effective devrait permettre de renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin contre les différentes sources possibles de pollutions par le contrôle des navires étrangers dans les Etats du port. Il poursuit également l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins étrangers à bord des navires par le même contrôle. Le navire est appelé à se déplacer sur la mer, donc dans un espace international. Ne doit-il relever que du régime fixé par son lieu d'immatriculation ? Peut-on lui imposer certaines règles en contrepartie de sa liberté de navigation? S'il est vrai que la liberté de navigation en haute mer est affirmée par la Convention de Montégo Bay en son Article 87, il n'en demeure pas moins vrai que le navire dans la mer territoriale et surtout dans les eaux portuaires, est assujetti au respect des normes internationales et nationales des pays concernés. En haute mer, le navire n'est soumis qu'à la loi du pavillon dont il bat la nationalité. Les limites à la souveraineté de l'Etat du pavillon ont trait à la répression de la piraterie maritime, la traite et le trafic de stupéfiants, l'émission radio non autorisée, la poursuite entamée dans les eaux sous souveraineté de l'Etat riverain menacé[175]. Le pavillon joue un rôle très important en ce sens qu'il sert de référence pour définir le régime juridique de l'armement et de l'exploitation du navire, aux côtés des règles habituelles du droit international privé[176]. La loi du pavillon régit donc le statut réel du navire, le régime des contrats d'affrètement, le statut de l'équipage et le statut pénal du navire[177]. Le transport maritime est d'essence internationale, cependant, le rattachement juridique du navire et de quelques membres

[175] LUCCHINI (L), VOELCKEL (M) : « *Droit de la mer* », Paris, Pedone 1996, Tome 2 vol 2, p. 346 et s.
[176] CHAUMETTE (P) : « *Le contrôle des navires par les Etats riverains* », Les cahiers Scientifiques du Transport, n° 35/1999, p. 55-72.
[177] VIALARD (A) : « *Droit maritime* », PUF, Coll. Droit fondamental, Paris 1997, p.260 et s.

de son équipage reste national. Face au phénomène des pavillons de complaisance[178], la prévention de la pollution et la nécessité de la sécurité de la navigation ont contribué à un renforcement des prérogatives des Etats riverains, étant donné que l'harmonisation internationale du droit maritime se fait à un rythme lent qui tend parfois à s'effriter[179]. Sur la base des critères géographiques, certains pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ayant une ouverture sur l'Océan atlantique ont signé le MOU d'Abuja afin de mieux contrôler par une coordination des administrations les navires fréquentant leurs ports. Cette entente régionale pour atteindre donc son objectif, doit satisfaire également à un certain nombre de critères de qualité dans le cadre du contrôle des navires[180]. Le résultat auquel doit parvenir le MOU d'Abuja est la réduction et pourquoi pas l'élimination des navires sous normes de la sous région, grâce à la mise en œuvre effective du contrôle des navires. Mais force est de constater que sur les 16 pays signataires, dix (10) Etats ont ratifié ou accepté de façon formelle le texte. C'est dire qu'il existe des obstacles d'ordre juridique et matériel quant à la mise en œuvre effective du MOU d'Abuja qui devront être éliminés (Chapitre 1) afin d'atteindre la principale finalité de l'accord qui constitue la réduction et l'élimination des navires sous normes en général et surtout des eaux africaines (Chapitre 2).

[178] BOURCHACHENE (Iliasse) : « *Le rôle de la loi du pavillon dans le droit maritime* » , Mémoire de DEA, Droit maritime, Nantes 1987-1988, 76 pages, p.62.
[179] VIALARD (A) : « *Sisyphe et l'uniformisation internationale du droit maritime* », D.M.F. numéro spécial 591, 50 ans de droit positif, mars 1999, pp. 213-221.
[180] GOY (R) : *« Les droits des navires de commerce en séjour dans les ports* », Espaces et Ressources Maritimes, n°9, 1995, pp.298-316.

CHAPITRE I

LES OBSTACLES JURIDIQUES ET MATERIELS DU MOU D'ABUJA

En droit international, tout Etat peut donner sa nationalité à un navire. L'article 5 g 1er de la Convention de Genève sur la haute mer du 29 avril 1958, repris par l'article 91 de la CMB exige cependant qu'« *il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire* »[181]. Certains Etats voulant tirer quelques subsides ont donné leur nationalité à des navires sans avoir le moindre moyen de les contrôler d'où la prolifération des navires dits inférieurs aux normes. En général, ces navires battent le pavillon des Etats dits de complaisance. En effet, un pavillon est dit de complaisance lorsqu'un Etat accepte que des navires battent son pavillon alors qu'il n'a ni les moyens, ni la volonté d'exercer un contrôle efficace sur ces bâtiments[182]. La conséquence immédiate de ce phénomène est que certains navires peuvent être exploités au mépris des règles de droit, notamment le respect des Conventions internationales et des législations nationales, la seule considération étant la réalisation du maximum de profit. Selon Jean Marc Roux, les pavillons de complaisance « *sont ceux de pays qui combinent à des conditions extrêmement lâches d'octroi de leur nationalité aux navires une réglementation en matière maritime réduite et une exonération d'impôts sur les bénéfices…* »[183]. Longtemps encouragés pour des motifs économiques, les pavillons de complaisance ont de nos jours une très mauvaise image et sont pour certains responsables des pollutions et des catastrophes maritimes. Même s'il existe des rapports entre la notion de navires sous normes et les pavillons de complaisance, les deux phénomènes doivent être nuancés. Les autorités signataires du MOU d'Abuja ont reconnu dans

[181] Convention sur la haute mer signée à Genève le 29 avril 1958, et entrée en vigueur le 30 septembre 1962 in QUENEUDEC (J-P) : « *Conventions maritimes internationales* », éd ; Pédone, Paris 1979, pp. 34-53.
CARREAU (D.) : *« Le concept de nationalité des navires en droit international public* », Droit international, éd. A. Pédone, Paris, 6ème éd. 1999, 676 pages.
FAY (F-M.) : « *La nationalité des navires en temps de paix* », RDIP 1973, tome LXXVII, pp.1000-1080, p.1022 et ss.
KAMTO (M.) : « *La nationalité des navires en droit international de la mer* » in La mer et son droit, Mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEC, éd. A. Pédone, Paris, 2003, 712 pages, pp.343-373, p.436 et ss.
LABORDE (J-P.) : « *De la nationalité du navire et surtout de ce qu'elle peut nous apprendre de la nationalité tout court* », DMF 2005, pp. 803-810.
[182] BOURCHACHENE (Iliasse), « *Le rôle de la loi du pavillon dans le droit maritime* » , préc. p. 62.
[183] ROUX (J. M.) : « *Les pavillons de complaisance* », LGDJ, Paris, 1961, 157 pages.
DU PONTAVICE (E.) : « *Les pavillons de complaisance* », DMF, septembre 1977, pp. 503-512 ; 567-582.
ASSONITIS (Georges) : « *Les pavillons de libre immatriculation : des conférences des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) à la Conférence des nations Unies sur le Commerce et le Développement* » Droit Européen des Transports 1991, n° 4, pp. 435-468.

le texte, la nécessité d'une action efficace des Etats du port pour prévenir l'exploitation de navires inférieurs aux normes[184]. Mais force est de constater que le MOU d'Abuja n'a pas encore été « ratifié » par l'ensemble des Etats concernés alors que c'est là, le premier obstacle à surmonter. Aussi le MOU d'Abuja ne peut-il être efficace sans le respect par toutes les autorités maritimes des obligations juridiques, administratives et financières. Il va falloir également dans tous les Etats concernés arriver à contrôler suffisamment les navires étrangers dans les ports. Mais avant, les obstacles juridiques (Section 1) et matériels (Section 2) devront être surmontés.

[184] Préambule du MOU d'Abuja.

Section 1 : Les obstacles juridiques à la mise en œuvre du MOU d'Abuja

Le MOU d'Abuja bien qu'étant un accord administratif sous régional a suivi presque la même procédure d'élaboration et d'adoption qu'un Traité international. Son élaboration n'est ni plus ni moins que la copie de celui de Paris de 1982, mais son adoption ressemble à celle d'un Traité. En effet, la procédure d'adoption d'un Traité est caractérisée par la dissociation entre la phase de l'authentification du texte du traité, se traduisant par la signature et celle du consentement à être liée qui s'exprime par la ratification, un acte distinct après la signature et qui se concrétise suite à un examen effectué par les organes compétents pouvant engager l'Etat[185]. L'article 11 de la Convention de Vienne sur les Traités de mai 1969 énumère parmi les modes d'expression du consentement à être lié par un Traité, « la ratification, l'acceptation, l'approbation » ou « tout autre moyen convenu »[186]. En droit international public, un texte ne lie donc un Etat que lorsque ce dernier exprime son consentement. C'est ce qu'on désigne par le terme de la ratification parlant par exemple d'un traité. « *La ratification est l'acte par lequel l'autorité étatique la plus haute, détenant la compétence constitutionnelle de conclure les Traités internationaux, confirme le traité élaboré par ses plénipotentiaires, consent à ce qu'il devienne définitif et obligatoire et s'engage solennellement au nom de l'Etat de l'exécuter* »[187]. Ce terme paraît impropre quant au Mémorandum d'entente d'Abuja qui n'est pas, comme nous l'avions démontré plus haut, un Traité[188]. Le texte même du MOU d'Abuja parle de signature, notification, acceptation ou adhésion. (Section 10.5). Il faut avouer finalement que les termes acceptation, approbation, accession et ratification sont simplement des mots différents mais qui ne recouvrent qu'une même réalité juridique internationale. Le MOU d'Abuja a reçu au début de l'année 2010, l'adhésion de dix Etats ayant signé l'accord. De plus, les obligations administratives ne sont pas respectées par tous les Etats. C'est dire qu'il existe des obstacles juridiques au succès du Mémorandum tenant du défaut de ratification du texte (paragraphe 1) et du non respect des obligations administratives (paragraphe 2).

[185] NGUYEN QUOC (Dinh), DAILLIER (Patrick), PELLET (Alain) : op. ,cit. p. 135.
[186] DUPUY (Pierre-Marie) : « *Droit international public* », Précis Dalloz, Paris, 1995, 590 pages, pp. 208-224.
[187] NGUYEN QUOC (Dinh), DAILLIER (Patrick), PELLET (Alain) : op. ,cit. p. 135.
[188] Cf. 1ère partie, Titre I, Chapitre 1: La nature juridique du MOU d'Abuja

Paragraphe 1 : Le défaut de ratification du MOU d'Abuja par l'ensemble des administrations maritimes

Un an après la signature du MOU d'Abuja les Etats signataires avaient la possibilité d'adhérer au Mémorandum et l'acceptation ou l'adhésion selon les expressions même du texte doit être adressée par écrit au Secrétariat de l'institution à Lagos par l'intermédiaire des Autorités maritimes[189]. Quatre vingt dix jours après la date d'acceptation ou d'adhésion, le Mémorandum d'Abuja entre en vigueur dans le pays concerné[190]. Dix Etats[191] ont donné progressivement (à la date de mars 2010) leur consentement suivant différentes formes qui valent acceptation ou adhésion (A). Cet engagement leur donne ainsi droit à tous les prérogatives en matière de contrôle des navires par l'Etat du port (B).

A) Des formes d'acceptation différentes selon les pays

Le MOU d'Abuja est issu d'un droit non contraignant comme nous l'avions souligné plus haut. Malgré ce handicap juridique, les autorités maritimes de dix Etats ont procédé à l'acceptation de celui-ci sous différentes formes après l'avoir signé[192]. Selon le Rapport de la 2ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja tenue à Dakar au Sénégal du 11 au 13 février 2002, le Sénégal, le Congo[193] et la Guinée[194] ont déposé auprès du Secrétariat du MOU d'Abuja leur lettre d'Acceptation formelle conformément au point 10.4 du Mémorandum[195]. La Sierra Leone a déposé sa lettre d'acceptation au Secrétariat le 25 octobre 2001[196] alors que le Nigeria l'avait fait le 28 novembre 2001[197]. Peu à peu les autres Administrations vont prendre le train en marche. Le Bénin a par exemple rejoint le groupe en procédant à l'acceptation formelle du texte le

[189] Section 10.4 du MOU d'Abuja
[190] Section 10.6 du MOU d'Abuja
[191] Il s'agit : du Sénégal, de la Sierra Leone, du Congo, du Nigeria, de la Guinée Conakry, du Ghana, du Bénin, de la Gambie, du Togo et du Gabon.
Voir Annexes de la 6ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, 229 pages, Annexe 4 : Rapport de la mission de sensibilisation au Bénin, Togo et Ghana, pp. 51-59. Concernant le Bénin, nous avions écrit en son temps au Ministre en charge des transports maritimes depuis Pointe Noire, le 26 Janvier 2007 où nous étions en stage, pour appeler son attention sur la réunion du Comité du MOU d'Abuja à Cotonou (voir Annexe). Le Bénin a finalement accepté formellement le Mémorandum le 27 juillet 2007.
[192] A propos des Etats ayant signé le MOU d'Abuja, voir Tableau n° 1 : Statut d'acceptation formelle du MOU d'Abuja in NGO MBOGBA (Paulette) : préc., p. 169.
[193] Instrument d'Acceptation du Congo daté du 16 novembre 2001, entrée en vigueur le 19 février 2002.
[194] Lettre d'Acceptation de la Guinée datée du 12 février 2002, entrée en vigueur le 14 mai 2002.
[195] Rapport de la deuxième Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Dakar, Sénégal du 11 au 13 février 2002, 76 pages, p.6
[196] Entrée en vigueur en janvier 2002
[197] Entrée en vigueur en février 2002

27 juillet 2007[198]. Les délégués de la République de la Guinée ont mis à profit la 2ème réunion du Comité du MOU d'Abuja en signant la lettre type d'Acceptation préparée par le Secrétariat. Cette lettre est libellée comme suit : « *L'Autorité Maritime de la République de Guinée a le plaisir et l'honneur d'annoncer son acceptation sans réserve et avec effet immédiat, au Mémorandum d'Entente sur le contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Abuja MOU) »*[199]. Elle est signée de Amadou Sako, représentant le Directeur National de la Marine Marchande de la Guinée. La République du Congo qui avait été représentée à la signature du Mémorandum par Monsieur Jem Ayoulove, Directeur de Cabinet du Ministre de l'Aviation Civile, chargé de la Marine Marchande a procédé le 16 novembre 2001 à l'acceptation formelle du MOU Abuja par une mesure réglementaire. La lettre d'acceptation du Congo est libellée comme suit :

« Nous, Isidore Mvouba, Ministre des Transports, de l'Aviation Civile, chargé de la Marine Marchande en sa qualité de Haute Autorité Maritime de la République du Congo,

Ayant vu et examiné le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Afrique de l'Ouest et du Centre (ABUJA-MOU) du 22 octobre 1999,

Avons approuvé et l'approuvons en toutes et chacune de leurs parties, conformément aux dispositions qui y sont contenues en vertu des pouvoirs qui nous sont confiés,

Déclarons accepter sans réserve ledit Mémorandum et promettons qu'il sera inviolablement observé En foi de quoi, nous avons donné le Présent Instrument d'Acceptation revêtu de notre sceau. » Elle est datée, signée et cachetée par le Ministre avant d'être envoyée au Secrétaire Général du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Afrique de l'Ouest et du Centre le 19 novembre 2001[200]. Cette acceptation est entrée en vigueur le 19 février 2002 comme dispose le texte, c'est à dire 90 jours après la notification de la lettre d'acceptation. La lettre d'acceptation du Sénégal adressée par M. Abdoul Hamid Diop au Secrétariat du MOU d'Abuja, reprend le modèle proposé par le Secrétariat. Elle est libellée comme suit : « *L'Administration Maritime du SENEGAL a le plaisir et l'honneur d'annoncer son acceptation, sans réserve et effet immédiat, au Mémorandum d'Entente sur le contrôle des Navires par l'Etat du Port (Abuja-MOU)* ». A la 6ème réunion du Comité du MOU d'Abuja tenue à Cotonou (Bénin) du 27 au 31 octobre 2008, neuf administrations maritimes l'avaient formellement accepté. Depuis le 25 septembre 2009, le Gabon a rejoint les Administrations ayant formellement accepté

[198] La lettre d'acceptation du Bénin est signée par le Docteur Okanla Moussa, Ministre des Affaires Etrangères. Elle est entrée en vigueur le 27 octobre 2007.

[199] Lettre d'Acceptation de la Guinée in Rapport de la deuxième Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Dakar, Sénégal du 11 au 13 février 2002, 76 pages, p.52

[200] Note : N° 3428/MTACMM-CAB du 19 novembre 2001 du Directeur de Cabinet Jem Ayoulove au Secrétaire Général du MOU d'Abuja.

le MOU d'Abuja, portant le nombre total à dix (10) [201]. Une fois que l'acceptation formelle est procédée par un pays, cela lui confère un certain nombre de prérogatives.

B) Les effets [202] de l'acceptation formelle

La conséquence juridique de l'acceptation formelle ou de l'adhésion au MOU d'Abuja qui vaut « ratification » est le pouvoir accordé aux Etats ayant manifesté leur accord à être lié à effectuer les contrôles des navires par l'Etat du port. Est-ce à dire que les autres Etats n'ayant pas encore accepté le texte sont dénués du droit de contrôle des navires étrangers entrant dans leur port ? La réponse n'est pas affirmative car sur le fondement des Conventions internationales en l'occurrence la Convention n° 147 de l'OIT, les Etats qui n'auraient même pas adhéré au MOU d'Abuja peuvent valablement effectuer des contrôles sur les navires étrangers. Mais ceux qui n'auraient ratifié, ni les Conventions internationales, ni le MOU d'Abuja n'ont aucune base légale pour effectuer le contrôle des navires dans leur port. En outre, pour faire ce contrôle il faut que le pays qui se propose de l'effectuer dispose des officiers suffisamment formés à cet effet. On comprend aisément la difficulté rencontrée par la Mauritanie par exemple pour mettre en œuvre le contrôle des navires par l'Etat du port, car le pays a ratifié toutes les Conventions pertinentes sauf la n°147 et ne dispose pas non plus des officiers formés à cette tâche. L'acceptation formelle du MOU entraîne de notre point de vue deux conséquences juridiques indéniables. D'une part, elle sous-entend la ratification préalable des « *instruments pertinents* » auxquels le MOU d'Abuja se réfère[203] (1). Et d'autre part, elle donne une base légale aux inspecteurs de la sécurité des navires pour contrôler les navires qui fréquentent leurs ports suivant les critères définis par le texte et ses annexes (2).

[201] Voir copie des différents instruments d'acceptation en Annexes de la présente thèse.
[202] DUPUY (Pierre-Marie) : « *Droit international public* », Dalloz 1995, 590 pages, pp. 208-224 , Effet des Traités.
[203] Section 2 du MOU d'Abuja préc.

1) Le préalable : la ratification des « instruments pertinents » en matière de sécurité maritime

L'acceptation formelle du MOU d'Abuja entraîne de facto l'application des « instruments pertinents » dans l'Etat concerné. Dans le discours prononcé lors de la 3ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, le Secrétaire Général du MOU, l'Ingénieur B. O. Oluwole a mis en exergue les conséquences juridiques de l'acceptation formelle du MOU d'Abuja par son pays le Nigeria[204]. Il a opportunément rappelé que quatre vingt dix jours à partir de la date de l'acceptation ou d'adhésion, l'Etat concerné doit tout mettre en œuvre pour atteindre les critères qualitatifs prescrits à l'annexe 9 du Mémorandum notamment :

- l'Autorité maritime doit souscrire explicitement aux engagements prescrits dans le Mémorandum en vue de contribuer à la tentative commune d'éliminer l'exploitation des navires sous normes ;
- l'Autorité maritime doit prendre les mesures nécessaires pour encourager la ratification de tous les instruments pertinents en vigueur ;
- l'Autorité maritime doit avoir la capacité suffisante au plan logistique et de manière substantielle pour renforcer la conformité avec les standards maritimes internationaux concernant la sécurité maritime, la prévention contre la pollution, les conditions de travail et de vie à bord des navires autorisés à battre son pavillon ainsi que le recrutement des officiers qualifiés pour le contrôle des navires par l'Etat du port (PSCO) sous la responsabilité de son Administration, tout ceci à la satisfaction du Comité selon les dispositions de la Section 7.1 du Mémorandum ;
- l'Autorité maritime doit à compter de la date de son acceptation formelle, faire un abonnement en ligne connecté au système d'information cité à l'annexe 8 du Mémorandum,
- l'Autorité doit signer un engagement pour sa contribution au fonctionnement du Mémorandum et payer à temps sa contribution financière pour le budget approuvé par le Comité comme stipulé à la Section 7.1 du MOU d'Abuja.

Les « *instruments pertinents* » dont il s'agit et qui font partie intégrante du MOU d'Abuja sont cités à la Section 2 du texte. Ce n'est donc pas pour rien que le Secrétaire Général du MOU d'Abuja exhortait déjà les Etats membres lors de la 2ème Réunion annuelle du Comité du MOU d'Abuja à Dakar à ratifier et à mettre en œuvre ces instruments pertinents[205]. L'acceptation

[204] OLUWOLE (Bryant Olufolarin.) : « *Les implications de l'acceptation du Mémorandum d'entente de l'Afrique de l'Ouest et du centre sur le contrôle des navires par l'Etat du port par le Nigeria* » in Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : Annexes aux Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 22 au 24 octobre 2003, Brazzaville-Congo, 366 pages, pp.71-75.

[205] Rapport de la deuxième Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Dakar, Sénégal du 11 au 13 février 2002, 76 pages, p.5.

formelle du MOU d'Abuja donne aussi le droit et le pouvoir à l'Etat l'ayant accepté de pratiquer effectivement le contrôle des navires par l'Etat du port au-delà de la fonction de contrôle des navires battant son pavillon.

2) Le droit de l'Etat du port à pratiquer le contrôle des navires étrangers

Le contrôle des navires est une pratique très ancienne qui remonte à l'Antiquité. Des visites étaient faites depuis cette époque sur les navires pour s'assurer du bon état des embarcations[206] afin d'éviter des catastrophes surtout en période hivernale chez les Romains[207]. Au Moyen âge par exemple, à Venise, on pratiquait un système d'inspection des navires consistant à marquer d'une croix le tirant d'eau à ne pas dépasser[208]. Par une loi sur la répartition des marchandises à bord des navires, le port de Venise en Méditerranée pouvait intervenir sur n'importe quel navire quel que soit le pavillon qu'il battait[209]. En France , l'Ordonnance de la Marine d'Août 1681 en son titre V au chapitre XXVI donne pouvoir aux « *Huissiers Visiteurs, Visiteurs et autres Sergens de l'Amirauté* » d'inspecter les navires avant leur départ[210]. Une déclaration royale du 17 Août 1779 doublera même cette visite qui sera désormais effectuée au départ comme au retour du navire.[211] Un décret des 9-13 Août 1791 va instituer de véritables visites de sécurité. Il dispose en effet que « *lorsque le capitaine ou l'armateur voudra mettre un navire en armement, il sera tenu d'appeler deux officiers visiteurs, qui après avoir reconnu l'état du navire, donneront leur certificat de visite, en y exprimant brièvement les travaux dont le navire leur aura paru avoir besoin pour être en état de prendre la mer*[212] ». Outre le contrôle de la navigabilité du navire,[213] les autorités portuaires s'intéressaient également à la capacité professionnelle de

---

[206] PARDESSUS (J-M) : « *Collection des lois maritimes antérieures au XVIII*ème *siècle* », Imprimerie Royale, 1837, 5 tomes, tome I, p. 81. cité par VENDE Bertrand in « *Le Mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port* », Mémoire de DEA en Sciences Juridiques de la Mer, Université de Nantes, Septembre 1999, 149 pages, préc. pp 3-4.

[207] HESSE (Ph-J) et a. : « *Droits Maritimes* », Juris-Service, 1995, Tome 1 - Livre 1, p. 23.

[208] BOISSON (P) : « *Politiques et Droit de la sécurité maritime* », Bureau Veritas, 1998, p. 26.

[209] Loi du 30 Avril 1682 in PARDESSUS (J-M) : op. cit., tome V, 554 pages, p. 94. Sur la politique navale vénitienne, voir TENENTI (A) : « *Naufrage, corsaires, assurances maritimes à Venise (1592-1609*) », Paris, 1960, 644 p., pp. 45-59. Ce fut là l'ancêtre de la Convention de Londres sur les lignes de charge

[210] PARDESSUS (J-M) : op. cit., tome IV, p. 332. La loi du 13 Août 1791 précisera que ces visiteurs sont choisis parmi les anciens navigateurs par les tribunaux de commerce ou les maires.
Sur le rôle de l'Amirauté, LE BOUEDEC (G) : « *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790* », Masson & Armand Colin, Paris, 1997, p. 265.

[211] BOISSON (P) préc., p. 28.

[212] Disposition citée par LE MORVAN (D), BEURIER (J-P), NDENDE (M), NGUYEN QUOC (V) : « *La police en mer* », Juris-Classeur Administratif, Editions Techniques, 1993, Fascicule 209, p. 6.

[213] *Seaworthiness* ou *navigability* en Anglais, la navigabilité est défini comme « *l'état d'un navire apte à naviguer* » in Dictionnaire de l'océan du Conseil international de la langue française, 1989, p.325. Un navire, selon le décret français du 31/12/1966 « *ne doit prendre la mer que s'il est en état de navigabilité. Ce caractère lui est reconnu,*

l'équipage, c'est à dire le Capitaine et ses collaborateurs à naviguer. Le Roi Henri III dans un édit de 1584 sur l'Amirauté demandait par exemple aux autorités portuaires de contrôler l'aptitude et les connaissances des capitaines. Les "*maîtres de navires*" devaient être expérimentés et soumis à l'examen de deux anciens maîtres en présence du lieutenant de l'amirauté ainsi que de deux échevins locaux [214]. A ce stade, le contrôle des navires par l'Etat du port n'avait pas encore pris complètement corps. C'est au XIX^{ème} siècle que l'on notera les prémisses d'un tel contrôle. En France, c'est l'article 225 du Code de Commerce qui organise les visites des navires dans les ports[215]. Le commerce maritime devenant de plus en plus intense au niveau international, la nécessité d'uniformisation des contrôles des navires s'est faite sentir avec acuité. Face à la démission de l'Etat du pavillon à effectuer le contrôle des navires battant son pavillon et surtout, aux catastrophes maritimes, on assiste à un développement des pouvoirs des Etats côtiers ou du port. Le MOU d'Abuja concernant la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre s'inscrit dans cette logique pour l'assainissement du milieu marin. Le Nigeria en a tiré un grand avantage pour mettre en place une véritable politique de la sécurité maritime. Le MOU d'Abuja a véritablement lancé ce pays dans le domaine de la gestion de la sécurité maritime. Depuis la clôture de la première Réunion du Comité du MOU d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port tenue en juin 2001 au Nigeria, le pays s'est engagé dans une grande restructuration du Bureau de ce qu'ils appellent « *Government Inspection of Shipping* » c'est-à-dire l'Inspection gouvernementale de la Navigation (GIS). C'est l'organe qui est chargé de gérer la sécurité maritime au Nigeria et il a pour mission entre autres la gestion de la sécurité des navires de l'Etat du pavillon. Pour mettre rapidement en œuvre les décisions issues de la 1ère Réunion du Comité du MOU d'Abuja, le Nigeria a ouvert un bureau doté d'équipements techniques appropriés en matière d'information et de communication à savoir, le téléphone, le fax, la radio marine et d'importantes dispositions d'inspections ont été mises au point. Et comme l'homme doit être mis au cœur de ce projet, des capitaines au long cours et des chefs mécaniciens ont été recrutés pour renforcer l'équipe existante. Huit personnes ont été recrutées selon le Délégué du Nigeria dans une communication[216] lors de la 2ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja. Par son action très efficace pour le renforcement de la sécurité des transports

---

après visite et contrôle de la part de l'autorité maritime, par les titres qui garantissent qu'il satisfait aux normes de construction et de sécurité ».

[214] Disposition citée par BONASSIES (P) : « *Le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes* », Espaces et ressources maritimes, 1986, n°1, p. 115. L'Edit du 15 Mars 1584 est reproduit intégralement dans l'ouvrage de PARDESSUS (J-M) : op. cit., tome IV, p. 295 et suivantes.

[215] DE VALROGER (L) : « *Droit maritime: commentaire du livre II du Code de commerce* », LAROSE et FORCEL, Paris, 1883, Tome 1, pp.408-418.

[216] Rapport sur les activités en cours après la première Réunion du Comité in Rapport de la deuxième Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Dakar, Sénégal du 11 au 13 février 2002, 76 pages, p.53

maritimes en Afrique, le Nigeria a été admis tout comme le Sénégal sur la liste blanche de l'OMI. Il a été même élu depuis 2002 membre du Conseil de l'OMI. Mis à part le Nigeria, l'Afrique du Sud, le Congo[217] et tout au début le Gabon qui sont actifs au sein du MOU d'Abuja, la majeure partie des Etats concernés sont à la traîne dans le processus de mise en œuvre de l'accord et cela constitue un handicap sérieux à surmonter surtout avec le non respect des obligations administratives.

Paragraphe 2 : Le non respect des obligations administratives

En droit, une obligation[218] est définie comme ce qui contraint une personne à donner, à faire ou à ne pas faire quelque chose. Employé au pluriel et par application à l'Etat, les obligations de l'Etat consistent en un lien juridique ou moral envers d'autres Etats, institutions ou personnes. Les obligations peuvent être d'ordre civil, pénal, commercial, etc.…Les obligations des autorités maritimes dans le cas d'espèce sont synonymes d'engagements à respecter du fait de la nature juridique du Mémorandum. La ratification ou l'acceptation formelle est la condition nécessaire mais pas l'unique pour la mise en œuvre effective du MOU d'Abuja. Les autorités maritimes doivent en outre mettre tout en œuvre pour satisfaire à leurs obligations administratives. Elles découlent de l'acceptation formelle du MOU d'Abuja et peuvent être répertoriées en deux catégories : la mise en place des administrations maritimes opérationnelles et la formation d'un personnel compétent d'une part (A) et l'obligation d'instituer une coopération interrégionale d'autre part (B).

A) La mise en place des autorités maritimes efficaces et bien formées

Les nombreuses catastrophes maritimes comme celles du *Joola* au Sénégal le 26 septembre 2002 et de *Al Salam 98*, le 3 février 2006 en mer rouge, rappellent la nécessité de renforcer les règles juridiques afin de résoudre les questions relatives à la sûreté et de la sécurité maritime. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, de nouvelles mesures unilatérales sont prises par les Etats Unis, dans le sens du renforcement des règles existantes en matière de sûreté maritime. Mais comment mettre en œuvre les nouvelles mesures pour éradiquer, ou tout au moins maîtriser d'éventuels accidents ou attentats ? L'une des réponses à cette question est la mise en place et le renforcement des administrations maritimes régionales afin qu'elles puissent appliquer effectivement tous les instruments internationaux sur la sûreté et la sécurité maritime, de même

[217] COUSSOUD MAVOUNGOU (Martin) : « *Le contrôle des navires par l'Etat du port : expérience et contribution congolaises* » in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, N°1 Août-Décembre 2004, Editions Bajag-Meri, 2004, p.35.
[218] Le Robert : « *Dictionnaire pratique de la langue française* » , Ed. France Loisirs, Novembre 2005, p. 1166.

que ceux ayant trait à la protection de l'environnement marin des pollutions et d'autres questions telles que la piraterie[219]. L'Organisation Maritime Internationale dans l'une de ses Résolutions incitait déjà les groupements régionaux à mettre en pratique tous les instruments pertinents. Le MOU d'Abuja a donné un écho favorable à cette préoccupation puisque selon sa Section 1.2 « *chaque Autorité établit et met en œuvre un système efficace de contrôle par l'Etat du port en vue d'assurer, sans discrimination quant au pavillon, que les navires de commerce visitant les ports de son Etat sont conformes aux normes établies dans les instruments pertinents tels que définis dans la Section 2* ». Avant qu'un Etat n'exerce un véritable contrôle sur les navires étrangers, la condition *sine qua non* de base est la mise en place d'une administration maritime effective. Une fois mise en place, l'administration nationale a une triple mission qui s'articule autour des points suivants :

- **Devoirs de l'Etat du pavillon** qui concernent le respect des Conventions internationales par les navires nationaux (enregistrement, les études, la certification, les investigations suite aux accidents, les rapports concernant les diverses conditions de vie et de travail, etc.…) ;
- **Devoirs de contrôle par l'Etat du port** qui concernent la vérification de la validité des documents exigés dans le domaine des transports maritimes des navires étrangers ;
- **Devoirs de l'Etat côtier** qui impliquent la détection de la pollution côtière, l'enquête pour déterminer une infraction, l'organisation des secours en mer, etc.…

Les Etats membres du MOU d'Abuja sont tenus lorsqu'il s'agit des Règlements internationaux de respecter les obligations contenues dans ceux-ci car ils peuvent voir leur responsabilité engagée en cas de manquement. Les Résolutions et les Recommandations de l'OMI sur la question de la sécurité maritime doivent également être adoptées par les Etats concernés par le Mémorandum. Pour combattre la piraterie et le terrorisme contre les navires et faciliter l'accès de ceux-ci aux ports tout en maintenant les obligations relatives à la mise en œuvre et le renforcement des règles du MOU d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port, il est capital d'établir et de faire fonctionner les Administrations maritimes. Lors de la 3ème réunion du Comité du MOU tenue du 22 au 24 octobre 2003 au Congo (Brazzaville), le Secrétariat a demandé au Comité du MOU de faire appel à toutes les autorités maritimes impliquées afin qu'elles renforcent leurs administrations maritimes en redoublant d'efforts pour améliorer la

[219] Afin de combattre la piraterie et les actes criminels dans leurs espaces maritimes, les Ministres de la Défense de quatre Etats du Golfe de Guinée (Cameroun, Gabon, Guinée Equatoriale et Sao Tomé et Principe) ont signé le 6 mai 2009 à Yaoundé, au Cameroun, un accord technique sur « *la sécurisation du Golfe de Guinée* ».
Voir NDENDE (Martin) : « *Chronique euro-africaine des affaires maritimes et des transports* » in RAMATRANS, n°1, juillet 2009, p.75.

sécurité de vie en mer, la protection de l'environnement marin, et de prendre à des intervalles réguliers des décisions évaluant leurs capacités et la mise en œuvre dans tous ses aspects des divers instruments auxquels elles font partie[220]. Un système d'audit a d'ailleurs été élaboré par l'OMI pour leur permettre d'évaluer la performance de l'Etat du pavillon. En quoi consiste cette proposition d'audit ? La *Proposition pour l'introduction du système de l'OMI relatif à l'audit de performance de l'Etat du pavillon* a pour but de renforcer la sûreté maritime et la protection de l'environnement grâce à un programme d'audit sur une base de volontariat afin d'évaluer les performances de leurs administrations sur deux principaux points : la mise en œuvre et le renforcement des normes des Conventions pertinentes de l'OMI et un conseil quant à l'amélioration des dispositions concernant l'exécution de ces Conventions par les Etats du pavillon. Le modèle de document que leur propose l'OMI est justement inspiré du travail fait par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) en septembre 1995 intitulé : *Etablissement du programme de surveillance de sûreté de l'OACI*, programme devenu opérationnel en mars 1996. Bien que le programme de surveillance de sûreté de l'OACI n'offre pas un modèle précis transposable au milieu marin, il a servi de modèle de référence à l'OMI pour mettre en place cette proposition d'audit de l'Etat du pavillon. Les principaux objectifs du programme sont[221] :

- Accroître le rendement de la mise en œuvre des dispositions de l'Etat du pavillon relatives aux Conventions techniques de l'OMI sur la sécurité maritime et la prévention de la pollution marine,
- Déterminer la position de l'Etat dans la mise en œuvre de sa loi nationale et des dispositions techniques de l'OMI relatives à la sécurité et la prévention de la pollution marine,
- Déterminer si la mise en œuvre d'un système de surveillance de sécurité d'Etat (le contrôle de l'Etat du pavillon) était claire sur le plan de n'importe quelle délégation, efficace et compétente (établissement et l'entretien d'une autorité de sécurité maritime compétente avec la capacité de surveillance appropriée) ,
- Evaluer comment l'Etat du pavillon supervisait le travail de leur organisation d'étude et reconnaître le niveau des fonctions auxquelles elle est assignée,
- Fournir le conseil nécessaire pour l'amélioration de sa capacité de sûreté,

[220] Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 22 au 24 octobre 2003, Brazzaville-Congo, 40 pages, p. 27.

[221] Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : Annexes aux Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 22 au 24 octobre 2003, Brazzaville-Congo, 366 pages, p. 284.

- Mettre en œuvre tout le fruit des formations reçues d'autant que cela est utile à l'Organisation et le transposer dans la législation interne.

Un cours de formation d'auditeurs peut être dispensé à cette fin. L'OMI a suggéré quelques principes pour la vérification. L'audit sur la performance de l'Etat du pavillon en rapport avec le principe de souveraineté de tout Etat doit être exécuté à la demande de l'Etat concerné. L'Etat doit clairement définir les responsabilités des organismes ou des autorités maritimes à qui il a délégué ses pouvoirs afin que le travail se fasse sans encombre. L'audit grâce à un schéma clairement défini doit être dirigé par des vérificateurs bien formés et qualifiés. Le matériel de direction doit être bon. Standardisation et uniformité dans la qualité de vérification doivent être assurées, cependant elles doivent être assez flexibles pour reconnaître et apprécier différemment les Etats du pavillon. L'Etat concerné par l'audit doit pouvoir répondre au procédé d'audit dans un cadre de temps établi. Les rapports d'audit concernant le modèle du schéma doivent être confidentiels et disponibles à la vérification de l'Etat. Cependant une partie du rapport contenant le résumé non clarifié des découvertes et les projets d'actions peut être mis à la disposition de tous les Etats membres de l'Organisation sur une base périodique. Un manuel de vérification mis au point par l'OMI décrit la procédure à suivre. L'audit doit être financé par un nombre de méthodes incluant les contributions volontaires. Dans le cas où la demande d'audit émane d'un pays développé, celui-ci supportera tous les frais y afférant (voyage et logement des auditeurs). Si c'est un pays sous développé selon les critères des Nations Unies qui sollicite cet audit, le programme de coopération technique de l'OMI peut être sollicité dans le cadre d'une assistance financière. Dans tous les cas, pour réussir dans cette mission les Etats de la sous région ont grand intérêt à coopérer.

B) Une nécessaire coopération interrégionale

L'obligation de mettre en place une coopération interrégionale est fondée sur la Section 1.4 du MOU d'Abuja qui recommande : « *chaque autorité consulte toutes les autres autorités, coopère et échange des informations avec elles en vue de poursuivre les objectifs du Mémorandum d'entente* ». La mise en œuvre du Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port contribue au plan national à l'amélioration de la sécurité maritime, des conditions de vie et de travail des marins et enfin la protection du milieu marin. Cependant, un tel résultat ne peut être atteint et est comparable à une goutte dans l'océan, si l'ensemble des pays de la sous région ne mettent pas leurs efforts en commun pour éradiquer les navires sous normes des ports respectifs des Etats membres. Une approche régionale dans le cadre d'une coopération interrégionale est le seul gage de réussite de ce Mémorandum. Par coopération interrégionale, il

faut entendre des relations établies entre les autorités maritimes signataires du MOU d'Abuja. On peut citer comme exemples, la coopération depuis quelques années, entre le Congo et l'Afrique du Sud[222] sans occulter l'échange d'informations et de point de vue par le biais du Centre régional[223].

Au plan mondial, dans le cadre de la protection de l'environnement marin par exemple, cette approche a été déjà préconisée par différents instruments juridiques pour protéger les mers, dont l'Océan Atlantique, sur lequel s'ouvre tous les pays de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre concerné par le MOU d'Abuja. L'approche régionale est à nos yeux l'une des armes pour combattre le phénomène de la pollution et la lutte contre le détournement de trafic. En effet, les opérateurs économiques au plan mondial ont une forte tendance à détourner leurs navires vers les ports des régions où les contrôles par l'Etat du port sont laxistes, peu rigoureux et inexistants. Les pays dans lesquels l'inspection des navires par l'Etat du port est effectué avec peu de sérieux sont également leur terrain de prédilection. C'est entre autres les raisons pour lesquelles plusieurs régions du monde ont signé des accords pour combattre ce phénomène afin d'améliorer la sécurité maritime. La région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ne peut donc venir à bout de cette lutte que dans la mesure où une véritable coopération active sera mise en place prenant en compte tous les pays signataires de l'accord. L'ancien Ministre des Transports Maritimes et de la Marine Marchande du Congo Louis-Marie Nombo-Mavoungou, lors d'une rencontre organisée à Pointe Noire en 2005 a perçu l'importance de cette préoccupation puisqu'il déclarait : « s*i nous souhaitons que les contrôles par l'Etat du port tels qu'envisagés à travers le Mémorandum d'Entente d'Abuja, nous écartent définitivement des risques de détournement de trafic et des distorsions de concurrence entre les ports, il nous apparaît dès lors comme une condition de survie de souhaiter également que le MOU d'Abuja, en tant qu'instrument de prévention et de répression fasse de notre sous-région, un seul et unique Etat du port* »[224]. En échangeant les informations relatives aux navires, leurs caractéristiques et données de même que les résultats des inspections ou contrôles effectués, les différents ports en aval peuvent suivre les navires qui n'ont pas été inspectés depuis une certaine période. La règle imposée par le Mémorandum

[222] Citons en effet l'accord maritime de mai 2008 entre le Congo et l'Afrique du Sud et qui porte entre autres, sur le traitement à accorder aux navires dans les ports; les droits de transit et de séjour des marins; les obligations spéciales concernant les navires en escale; la protection du milieu marin; le principe de l'organisation du Comité maritime mixte; les procédures de règlement des litiges; la durée de l'accord et dénonciation.
Voir Bulletin d'information du Ministère des Transports maritimes et de la marine marchande du Congo, n° 002, Août 2006, 12 pages, pp. 10-11 : Une coopération maritime active.

[223] Conformément à la Section 7.3 du MOU d'Abuja, le Comité est chargé une fois par an d'organiser des échanges de point de vue entre les différentes administrations membres du Mémorandum.

[224] Vision Pour Demain, Spécial Ministère des Affaires maritimes : « Séminaire sur le contrôle des navires à Pointe Noire », p.17

d'Abuja étant la période de référence de six mois[225], un navire inspecté par un pays il y a moins de six mois, ne devrait plus être contrôlé de nouveau par un autre membre à moins qu'il y ait des motifs sérieux et apparents de le faire. L'expérience a montré dans le monde entier que le contrôle des navires par l'Etat du port est plus efficace quand il est organisé avec le déploiement de tous les moyens financier et matériel dans un cadre régional[226]. Ceci signifie clairement que chaque Etat doit respecter les dispositions financières et assurer au moins le contrôle de 25% des navires étrangers fréquentant ses ports. Mais en réalité le MOU d'Abuja est confronté à des obstacles matériels pour sa mise en œuvre effective dans les ports de la région.

Section 2 : Les obstacles matériels : le non respect des dispositions financières et l'insuffisance d'inspection des navires dans l'ensemble de la région

Le MOU d'Abuja se présente comme de la *soft law* et n'impose aucune contrainte aux Etats. La « *soft law* » se définit dès lors par des règles dont la valeur normative serait limitée, soit parce que les instruments qui les contiennent ne seraient pas juridiquement obligatoires, soit parce que les dispositions en cause bien que figurant dans l'instrument contraignant ne créeraient pas d'obligations de droit positif ou ne créeraient des obligations que peu contraignantes. Les Administrations concernées par le MOU d'Abuja semblent profiter du caractère non contraignant de l'accord pour ne pas payer leurs contributions financières. Avec peu de moyens, il y a également peu d'inspections. Le non respect des dispositions financières (paragraphe 1) constituent donc avec l'insuffisance des inspections les principaux obstacles matériels[227] à la mise en œuvre effective du Mémorandum (paragraphe 2).

[225] Section 3.4 du MOU d'Abuja : « *Les autorités s'efforcent d'éviter de procéder à une inspection des navires qui ont fait l'objet d'une inspection par d'autres autorités au cours des six mois précédents, sauf si elles ont de bonnes raisons de le faire* ».

[226] OLUWOLE (B.O.) : « *Les implications de l'acceptation du Mémorandum d'entente de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur le contrôle des navires par l'Etat du port par le Nigeria* » in Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : Annexes aux Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 22 au 24 octobre 2003, Brazzaville-Congo, 366 pages, p. 74

[227] Voir Sommaire de la 1ère séance de travail entre la Présidence et le Secrétariat du MOU d'Abuja sous l'égide du nouveau Président du MOU d'Abuja, Ministre des transports maritimes et de la marine marchande de la République du Congo, tenue à Alger, Algérie le vendredi 25 avril 2008 in Annexes 6ème réunion du Comité tenue à Cotonou du 27 au 31 octobre 2008, pp. 133 et 134.

Paragraphe 1 : Le non respect des dispositions financières[228]

Aucune activité humaine ne peut prospérer sans une volonté et des moyens à mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés. Si le MOU d'Abuja n'a pas encore été accepté formellement par tous les Etats signataires, c'est peut être pour deux raisons principales à notre avis. La première est le manque criard de volonté politique clairement affichée et la seconde concerne le paiement des cotisations pour faire fonctionner les organes du Mémorandum. Ce constat a d'ailleurs été fait par les organisateurs de la 3ème réunion du Comité du MOU d'Abuja tenue à Brazzaville au Congo en 2003. Dans les documents de travail de ladite réunion, on peut lire : « *la mise en œuvre effective des dispositions du MOU d'Abuja exige l'allocation suffisante des ressources humaines et matérielles. Le manque de volonté politique et de soutien financier des Etats membres sont les deux obstacles majeurs à la mise en œuvre effective du contrôle des navires par l'Etat du port* ». Le fonctionnement de toute organisation dépend dans une large mesure des moyens financiers. Les institutions du MOU d'Abuja ne peuvent fonctionner que si le budget voté par le Comité est débloqué. La Section 8 du MOU d'Abuja traite de la question des ressources financières et distingue deux sources de financement du Mémorandum : les contributions des Etats membres (A) et les dons et subventions d'organisations ou des pays donateurs (B).

A) Les contributions des Etats membres

Selon la Section 7.3 du MOU d'Abuja, le Comité « *adopte le budget et décide des contributions de chaque partie au Mémorandum* ». Le budget du Mémorandum provient donc des contributions des Etats membres pour le fonctionnement de ses organes notamment le Secrétariat et le Centre d'information. Depuis la signature du Mémorandum en 1999, environ 80 % des Etats membres ne se sont pas acquittés de leurs obligations financières. Nous illustrons nos propos par la situation financière du Mémorandum à la 2ème réunion du Comité du MOU d'Abuja en 2002 au Sénégal. A cette réunion, la clé de répartition du budget du Secrétariat[229] qui s'élevait à 403 860 $ US se présentait comme suit[230]:

[228] Voir Section 10 du MOU d'Abuja

[229] Annexe 13 Appendice 13 du rapport de la 2ème réunion du Comité du MOU préc. pp. 63-66
Il faut dire que le budget originel du Secrétariat a été amendé par le Comité qui a supprimé le chapitre soutien logistique et n'a adopté que les charges du personnel évaluées à 139 860 $ US (Secrétaire Général, Responsable administratif et financier, Secrétaire bilingue, employé de bureau et chauffeur) et les autres frais qui étaient de 264 000 $ US.

[230] Annexe 14 Appendice 14 du rapport de la 2ème réunion du Comité du MOU préc. p. 67.

- 50 % du budget c'est-à-dire la somme de 201 930 $ US est divisée en part égale à payer par les 19 Etats, soit 10 627,89 $ US par pays sur une période de 2 ans.

- Les 50% restants sont partagés en fonction du nombre d'escales des navires dans les ports des pays signataires.

Le Bureau du Mémorandum d'Abuja lors d'une réunion tenue à Cotonou (Bénin) le 28 octobre 2008, après avoir examiné la proposition du GITG5[231], a convenu qu'il n'y avait aucun mal à modifier cette clé de répartition du budget du Secrétariat[232]. Le Bureau recommande au Comité, qui l'a d'ailleurs entériné lors de sa 6ème réunion, la formule de répartition de 50% en parts égales et 50% restants suivant le nombre de navires ayant fait escale dans les ports de l'Etat membre[233].

A la fin de l'année 2002, sur les cinq Etats ayant « ratifié » le MOU à l'époque, trois avaient payé leurs contributions financières. Il s'agit de :

- la République de la Sierra Leone 10 627,89 $ US (50 % de partage égal)
- la République Fédérale du Nigeria 10 627,89 $ US (50 % de partage égal). Outre cela le Nigeria a subventionné le fonctionnement du Secrétariat du Mémorandum.
- la République du Congo 3 719 758 F CFA (25 % de partage égal)

La Guinée et le Sénégal, quoi qu'ayant accepté formellement le Mémorandum, n'avaient rien payé de leurs contributions financières en 2002. Une requête de soutien financier avait alors été adressée par le Secrétariat au gouvernement de la République du Nigeria et au Président en exercice de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) pour subventionner les activités et les programmes officiels du Secrétariat et du Centre d'information pour une période de deux ans dans l'attente du paiement des contributions des Etats membres[234].

L'OMAOC à travers le Fonds maritime régional peut subventionner le MOU d'Abuja si on met de côté les querelles institutionnelles. En effet, depuis août 1999, l'Assemblée générale des Ministres des Etats membres de l'OMAOC avaient approuvé par la Résolution n° 175/SSE/99, la création du Fonds maritime régional. Il repose sur le paiement par toutes les compagnies maritimes, d'une somme de 10 centimes de dollar US ou son équivalent en devise ou FCFA, par

[231] Voir Rapport final et recommandations de la 5ème session du Groupe intersessionnel de travail et de gestion sur les questions juridiques, administratives et financières relatives à la mise en œuvre effective du MOU d'Abuja (GITG5), Lomé, Togo du 20 au 24 octobre 2008, in Annexes 6ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, préc., p. 93. Ce groupe de travail a été mis en place lors de la 3ème réunion du Comité tenue à Brazzaville en octobre 2003. Il est composé de la République du Nigeria (Président), du Ghana, du Congo, du Togo et du Secrétariat du MOUd'Abuja (membres).

[232] Rapport et recommandations de la réunion du Bureau du MOU d'Abuja tenue le 28 octobre 2008 à Cotonou, République du Bénin.

[233] Rapport général de la 6ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, 27-31 octobre 2008, Cotonou (Bénin).

[234] Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 22 au 24 octobre 2003, Brazzaville-Congo, 40 pages, p. 23.

tonne de marchandises embarquées ou débarquées dans les ports de la sous région. A la fin de l'année 2003, treize Etats avaient pris toutes les dispositions pour mettre en place ce fonds spécial[235]. Malheureusement, la situation n'a guère évolué jusqu'en 2008. Dans les documents de travail de la 6ème réunion du Comité tenue à Cotonou du 27 au 31 octobre 2008, l'Angola, le Bénin, le Cameroun, le Cap Vert, la Côte d'Ivoire, la Guinée Equatoriale, le Gabon, la Gambie, la Guinée Conakry, le Liberia, la Mauritanie, la Namibie, le Sénégal, l'Afrique du Sud et le Togo devaient chacun, comme arriérés au titre des contributions financières au MOU d'Abuja la somme de : 64 369,71 dollars US[236]. Le Nigeria et la Sierra Leone sont complètement à jour de leurs contributions financières et ne doivent rien à l'institution. Le Congo et le Ghana en ont payé une partie et ne doivent désormais respectivement que 45 490,49 dollars et 53 741,82 dollars. Pourquoi les Etats membres du MOU d'Abuja ne s'acquittent-ils pas spontanément de leurs contributions financières ? Deux principales raisons peuvent être avancées mais elles ne tiennent pas sous le coup de la critique. Il y a d'abord, ce qu'on peut qualifier de manque de moyens et ensuite ce que nous appelons l'insuffisance d'une volonté politique manifestée par une carence notoire des idées. En Afrique, on continue quelques fois à tendre la main à l'extérieur pour boucler les dépenses de souveraineté de l'Etat. C'est par de grandes gymnastiques qu'on arrive à boucler le budget général de l'Etat. Les programmes d'ajustement structurels du Fonds Monétaire International (FMI) et de la Banque Mondiale ont été pour la plupart un échec et n'ont fait qu'envenimer la situation de pauvreté du continent africain. Dans ces conditions, la priorité étant ailleurs, les Etats ne perçoivent pas encore l'intérêt de payer leurs contributions financières concernant le MOU d'Abuja qu'ils n'ont même pas tous accepté formellement. Pour illustrer nos propos, le Sénégal qui du reste a fait l'effort d'accepter formellement le Mémorandum n'était pas à jour de ses obligations financières[237] quoi qu'il abritât la 2ème réunion du Comité en février 2002. Mais on ne doit pas se cacher tout le temps derrière la raison de manque de moyens pour ne pas honorer ses engagements. La seconde raison est le manque de volonté politique ou plus exactement la carence des idées, c'est-à-dire qu'on ne réfléchit pas assez, pour trouver des solutions aux épineux problèmes de manque de moyens. Il faut à nos responsables politiques faire preuve de beaucoup d'imagination pour trouver les

[235] Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : 4ème réunion du Comité, Annexes aux documents de travail, Accra, Ghana, 28th to 30th september 2005, 237 pages, p. 6.

[236] Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : Annexes 6ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, Cotonou du 27 au 31 octobre 2008, 229 pages, Annexe 16 : Etat des arriérées de contributions dues au Secrétariat par les Etats membres, p. 175.

[237] Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : Annexes aux Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 22 au 24 octobre 2003, Brazzaville-Congo, 366 pages, p. 131.

solutions face aux difficultés qu'ils rencontrent. C'est là la marque des grands hommes politiques. Le Congo, qui avait des arriérés d'impayés[238], grâce à la clairvoyance de son Ministre des Transports Maritimes est partiellement à jour de ses obligations financières. La solution trouvée est simple et elle est la même pour financer les séminaires de formation[239]. Puisqu'il n'y a pas de disponibilités financières au Trésor pour payer les engagements de l'Etat congolais et faire face à ces genres de dépenses, le Ministre a fait supporter par une circulaire, les contributions de l'Etat par les structures sous tutelle qui brassent beaucoup d'argent : ce sont le Port Autonome de Pointe Noire (PAPN), la Société Congolaise de Transport Maritime (SOCOTRAM), la Direction générale de la Marine Marchande, le Conseil des Chargeurs, etc. Un minimum d'imagination et des solutions peuvent être trouvées à de nombreuses préoccupations comme celles-ci dans nos pays en Afrique. Il y a une troisième raison qui n'est pour nous que la conséquence des deux premières. Lorsque l'on veut noyer son chien, on l'accuse de rage dit-on ; les Etats membres ont trouvé le moyen de contester les montants de leurs contributions[240]. Selon eux, la méthode de calcul utilisée par l'OMAOC pour déterminer les montants des contributions n'en est pas une, ni la bonne. Sur le fond, toujours selon eux, l'OMAOC n'a d'ailleurs aucune légitimité pour faire quoi que ce soit au sein du MOU d'Abuja en raison de l'indépendance de ce dernier vis-à-vis de « *toute administration maritime ou organisation* ». C'est là une violation selon leur entendement de la Section 7.5 en ses alinéas[241] b, d et e. L'argent étant le nerf de la guerre, puisqu'il est une denrée rare en Afrique, il faut donc le chercher ailleurs d'où le recours à l'aide extérieure.

B) Les dons et subventions des organisations ou des pays donateurs

Le Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est une organisation à but non lucratif. Les contributions des

[238] Au début de l'année 2007, les arriérés de la République du Congo s'élevaient à 45 000 (arriérés proprement dit 13 000 dollars et budget annuel 31 000 dollars) dollars US soit un peu plus de 27 millions CFA environ. Le Ministre des transports maritimes et de la marine marchande a étalé le paiement de cette somme sur l'année réparti sur les 4 trimestres.

[239] Le séminaire de formation des Directeurs nationaux des centres d'information tenu au Congo en Mars 2007 a été financé par les structures sous tutelle : montant 34 millions de CFA (PAPN, Compagnie Maritime, DIGEMAR, Conseil des Chargeurs).

[240] Lors de la 2ème réunion du Comité, le SG du MOU d'Abuja a déclaré que le Secrétariat n'a pas reçu de contributions financières des Etats membres à cause de leurs positions différentes sur le respect de la formule de partage adoptée. Voir Annexes aux Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja préc. p. 133.

[241] Section 7.5 alinéa (b) *« Le* Secrétariat *sera entièrement indépendant de toute administration maritime ou organisation »*.
Section 7.5 alinéa (d) *« Le* Secrétariat *aura un compte bancaire dans lequel toutes les cotisations et autres sommes dues seront versées »*.
Section 7.5 alinéa (e) *« Le* Secrétariat *fonctionnera à partir de son compte bancaire en accord avec le budget déterminé par le Comité »*.

Etats membres étant insuffisantes et irrégulières pour faire face aux dépenses de fonctionnement des organes du MOU d'Abuja, le texte a prévu d'autres mécanismes que sont : les dons, aides et subventions des organisations ou des pays donateurs. Du latin « *donum* » et du verbe « *de dare* », un don est *« ce qu'on abandonne à quelqu'un sans rien recevoir de lui en retour* »[242]. Il s'agit le plus souvent de biens matériels. Les pays donateurs sont le plus souvent ceux avec lesquels l'Afrique a établi d'importantes relations comme ceux de l'Union Européenne. Les aides financières accordées par les Etats donateurs au Mémorandum sont des subventions. Ces apports extérieurs prennent donc la forme d'une assistance technique ou d'une aide financière. Ils peuvent provenir des :

- Organisations internationales à l'instar de l'OMI, de l'OIT, du Bureau International du Travail (BIT), de la Banque Mondiale, etc.…
- Organisations régionales telles l'OMAOC, l'AGPAOC, les MOU des pays du Nord, la BOAD, la BAD,
- Organisations des industries maritimes,
- Organisations non gouvernementales internationales surtout celles spécialisées dans le domaine écologique,
- Etats industrialisés sous forme d'accord bilatéral pour le financement des séminaires dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port,
- Etats membres d'une organisation qui souhaitent sa pérennité.

Sur ce dernier point, le Nigeria, compte tenu du rôle important et déterminant qu'il a joué quant à la naissance du Mémorandum continue de donner l'exemple en soutenant financièrement l'institution. Ce soutien prend la forme du paiement des salaires du personnel et la subvention des missions officielles et les autres dépenses liées au fonctionnement du Secrétariat. Au début de l'année 2009, faut-il le rappeler, à part la Sierra Leone, le Nigeria, et accessoirement le Congo, la presque quasi-totalité des administrations maritimes concernées par le Mémorandum d'Abuja ne sont pas à jour de leurs contributions financières. Les organisations internationales notamment l'OMI et l'OIT soutiennent heureusement le MOU d'Abuja à travers une assistance technique. Par l'organisation régulière des Ateliers de formation à l'intention des responsables des différents MOUs dans le monde, l'OMI accorde une attention particulière à la mise en œuvre effective du MOU d'Abuja. Au 2ème Atelier régional du contrôle des navires par l'Etat du port pour les accords des Secrétaires généraux et des Directeurs des Centres d'information tenu à son Siège à Londres du 3 au 5 juillet 2002, et financé par le Fonds de Coopération Technique, le

[242] Le Robert : « *Dictionnaire pratique de la langue française* », éditions France Loisirs, Novembre 2005, 1894 pages, p.514.

MOU d'Abuja a été représenté par son Secrétaire Général. L'objectif de cet Atelier était d'apporter un soutien aux MOUs du contrôle des navires par les Etats du port et les Accords régionaux en mettant en place une base de coopération entre eux et un forum de rencontres, d'échange d'idées et d'expériences[243]. Le premier atelier avait traité des questions entre autres, l'inspection des navires inférieurs aux normes internationales, les charges afférentes aux inspections ou contrôles des navires par l'Etat du port, le reportage des détentions, etc.….L'OMI soutient également les activités des différents MOUs et Accords régionaux par l'organisation des stages de formation et l'organisation des réunions des Comités du contrôle des navires par l'Etat du port. Selon le SG de l'OMI, le contrôle des navires par l'Etat du port a été principalement envisagé comme un système de soutien et non pas comme une substitution de l'Etat du pavillon à la mise en œuvre effective du contrôle des navires. C'est la raison pour laquelle les Comités du MSC et le MEPC, par le biais des travaux de tous les sous Comités en l'occurrence le sous Comité du FSI font de leur mieux pour améliorer les performances des opérations de la mise en œuvre du contrôle de l'Etat du pavillon tout en canalisant les droits et les obligations des Etats du port sous les diverses Conventions de sûreté et de prévention contre la pollution adoptées par l'OMI. Le rôle de l'OMI est donc en un mot de favoriser le développement des MOUs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port ainsi que celui des Accords régionaux bien connus[244]. Les zones où le contrôle des navires par l'Etat du port devenant de plus en plus rares, l'OMI espère faire disparaître de l'ensemble de la planète toutes ces zones de même que les navires inférieurs aux normes qui les fréquentent. Le message général que veut faire passer le SG de l'OMI est celui-ci: « *l'exploitation des navires sous normes n'a plus de place au 21ème siècle* ». Sur ce plan, le MOU d'Abuja gagnerait énormément en participant et en prenant en compte toutes les recommandations issues des rencontres de l'OMI. Quant à l'Organisation Internationale du Travail (OIT), elle se propose d'aider malgré ses ressources limitées, les pays qui sont confrontés à des difficultés dans la ratification de sa Convention N° 147 de 1976 dénommée Convention sur les normes minima. Toutes les actions de l'OMI pour la formation des Secrétaires généraux et des Directeurs des bases de données, dans le cadre des séminaires qu'elle organise, peuvent permettre d'améliorer le contrôle des navires par l'Etat du port, car ceux-ci sont encore insuffisants dans l'ensemble de la sous région.

[243] Discours d'ouverture du SG de l'OMI à l'occasion du 2ème Atelier régional du contrôle des navires par l'Etat du port pour les accords des Secrétaires généraux et des Directeurs des Centres d'information in Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : Annexes aux Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 22 au 24 octobre 2003, Brazzaville-Congo, 366 pages, p. 106.
[244] Idem, Discours préc. p. 108

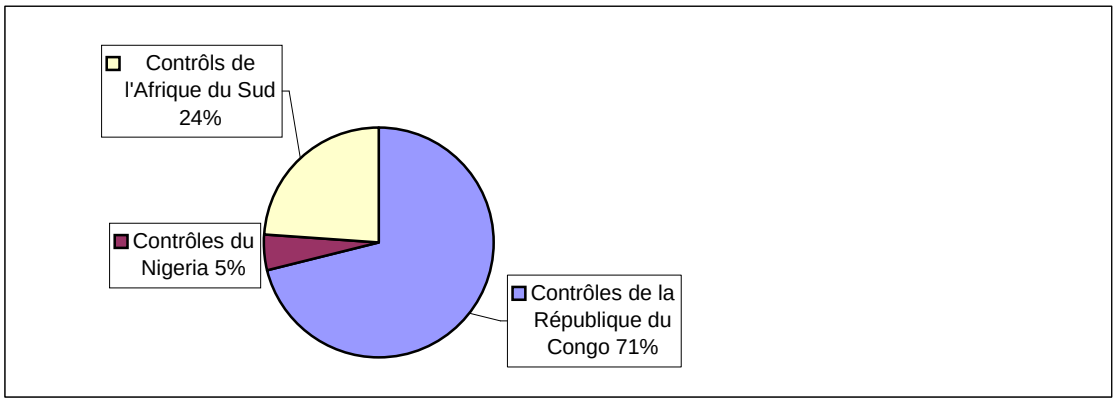
Paragraphe 2 : L'insuffisance des inspections dans l'ensemble de la région

Depuis la signature de l'accord en 1999, le Secrétariat n'a réalisé que 4 rapports (2003, 2004, 2005 et 2006). Au cours de la deuxième réunion du Comité tenue à Dakar au Sénégal en février 2002, il a été décidé, en attendant que le Centre d'Information du MOU commence ses travaux, que les rapports des contrôles exécutés par les Etats membres puissent être envoyés au Secrétariat pour les besoins d'archivage. Le résultat de ces contrôles avec les autres données statistiques allaient permettre au Secrétariat de réaliser son rapport annuel. Le premier rapport du Secrétariat a mis du temps à sortir pour la simple raison que « *des nombreux rappels envoyés, il est décevant de dire qu'aucun rapport n'ait été envoyé au* Secrétariat *par les Etats membres, ce qui a retardé la rédaction du rapport annuel* »[245]. Ce manque de sérieux des autorités maritimes africaines est à déplorer si l'on se réfère à titre comparatif aux résultats du MOU de Paris de 1982 dès ses premières années. Selon les rapports du Comité de surveillance du MOU de Paris, « *du 1er juillet 1983 au 30 juin 1984, 9 847 inspections ont été effectués sur les navires battant pavillon de 106 Etats différents, ce qui représente un progrès de 15% dans le nombre des inspections et de plus de 19% dans le nombre des navires individuels visités par rapport à la première période de juillet 1982 à fin juillet 1983…Certains Etats, comme la Grèce, les Pays-Bas et le Royaume-Uni ont d'ores et déjà largement dépassé l'objectif qui consistait à contrôler 25% des navires étrangers touchant leurs ports* »[246]. En 1996, juste après la communautarisation du MOU de Paris, selon les statistiques, sur le chiffre total de mille quatre cent cinquante (1450) que représentait l'objectif des 25% des navires à contrôler, mille trois cent cinquante (1350) contrôles furent réalisés avec cent soixante quinze (175) rétentions. En 1997, toujours concernant le MOU de Paris, mille trois cent soixante (1360) inspections furent réalisées avec cent soixante dix sept (177) immobilisations[247]. En 2002 concernant le MOU d'Abuja par exemple, seuls le Nigeria et le Gabon ont envoyé leurs rapports d'inspection selon lesquels le premier a effectué vingt et un (21) contrôles tandis que le second en avait effectué trois (3)[248]. En 2003, il n'y avait que le Nigeria qui ait envoyé son rapport d'inspection avec seize (16) inspections. De janvier en Juin 2004, sur les cent vingt une (121) inspections effectuées, l'Afrique du Sud en a réalisé cent quatre (104) et le Nigeria dix sept (17). La République du Congo a rejoint cette liste à la fin de l'année 2004 et en a effectué quatre cent douze (412). Entre temps, le Nigeria a porté ses

[245] Premier Rapport annuel 2003 du Secrétariat du MOU d'Abuja, 32 pages, p. 16
[246] MOUSSU-ODIER (Françoise) : « *Le Memorandum de Paris et son application* », ADMA, Tome VIII, 1985, préc. p. 130.
[247] TASSEL (Yves) : « *Le contrôle des navires par l'Etat du port : régime et conséquences commerciales (Droit français et droit anglais)* », ADMO, tome XVII, 1999, préc. p. 242.
[248] Voir Premier Rapport annuel 2003 du MOU d'Abuja, préc.

inspections à vingt sept (27) tandis que l'Afrique du Sud a pu réaliser un total de cent quarante cinq (145) contrôles à la fin de l'année[249]. (Voir schéma 1, ci-dessous)

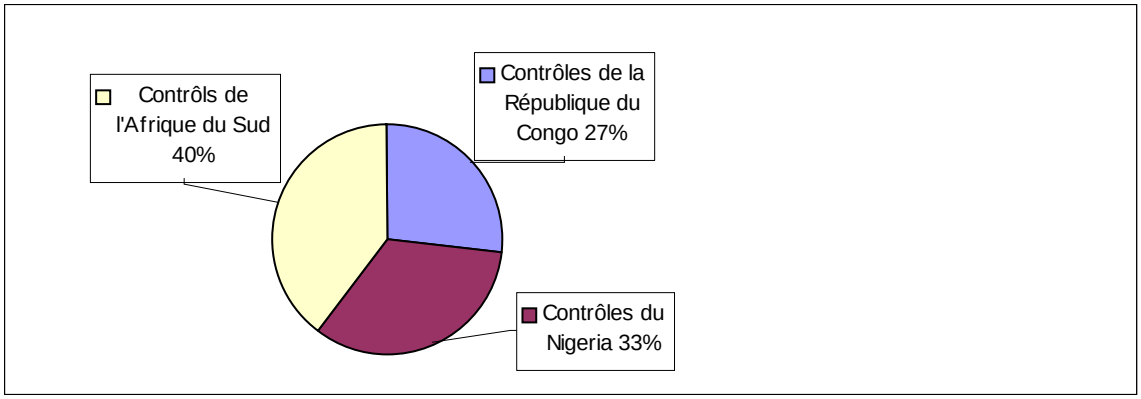
Schéma 1 : *Contrôles par l'Etat du port effectués par les Autorités des Etats membres en 2004*



NB : Tous les autres Etats n'ont envoyé aucun rapport d'inspection en 2004

La déclaration de Brazzaville de 2003 a recommandé aux Etats membres du MOU d'Abuja de contrôler au moins 25% des navires en escale dans les ports de la sous région[250]. En 2005, les trois Etats ayant envoyé le résultat de leurs contrôles ont dépassé ce pourcentage[251]. Sur un total de mille cent seize (1116) contrôles, l'Afrique du Sud vient en tête avec quatre cent quarante cinq (445) inspections (40%), suivi du Nigeria avec trois cent soixante dix (370) inspections (33%) et du Congo avec trois cent une (301) inspections (27%). Suite à ces contrôles, 86 navires ont présenté des défectuosités parmi les navires contrôlés en Afrique du Sud, 14 au Nigeria et 12 au Congo. (Voir schéma 2, ci-dessous)

Schéma 2 : *Contrôles par l'Etat du port effectués par les Autorités des Etats membres en 2005*



NB : Tous les autres Etats n'ont envoyé aucun rapport d'inspection en 2005

[249] Rapport annuel du Secrétariat sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU d'Abuja) 2004, 21 pages, p.9
Voir aussi ZINSOU (Amour Christian) « *Le MOU d'Abuja…* », in RAMATRANS, préc., p.25 et s.
[250] Selon la Section 1.3, ce pourcentage était de 15%
[251] Rapport annuel 2005 du Secrétariat du MOU d'Abuja, 28 pages, p.13

L'année 2006 verra la Gambie rejoindre les Etats ayant transmis leurs rapports d'inspection au Secrétariat du MOU d'Abuja. Selon le rapport annuel 2006 du MOU d'Abuja, le nombre total des inspections qui lui sont transmises au cours de l'année 2006 s'élève à mille quatre cent onze (1411) réparti sur 4 pays à savoir : le Congo (642 contrôles dont 87 défectuosités), le Nigeria (147 contrôles dont 17 défectuosités), l'Afrique du Sud (612 contrôles dont 140 défectuosités) et enfin la Gambie (10 contrôles sans aucune défectuosité)[252]. Pendant ce temps et à titre comparatif, concernant le MOU de l'Océan indien pour la période 2006-2007, cinq mille cent vingt quatre (5124) ont été réalisées avec quatre cent six (406) immobilisations[253]. Des moyens suffisants doivent donc être consacrés par les Etats aux administrations des affaires maritimes pour mieux faire leur travail. Ainsi, grâce au contrôle des navires effectué par l'ensemble des Etats du port de la sous région et à l'élimination de tous les autres obstacles juridiques et matériels, la sécurité maritime pourrait être renforcée grâce à une mise en œuvre effective des contrôles des navires étrangers par les Etats du port en Afrique. La régularité de ces contrôles permettra progressivement de mener une lutte contre les navires sous normes qui sillonnent les eaux africaines.

[252] Rapport annuel du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre pour l'année 2006, 25 pages, pp. 9-10.
[253] Voir tous les rapports annuels du MOU de l'Océan indien sur : www.iomou.org

CHAPITRE II

LE « *PORT STATE CONTROL* » POUR LA LUTTE CONTRE LES NAVIRES SOUS NORMES

Les contrôles des navires par l'Etat du port sur la base du MOU d'Abuja ne sont pas légion dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Le Comité du MOU ne cesse à chaque réunion annuelle d'attirer l'attention des autorités maritimes sur cette épineuse question. Dans le MOU d'Abuja, il est clairement défini, ce en quoi consiste le contrôle des navires. A ce titre on peut lire : « *lorsqu'elles appliquent le Mémorandum, les Autorités effectuent des inspections qui consistent en une visite à bord du navire en vue de vérifier la validité des certificats et autres documents appropriés aux fins du Mémorandum ainsi que l'état du navire, de son équipage, et les conditions de vie et de travail de l'équipage* » [254]. Même si sur le plan juridique les pays n'ayant pas ratifié le MOU d'Abuja peuvent effectuer le contrôle des navires par l'Etat du port sur le fondement des Conventions internationales ; depuis la signature du MOU d'Abuja les rapports du Secrétariat font état de quelques pays ayant effectivement pratiqué le « *port state control* ». Au cours de l'année 2005 par exemple, comme nous l'avions noté plus haut, 1116 contrôles ont été effectués sur des navires immatriculés dans 67 pays[255]. Durant ces contrôles, 112 navires présentaient des défectuosités. Le texte initial du MOU d'Abuja avait prévu que 15% au moins du nombre estimé de navires de commerce étrangers entrés dans les ports de chaque Etat soient contrôlés par an[256]. Depuis la 3ème réunion annuelle du Comité du MOU d'Abuja sanctionnée par la *Déclaration de Brazzaville*, ce taux a été relevé à 25% conformément aux dispositions du Mémorandum qui donne pouvoir au Comité de procéder à l'ajustement du taux d'inspection en fonction de l'expérience acquise et des progrès accomplis dans la mise en œuvre du MOU d'Abuja[257]. C'est justement pour cette raison que le Comité a relevé de 15 à 25% le taux d'inspection des navires par Etat en référence au MOU de Paris. Selon le rapport du MOU d'Abuja de 2005, les trois pays ayant envoyé les résultats de leurs contrôles au Secrétariat ont atteint et même dépassé ce taux. Il s'agit de la République du Congo qui a contrôlé 301 navires dont 12 ont présenté des défectuosités soit un pourcentage de 27% ; la République Fédérale du Nigeria qui a contrôlé 370 navires dont 14 ont présenté des défectuosités soit un pourcentage de

[254] Section 3.1.1 du MOU d'Abuja
[255] Rapport Annuel du Secrétariat du MOU d'Abuja 2005, p.12
[256] Section 1.3 du MOU d'Abuja
[257] Idem

33% et la République d'Afrique du Sud qui a contrôlé 445 navires dont 86 ont présenté des défectuosités soit un pourcentage 40%[258]. Le fonctionnement du MOU d'Abuja dépend de certaines modalités et les résultats de l'inspection donnent lieu à des suites (Section 1). En définitive, le « *port state control* » vise à éliminer les navires sous normes et contribue inévitablement au renforcement de la sécurité maritime en Afrique (Section 2).

[258] Rapport Annuel du Secrétariat du MOU d'Abuja 2005, préc. p.13.

Section 1 : Le fonctionnement du MOU d'Abuja et les suites de l'inspection

En droit international, l'Etat du pavillon a le devoir de contrôler l'état des navires avant de leur délivrer les attestations ou certificats de sécurité. Le plus souvent, mandat est donné par celui-ci à des Sociétés de classification qui délivrent lesdits certificats aux navires. On sait qu'il appartient à l'expert de la société de classification de délivrer aux navires pour le compte de l'Etat du pavillon, les attestations de sécurité conformément aux Conventions internationales. L'objectif de l'inspection dans le cadre du contrôle d'un navire national est la délivrance ou le renouvellement des titres de sécurité, en un mot les certificats internationaux, qui attestent de la conformité du navire aux règlements et Conventions internationales. La négligence de l'Etat du pavillon à mieux contrôler ses propres navires, a donc conduit comme nous l'avions dit plus haut, l'Etat du port à contrôler les navires étrangers lors de leur escale. C'est ce qu'on appelle couramment le « *port state control* » qui est devenu depuis quelques années le meilleur filet de sécurité pour renforcer la sécurité maritime, prévenir la pollution marine et contribuer à l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins. L'OMI s'est intéressée à la question du contrôle des navires et a adopté depuis 1975, plusieurs Résolutions et Circulaires[259]. Des règlements concernant l'application du Code ISM et la Convention STCW ont été également

[259] Il s'agit notamment de :

- la Résolution A. 321 (9) du 12 novembre 1975 sur les procédures pour le contrôle des navires (Procedures for the control of ships),
- la Résolution A.466 (12) du 19 novembre 1981 sur les procédures de contrôle des navires par l'Etat du port (Procedures of port state control),
- la Résolution A.597 (15) du 19 novembre 1987 portant amendements aux procédures pour le contrôle des navires (Amendments to the procedures for the control of ships),
- la Résolution A.787 (19) du 23 novembre 1995 sur les procédures pour le contrôle des navires par l'Etat du port amendée le 25 novembre 1999 par la Résolution A.882 (21) (Amendments to the procedures for port state control Résolution A.787(19).

Plusieurs Circulaires (Circular Letters) ont été adoptées par l'OMI notamment sur la méthode de la mise en application du contrôle des navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port. Citons entre autres :

- la Ciruculaire (Circular Letter) n° 2157 du 13 septembre 1999, voir Course on flag State implementation and port State control (Trieste, Italy, 24 January to 31 March 2000).
- la Circulaire n° 2226 du 17 mai 2000, voir Course on flag State implementation and port State control (Trieste, Italy, 2 October to 7 December 2000).
- la Circulaire n° 2257 du 21 septembre 2000, voir Course on flag State implementation and port State control (Trieste, Italy, 22 January to 31 March 2001).
- la Circulaire n° 2352 du 05 décembre 2001, voir Course on flag State implementation and port State control (Trieste, Italy, 25 March to 31 May 2002).
- la Circulaire n° 2428 du 05 novembre 2002, voir Course on flag State implementation and port State control (Trieste, Italy, 24 March to 30 May 2003).
- la Circulaire n° 2526 du 28 janvier 2004, voir Course on flag State implementation and port State control (Trieste, Italy, 12 May to 27 July 2004).

la Circulaire n° 2564 du 23 juin 2004, voir Course on flag State implementation and port State control (Trieste, Italy, 22 September to 7 December 2004).

- la Circulaire n° 2657 du 01 août 2005 est relative aux amendements de MARPOL révisé à savoir les annexes I et IV sur les besoins opérationnels du contrôle des navires par l'Etat du port (Regulation 13- Port state control on operational requirements).

adoptés par le Comité de Sécurité Maritime (MSC), la FSI et le MEPC. Des séminaires de formation ont été donnés aux Secrétaires et Directeurs des différents MOUs à Londres pour une mise à niveau de leurs connaissances. Le « *port state control* » a donc pour objet de vérifier la conformité des documents à bord, aux instruments pertinents et d'opérer également un contrôle social[260].

Le Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, malgré sa nature juridique de soft law, crée tout de même des obligations aux Etats signataires. On peut dire que le texte contient des « engagements » que les autorités maritimes ont le devoir de respecter. L'acceptation du texte oblige chaque Etat à mettre « *en œuvre un système efficace de contrôle par l'Etat du port en vue d'assurer, sans discrimination quant au pavillon, que les navires étrangers visitant les ports de son Etat sont conformes aux normes établies dans les instruments pertinents tels que définis dans la Section 2* » [261]. La mise en place d'un système efficace de contrôle suppose la réalisation d'un nombre minimum d'inspections (15% par an, et depuis 2003, 25% par an), la consultation et l'échange des données répertoriées au Centre régional de Pointe Noire au Congo. Contrôler, c'est vérifier la conformité d'une situation ou d'un comportement à une norme[262]. Chaque contrôle renvoie à une norme, c'est-à-dire une règle (une loi ou une Convention). Le MOU d'Abuja repose donc sur des règles internationales en matière de sécurité maritime qu'il qualifie à la Section 2 d'« instruments pertinents ». Dans chaque Etat membre du MOU d'Abuja, la mise en œuvre des contrôles signifie de façon théorique l'adoption d'une législation adéquate. En pratique, cela nécessite l'institution des autorités maritimes et le besoin de formation des inspecteurs ou officiers recrutés. Chaque Etat disposant d'une administration maritime, met en place le contrôle des navires, le plus souvent par un service, qui selon les pays a une certaine dénomination. Le « *port state control* » dépend pour son fonctionnement de certaines modalités (Paragraphe 1). Les résultats de l'inspection donnent lieu à des suites qui peuvent aller jusqu'à l'immobilisation des navires défectueux (Paragraphe 2).

[260] Le contrôle des questions sociales était de la compétence des inspecteurs du travail maritime. Désormais, il est demandé aux officiers de contrôle des navires étrangers par l'Etat du port d'effectuer aussi ce contrôle en plus de celui des normes techniques.
[261] Section 1.2 du MOU d'Abuja.
[262] CORNU (G.), « *Vocabulaire Juridique* », PUF, Paris 1996, 886 pages, p. 212.

Paragraphe 1 : Les modalités de fonctionnement du « *Port State Control* » concernant le MOU d'Abuja

Depuis la *Déclaration de Brazzaville*, les Etats signataires du MOU d'Abuja doivent effectuer un nombre total d'inspections par an correspondant à 25%, au lieu de 15% auparavant, du nombre des navires de commerce touchant leurs ports. Contrôler ou inspecter un navire n'est pas le fruit du hasard. La différence qu'on peut établir entre contrôle et inspection se situe sur un terrain théorique. Si l'inspection est l'opération d'exercer le contrôle, le contrôle est une fonction. Il peut avoir une fréquence et une étendue très variable. Le contrôle peut donc être constant ou occasionnel, momentané ou périodique. Le contrôle est selon G. Cornu « *une vérification de la conformité à une norme d'une décision, d'une situation, d'un comportement* ». L'article 1er du Mémorandum de la Haye assimilait contrôle à une surveillance générale. A la Section 3.1 du MOU d'Abuja et du MOU de Paris, l'inspection consiste en une visite à bord du navire. Dans la pratique, contrôle, inspection et visite sont synonymes. Mais avant de contrôler, il faut dans un premier temps cibler les navires à inspecter avant de passer à l'étape du contrôle proprement dit. Le pouvoir d'inspection appartient à toute autorité maritime ayant adhéré au MOU d'Abuja et il existe comme une délégation de pouvoir de l'Etat aux inspecteurs ou officiers de contrôle pour effectuer le contrôle des navires. Les étapes à suivre lors d'un contrôle sont les suivantes : une visite à bord aux fins de vérifier les certificats et les documents énumérés par les instruments pertinents, de même que l'équipage, les conditions de vie et de travail. Le contrôle peut prendre la forme d'une visite plus détaillée que la visite initiale dès lors que l'officier de contrôle constate l'absence des certificats ou de documents valides ou lorsque des indices font penser que le navire n'est pas conforme aux réglementations internationales ; la suspension de la visite en cas de défectuosité ou de déficience graves et son immobilisation afin d'effectuer la réparation du navire dans le port à moins que celui-ci puisse prendre la mer dans des conditions de sécurité pour être réparé dans le port le plus proche[263]. L'inspection des navires se fait en réalité selon une procédure bien définie (A) et il existe plusieurs catégories d'inspection (B).

[263] TASSEL (Y.) : « *Le contrôle des navires par l'Etat du port : régime et conséquences commerciales (droit français et droit anglais)* », ADMO, Tome XVII, 1999, pp. 237-255, ntmt. p. 239.

A) La procédure d'inspection des navires

Une inspection suit en règle générale deux principales étapes : le choix du navire et l'inspection de celui-ci[264]. Le pavillon du navire n'a pas une incidence sur le navire à inspecter. Le choix du navire dépend du pouvoir souverain d'appréciation des inspecteurs qui se basent néanmoins sur certains critères objectifs. Des informations émanant des autorités maritimes pour le compte desquelles l'inspecteur travaille peuvent révéler des plaintes de l'équipage, des syndicats de navigants, des pilotes de port, de la capitainerie, des agents maritimes, des sociétés de classification etc.…Les navires transportant les produits dangereux de même que ceux sur lesquels il a été constaté des manquements graves sont les prioritaires. Une procédure adoptée par l'OMI dans ses Résolutions A. 466 (12) et A. 481 (12) est suivie le plus souvent par les inspecteurs. Un manuel pour les officiers de contrôle des navires par l'Etat du port révisé périodiquement par le Comité du MOU de chaque région leur sert de guide dans leur travail. Un code de conduite pour les officiers chargés de contrôle des navires par l'Etat du port est un autre document indispensable dans l'inspection des navires. Sur la question du contrôle des navires par l'Etat du port, un atelier pour les Secrétaires du MOU et les Directeurs des Centres d'informations[265] tenu au Siège de l'OMI à Londres du 7 au 9 juin 2000 avait estimé que le schéma directeur des procédures figurant à la Résolution A.787(19) amendée, servira de code de conduite et qu'il n'était pas opportun d'en élaborer un autre[266]. Dans le MOU de Paris de 1982 par exemple, les inspections reposent sur le jugement professionnel des inspecteurs qui ont le plus souvent sur eux le manuel de procédures qui se trouve à l'Annexe I du MOU de Paris[267]. C'est la même procédure qui est suivie dans le cadre du MOU d'Abuja. L'annexe 2[268] du MOU

---

[264] PAEZ MALLARINO (Ana Cristina) : « *La protection du marin organisée par la Convention N° 147 de l'OIT* », Mémoire de DEA Sciences Juridiques de la Mer, Nantes, septembre 1997, 86 pages.

[265] Les recommandations de l'Atelier s'articulaient autour des questions suivantes :

- Expériences similaires dans la mise en application du contrôle des navires par l'Etat du port ;
- Coordination et l'harmonisation des procédures du contrôle par l'Etat du port ;
- Echanges d'information des accords entre les MOU ;
- Coopération technique

L'atelier n'était pas un organe délibérant pour prendre des décisions applicables par les MOU. Cependant les Secrétaires des MOU ont pris l'engagement à cet atelier de faire passer les recommandations à leurs Comités respectifs afin que ceux-ci puissent les étudier et les mettre en pratique. Voir Annexe 5 Appendice 5-1 du Rapport de la 2ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, tenu au Sénégal en 2002, préc. p.44.

[266] Annexe 5 Appendice 5-1 du Rapport de la 2ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, tenu au Sénégal en 2002 préc. p.44

[267] KASOULIDES (Georges C.) : "*Port State Control and Jurisdiction, Evolution of the port state regime*", Martinus Nijhoff Publishers, Dordecht/Boston/London (Pays -Bas), 1993, 276 pages, p. 152. (Inspection Procedures).

[268] L'Annexe 2 intitulée Guidelines for surveyors to be observed in the inspection of international shipping est subdivisée en 5 Sections : Section 1 : General, Section 2 : The safety of the ship as related to SOLAS 74/78, Loadlines 66, Colreg 72, and MARPOL 73/78, Section 3 : Minimum manning standards and certification, Section 4 : Merchant shipping (Minimun Standards) Convention, 1976 (ILO Convention n° 147), Section 5: Guidelines for surveyors to be observed in the inspection of Cargo ships below 500 gross tonnage and ships of traditional built.

d'Abuja met en exergue les directives à observer par les inspecteurs dans le commerce maritime international pour contrôler les navires. Les procédures à observer pour le contrôle des navires étrangers sont [269] :

- Les procédures de contrôle des navires contenues dans la Résolution A. 787 (19) de l'OMI, amendée le 25 novembre 1999 par la Résolution A.882 (21) ;
- Les principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (Résolution A. 481 (XII) de l'OMI et ses annexes) : document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (annexe 1) et directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (annexe 2) ;
- Les dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses IMDG ;
- La publication de l'Organisation internationale du travail (OIT) intitulée: « *L'inspection des conditions de travail à bord des navires : lignes de conduite en matière de procédure* » ;

Il faut mentionner au passage dans un but comparatif que tous les documents cités plus haut font l'objet de l'annexe IV: « *Procédures pour le contrôle des navires* » de la directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port)[270]. Comment s'opère le choix des navires à inspecter ?

Selon le Mémorandum d'Abuja[271], « *lorsqu'elles choisissent les navires à inspecter, les Autorités donnent priorité aux navires suivants :*

- *les navires qui font escale pour la première fois ou après une absence de douze mois ou plus dans le port d'un Etat dont l'autorité est signataire du Mémorandum ;*
- *les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat dont l'autorité est signataire du Mémorandum, à condition qu'il ait remédié aux manquements constatés dans un délai spécifié, lorsque ce délai vient à expiration ;*

[269] Voir Annexe 2 du MOU d'Abuja, version anglaise, Section 1.1, p. 21
[270] Journal officiel des Communautés européennes N° L 157 7/7/1995 p.1 préc. p. 39
Cette directive comporte sept annexes qui sont :
Liste des navires à inspecter prioritairement (Annexe I)
Liste des certificats et documents (Annexe II)
Exemple de motifs évidents justifiants une inspection détaillée (Annexe III)
Procédures pour le contrôle des navires (Annexe IV)
Les catégories de navires soumis à une inspection renforcée (Annexe V)
Critères pour l'immobilisation des navires (Annexe VI)
Critères minimaux pour les inspecteurs (Annexe VII)
[271] Section 3.3 du MOU d'Abuja et à titre comparatif, voir Annexe I de la Directive 95/21/CE du Conseil en Europe

- *les navires sur lesquels les défectuosités pouvant porter préjudice à la sécurité de la navigation ont été signalés par les pilotes ou les autorités portuaires ;*
- *les navires dont les certificats réglementaires relatifs à leur construction et à leur équipement n'ont pas été délivrés conformément aux Instruments Pertinents ;*
- *les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, qui n'ont pas communiqué à l'autorité compétente du port et de l'Etat côtier tous les renseignements pertinents sur les caractéristiques et les mouvements du navire et sur les marchandises dangereuses ou polluantes qu'il transporte ;*
- *les navires dont la classification a fait l'objet d'une suspension au cours des six mois précédents pour des raisons de sécurité* ».

Les navires ayant été contrôlés au cours des six mois précédents ne doivent pas normalement être contrôlés à nouveau par les autorités à moins qu'elles aient de bonnes raisons de le faire. Néanmoins, les navires mentionnés à la Section 3 ci dessus du MOU d'Abuja peuvent être soumis à une inspection chaque fois que les autorités l'estiment approprié[272]. Les navires ne sont pas contrôlés directement par les autorités maritimes elles-mêmes. Les inspections sont effectuées par une personne dûment autorisée par son Autorité au nom de l'Etat du port et celui-ci doit rendre compte à cette Autorité. Il existe donc entre l'Autorité et l'inspecteur une sorte de mandat. Dans cette situation le mandant est l'Administration maritime et le mandataire reste l'inspecteur. On peut affirmer qu'il s'agit là vraisemblablement d'un mandat général qui concerne donc toutes les inspections à effectuer. Il n'est pas spécial à une seule affaire ou plus exactement à une seule inspection. C'est une sorte de mandat conçu en termes généraux qui concerne les actes d'administration de l'inspecteur. La comparaison s'arrête là, car l'inspecteur rappelons-le est un agent de l'Etat. Il est donc régi par les dispositions du droit public. Si l'on considère les dispositions de chaque MOU, on peut conclure qu'elles relèvent également de l'ordre public. L'officier de contrôle et les parties contractantes n'ont donc pas le pouvoir d'en modifier le contenu. Aussi l'officier de contrôle, pour mieux accomplir sa mission doit-il répondre à certains critères de qualifications spécifiés à la Section 3.5.3 et à l'Annexe 4 du MOU d'Abuja[273].

Selon la Section 3.5.3 du MOU d'Abuja, l'inspecteur qui procède à un contrôle par l'Etat du port ne doit avoir ni un intérêt personnel ou commercial aussi bien dans le port de l'inspection que dans le navire inspecté, ni être employé par des organisations non gouvernementales qui

[272] Section 3.4 du MOU d'Abuja.
[273] Dans le MOU de Paris « *Les critères minimaux pour les inspecteurs* » (visés à l'article 12 paragraphe 1) sont à l'annexe VII de la Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, p. 19.

délivrent des certificats réglementaires ou de classification ou qui procèdent à des visites nécessaires à la délivrance de ces certificats aux navires, ni agir pour le compte de telles organisations. Ces conditions sont même étendues à toute personne possédant les connaissances requises qui assiste l'inspecteur dans sa tâche [274]. Ces critères sont indispensables pour garantir un contrôle exemplaire dénué de tout soupçon et pour éviter des fraudes. Cela suffit-il pour mettre à l'abri les inspecteurs de la corruption ? Il semble que non et c'est peut être la raison pour laquelle ceux-ci doivent avoir un salaire suffisant pour ne pas se laisser tenter par les capitaines qui ne seraient pas à jour de leurs documents internationaux en matière de sécurité maritime. De plus les inspecteurs doivent être suffisamment formés et disposer d'une solide expérience professionnelle avant d'effectuer le contrôle des navires. Les critères de qualification des inspecteurs sont énumérés à l'Annexe 4 précité du MOU d'Abuja[275]. Deux catégories peuvent être retenues : les diplômés des écoles navales (capitaine, ingénieur de ponts et chaussées, les chefs mécaniciens, etc.…) et les universitaires ayant reçu une formation complémentaire en matière de contrôle de l'Etat du port et ayant servi au moins deux ans comme inspecteur dans l'Etat du pavillon. Ils doivent savoir parler couramment l'anglais et doivent être recrutés comme tels au moins deux ans avant la signature du Mémorandum. Cette dernière condition est discutable car on ne voit pas comment on peut renouveler ce secteur d'activité qui est en croissance. Ce qui est indéniable, c'est qu'il faut disposer des atouts et qualités suffisantes avant d'effectuer une inspection car les conséquences d'une légèreté dans l'inspection d'un navire peuvent être désastreuses pour un pays. Le naufrage de l'*Erika* a mis par exemple au grand jour les incohérences de la société de classification RINA pourtant admise sur la liste des meilleures sociétés de classification de la IACS.

Une fois que le navire à contrôler est à quai dans le port,[276] le capitaine est informé de la visite de son navire par un inspecteur. De commun accord avec l'administration maritime du port, une tranche horaire est retenue. L'inspecteur désigné par l'autorité du port va se présenter au Capitaine le plus souvent avec un assistant muni d'une carte d'identité professionnelle délivrée par son autorité et indiquant qu'il est autorisé à mener des inspections. L'annexe 5 du MOU d'Abuja a dressé la liste des renseignements qui doivent figurer sur cette carte d'identité.

[274] Section 3.5.3 du MOU d'Abuja et Article 12.3 de la Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995.
[275] Annexe 4 du MOU d'Abuja : Les critères de qualification pour les officiers de contrôle dans le cadre du « port state control ».
[276] LE GARREC (Marcel-Yves) : « *L'intervention de l'autorité portuaire dans le contrôle des navires* », D.M.F. 637, mai 2003, pp. 476-489. Les ports participent aux actions de l'Etat à l'égard des navires pour le renforcement de la sécurité du transport maritime. Auxiliaires de l'autorité chargée du contrôle de l'Etat du port qui contrôle le respect par les navires des normes de sécurité, de condition de vie à bord et de la protection de l'environnement, ils peuvent interdire l'accès au navire ou ne pas l'autoriser à appareiller dans le cadre du transport des marchandises dangereuses et polluantes, sous réserve de l'administration de tutelle chargée du contrôle de l'Etat du port.

Citons entre autres : le nom de l'Autorité maritime, le nom complet de l'inspecteur et sa photo, la signature de celui-ci et la preuve de l'autorisation du détenteur de la carte pour effectuer des inspections au nom de l'autorité maritime. Ceci permet d'éviter toute confusion et parfois des coups montés de toute pièce. Dans le MOU de Tokyo par exemple, les inspecteurs ont un uniforme permettant aux capitaines de les reconnaître tout de suite. Le MOU d'Abuja peut également disposer d'une combinaison propre à la région ou solliciter une aide à d'autres MOUs dans le cadre de la coopération Nord-Sud d'autant qu'on manque de moyens à plusieurs niveaux. Une fois à bord du navire, l'inspecteur procède en la présence du Capitaine à la vérification de tous les documents internationaux exigés pour un transport maritime sûr. Il est muni d'un document intitulé « *Rapport d'inspection de l'Etat du port, Report of inspection in accordance with West and Central African Memorandum of Understanding on port State control (MOU d'Abuja)* » [277] qui existe en deux formes : Forme A et Forme B. Sur la forme A de ce document est reporté les mentions suivantes : Autorité délivrant le rapport, le nom du navire, le pavillon, le type du navire, son indicatif, le numéro de l'OMI, la jauge brute, le port en lourd, la date de construction, la date d'inspection, le lieu d'inspection, la société de classification, la date de levée d'interdiction d'appareiller, le prochain port d'escale, l'armateur/affréteur/opérateur, l'agent du navire, le nom et le signature du capitaine, la liste des certificats pertinents soit 18[278] au total, une case correspondant à une inspection plus détaillée, les défectuosités, le navire retenu, les déficiences relatives à la société de classification, le support. La signature et le cachet de l'inspecteur doivent être apposés sur le document à la fin de l'inspection. Si des défectuosités sont observées sur le navire, c'est la forme B du document qui sera remplie. Sur ce document

[277] Voir document en Annexes

[278] Liste des certificats à contrôler par l'officier de contrôle :
Certificate of registry
Minimun safe manning
Load line :certificat de sécurité pour navire de charge
Safety radio: certificat de sécurité radio pour navire de charge
IOPP (annexe 1-2-3-4-5-6)
Safety equipment : certificat de construction pour navire à charge
Pass. Ship safety certificat : certificat de sécurité pour navire à passagers
SMC (ISM) : Attestation de conformité
DOC (ISM) : certificat délivré conformément au Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution
DOC (IMDG) : certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac
CLC/P&I
Certificate of fitness –NLS-BCH-IGC-IBC
ITC 69: certificat international de jauge (1969)
ILO Cargo gear book/ documents spécifiant les effectifs minimaux de sécurité
Certificate of classification : certificat concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire, délivrés par la société de classification concernée
ISSC
CSR

sont reportés le nom du navire, son numéro OMI, la date et le lieu d'inspection, les codes visés, la nature des défectuosités, les références et les mesures prises. Si le navire est détenu, copie du document doit être faite pour l'Etat du pavillon et l'OMI. A la fin de chaque visite, une copie des documents forme A et forme B si des défectuosités sont constatées, est remise au capitaine et l'original est transmis à l'Autorité maritime ayant ordonné le contrôle. Selon le Mémorandum d'Abuja, à la fin d'une inspection, l'inspecteur délivre au capitaine du navire un document, c'est-à-dire la copie du rapport d'inspection, donnant les résultats de l'inspection et les délais de toute décision prise par celui-ci et des actions correctives à entreprendre par le capitaine, le propriétaire ou l'opérateur[279]. En réalité il existe deux catégories de visite : l'inspection de routine et l'inspection détaillée.

B) Les catégories d'inspection des navires

Deux catégories d'inspection des navires peuvent être retenues d'une manière générale dans le cadre du « *port state control* ». Il s'agit notamment de l'inspection simple qu'on peut qualifier de routine et l'inspection détaillée ou renforcée.

1) Inspection de routine

L'inspection simple ou de routine consiste à un inspecteur d'effectuer une visite à bord du navire afin de vérifier la validité des certificats et autres documents appropriés, l'état du navire, de son équipage et les conditions de vie et de travail de l'équipage[280]. L'inspecteur visite l'état général du navire. Il joue là le rôle d'un généraliste en médecine. Il contrôle la passerelle, les feux de signalisation, les embarcations de sauvetage qu'il peut mettre à l'eau pour des essais quant au bon fonctionnement des canots de sauvetage, les systèmes de sécurité, les conditions de vie et de travail (hygiène, aménagement des cabines, cuisine), pont, salles de machines, machines et appareil à gouverner[281]. Le plus souvent l'inspection de routine se limite à la vérification des documents internationaux[282]. Lorsque des raisons évidentes font croire à l'inspecteur que l'état du navire ou de ses équipements ou de son équipage ne répondent pas aux prescriptions des

[279] Section 3.6.1 du MOU d'Abuja
[280] Section 3.1.1 du MOU d'Abuja
[281] Section 3.1.2 du MOU d'Abuja
[282] Voir Articles 156 et 157 du Code communautaire de la CEMAC (projet révisé de juin 2008). *« Les inspections des navires étrangers dans les ports des Etats membres- et le cas échéant leur détention par l'autorité maritime compétente- sont effectuées selon les normes et procédures prescrites par la Résolution A 787 (19) de l'OMI telle qu'amendée, par le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port. L'Autorité Maritime de chaque Etat membre contrôlera chaque année au minimum 25% du nombre de navires de commerce étrangers distincts fréquentant ses ports, et ce sans aucune discrimination de pavillon. » Art. 157-1.*

Conventions internationales, il peut procéder à une inspection détaillée. Il agit en ce sens, non plus comme un généraliste, mais comme un spécialiste.

2) Inspection détaillée ou renforcée

C'est la Section 3.2.1 du MOU d'Abuja qui est le siège de l'inspection détaillée. En effet, l'inspecteur procède à de plus amples vérifications de la conformité du navire avec les exigences opérationnelles du bord lorsque de « bonnes raisons » existent et emportent son opinion. Il joue un rôle semblable dans ce cas présent à un spécialiste. Que peut-on entendre par l'expression « *bonnes raisons*»[283] , traduite en anglais par « *clear grounds* »[284]? Dans la Section 3.2.2 du MOU d'Abuja on peut lire que « *de «bonnes raisons » existent lorsque l'inspecteur a une preuve qui, au regard de son jugement professionnel, appelle une inspection plus détaillée du navire, de l'équipement ou de l'équipage* ». Il est vrai que l'expérience professionnelle et le flair de l'inspecteur sont des atouts indispensables pour déclencher une visite détaillée mais ces conditions ne pèsent pas trop dans la balance car celui-ci prend la décision de procéder à cette inspection détaillée au regard de certains facteurs. Ces facteurs qui font l'objet de l'Annexe 3 du MOU d'Abuja sont des informations données à l'inspecteur par son Autorité maritime. En définitive, de « *bonnes raisons* » existent dans les trois cas suivants :

- un rapport ou une notification provenant d'une autre autorité maritime, membre du Mémorandum ;
- un rapport ou une plainte du capitaine, d'un membre de l'équipage ou de toute personne ou organisation ayant un intérêt légitime au maintien de la sécurité maritime à bord des navires, des conditions de vie et de travail ou la prévention de la pollution à moins que l'autorité concernée ne perçoive pas le bien fondé de la plainte. L'identité de l'auteur du rapport ou des plaignants doit être normalement protégée ;
- les autres indications qui peuvent garantir une inspection plus détaillée ou renforcée au regard particulièrement de l'Annexe 2 du MOU d'Abuja (les directives à observer par les inspecteurs dans le cadre du contrôle des navires).

[283] Selon l'Article 6.3 de la Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, cette expression est désignée par « motifs évidents » : « *Lorsque, à l'issue de l'inspection visée aux paragraphes 1 et 2, il existe des motifs évidents de croire que l'état du navire ou de son équipement, ou son équipage ne répond pas en substance aux prescriptions pertinentes d'une Convention, une visite détaillée est effectuée, comprenant un contrôle approfondi de la conformité aux prescriptions relatives aux procédures opérationnelles à bord du navire* ».
[284] Voir Annexe 3 du MOU d'Abuja : Facts regarded as « clear grounds ».

Depuis la communautarisation du MOU de Paris en 1995, certaines catégories de navires en Europe sont soumises à une inspection renforcée[285]. Le MOU d'Abuja pourrait les intégrer dans son corpus. Il s'agit des :

- Pétroliers arrivés à cinq ans, ou moins, de leur date de retrait de la navigation conformément aux dispositions de Marpol 73/78, annexe I, règle 13G ;
- Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire ;
- Navires à passagers ;
- Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.

La même annexe V définit les lignes directrices non obligatoires relatives à l'inspection renforcée de certaines catégories de navires. Elles ont trait à tous les navires et aux pétroliers et concernent les opérations telles, la manutention de la cargaison sur lesquelles les contrôles peuvent avoir une incidence. Dans tous les cas, l'inspection détaillée du navire suppose les vérifications de la conformité avec les exigences opérationnelles à bord. L'inspecteur vérifie si le navire est conforme aux prescriptions de la Convention SOLAS 74, MARPOL 73 /78, STCW 1978, etc. Ensuite il vérifie l'élément à lui signaler comme étant potentiellement défectueux, les systèmes de lutte contre l'incendie, toute indication qui lui a été communiquée par tout membre de l'équipage ou d'autres personnes à bord via l'autorité maritime.

L'inspecteur outre les visites des navires, dispose selon le Mémorandum d'une autre prérogative que nous ne pouvons occulter. Il s'agit du pouvoir de mener une enquête dans le cadre des infractions aux règles d'exploitation des navires. En effet, selon la Section 5 du MOU d'Abuja, les autorités à la demande d'une autre autorité peuvent déclencher une enquête afin d'établir les preuves relatives aux infractions présumées sur la conduite et l'exploitation des navires prévues par la Règle 10 de COLREG (Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer) et par la Convention MARPOL (Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires) telle que modifiée par le protocole de 1978. S'il s'agit des infractions présumées de rejet de substances nocives, comme ce fut le cas à Abidjan dans l'affaire du *Probo Koala*, une autorité, sur demande d'une autre autorité et ceci par délégation de pouvoir à l'inspecteur, visite au port le navire soupçonné d'une telle infraction en vue de rassembler des informations et effectue si possible des prélèvements. L'inspecteur exerce dans ce domaine un véritable pouvoir de police délégué par l'Etat du port. Cette Section 5 qui prend en compte deux

[285] Annexe V de la Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, préc.

catégories d'infraction présumée à savoir les prescriptions sur la conduite et l'exploitation des navires de même que les rejets opérationnels volontaires présente un grand avantage pour les Autorités du MOU d'Abuja. Elle fait du MOU d'Abuja une grande famille, un Etat du port régional où chaque autorité maritime a un intérêt d'agir quand bien même l'infraction présumée ne se situe pas directement dans ses eaux portuaires. C'est là une sorte de communautarisation de la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en un grand espace marin commun. La seule obligation qui incombe à l'Autorité qui a formulé la demande est de prévenir l'Etat du pavillon du navire pour lui notifier une infraction présumée qui peut s'avérer commise par son navire après enquête. Pour illustrer nos propos, dans l'affaire du *Probo Koala*, le Nigeria pourrait demander à la Côte d'Ivoire de diligenter une enquête sur le navire soupçonné après avoir informé l'Etat du pavillon du navire. Le Nigeria a donc dans ce cas bel et bien, un intérêt direct et immédiat à agir comme n'importe quelle Autorité ayant accepté le Mémorandum. L'idée est donc de préserver l'environnement marin qui se trouve être un bien commun. C'est une sorte d'application de la théorie du patrimoine commun de l'humanité[286]. Le naufrage de l'*Erika* n'a t-il pas polluer au moins trois pays en Europe ?. C'est une idée intéressante que doivent exploiter tous les Etats concernés par le Mémorandum pour préserver le bien commun : la mer. A la fin de son inspection, qu'elle soit simple ou détaillée, l'inspecteur dresse le rapport de son inspection. Mais ce n'est pas lui qui sanctionne le navire qui présente des défectuosités. Ce pouvoir incombe à l'Autorité maritime qui « *vérifie qu'il a été remédié à tout manquement constaté ou confirmé lors de l'inspection »*[287]. Il y donc des suites à l'inspection d'un navire.

Paragraphe 2 : Les suites de l'inspection

L'inspection d'un navire dans le but de voir si les documents vérifiés sont-ils conformes ou non aux normes internationales admises n'a aucune importance si aucune suite n'est donnée aux résultats de l'inspection. Le navire sur lequel d'importantes défectuosités ont été enregistrées peut faire l'objet d'une immobilisation qui à nos yeux est une sanction de la négligence de l'armateur ou de l'exploitant (A). Les renseignements figurant sur le rapport d'inspection sont ensuite transmises au Centre national de l'Etat ayant organisé l'inspection pour être centralisés enfin au Centre Régional du MOU d'Abuja à Pointe Noire au Congo (B).

[286] Dans la CMB cette théorie est appliquée aux ressources de la haute mer.
[287] Section 3.6.2 du MOU d'Abuja

A) L'immobilisation des navires défectueux

L'immobilisation forcée d'un navire peut résulter d'une mesure prise dans le cadre des missions de souveraineté d'un Etat face à un bâtiment qui constitue un danger pour la sécurité de la navigation ou pour l'ordre public en général. Elle peut également être la conséquence d'une action en justice par le créancier (créances maritimes) du propriétaire ou de l'exploitant du navire dans le but, soit de contraindre ce dernier à payer (saisie conservatoire), soit de provoquer la vente du navire en justice (saisie exécution). L'immobilisation du navire peut donc être d'ordre public, l'Etat agissant « *jure imperii* », ou d'ordre privé, le port étant un tiers dans le rapport. Les hypothèses dans lesquelles des navires subissent une immobilisation dans un port sont donc nombreuses et parmi celles-ci, on retrouve, la saisie conservatoire mais également l'immobilisation par l'autorité chargée du contrôle de la sécurité des navires, l'embargo, les troubles à l'ordre public et les mouvements sociaux. Selon le MOU d'Abuja, « *chaque autorité vérifie qu'il a été remédié à tout manquement constaté ou confirmé lors de l'inspection* [288]» et si elle constate que « *les manquements constituent un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'autorité immobilise le navire ou interrompt les opérations au cours desquelles les manquements ont été constatés* »[289]. La Section III du Code de la marine marchande du Sénégal institue des Commissions. Selon l'article 72 de ce Code, « *pour l'application des dispositions du présent code et des Conventions internationales relatives à la sécurité de la navigation maritime, à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'hygiène, à l'habitabilité et aux conditions de travail à bord des navires, à la prévention de la pollution auxquelles le Sénégal est partie, il est institué une commission centrale ainsi que des commissions locales de sécurité* ». La Commission centrale[290] et les commissions locales de sécurité[291] sont chargées d'effectuer des contrôles sur les navires nationaux et étrangers et ces derniers peuvent être immobilisés. En effet, selon l'article 61 du Code « *l'Autorité Maritime peut retenir tout navire, quel que soit le pavillon qu'il arbore dans le port où il se trouve, et le soumettre, dans les vingt quatre heures, à une visite si elle a des motifs de croire que son état ne correspond pas aux conditions de sécurité prescrites. S'il est constaté que le navire présente des défauts le rendant inapte à la navigation sur mer, l'Autorité Maritime peut lui interdire de*

[288] Section 3.6.2 du MOU d'Abuja
[289] Section 3.6.3 du MOU d'Abuja
[290] Article 80 du Code sénégalais de la marine marchande, adopté par l'Assemblée Nationale le 30 Juillet 2002, promulgué par gouvernement par la loi 2002-22 du 16 Août 2002 et publié au Journal Officiel N° 6060 du 17 Août 2002 : « *Les inspections effectuées par la Commission Centrale de Sécurité et par les Commissions Locales de Sécurité donnent lieu à la perception de droits, dont le montant et l'affectation sont précisés par décret* ».
[291] Article 76 du Code sénégalais de la marine marchande *: « Les commissions locales de sécurité sont compétentes pour effectuer les inspections prévues aux articles 65 et 68 du présent code. Lors de ces inspections, elles veillent à l'observation des prescriptions relatives à la sauvegarde de la vie humaine en mer, à l'habitabilité ».*

quitter le port et signaler au propriétaire ou à l'exploitant de ce navire les défauts auxquels il devra être remédié pour que le navire soit autorisé à quitter le port ». Les conditions requises pour immobiliser un navire étranger sont énumérées dans l'article 69 du même code. Un navire peut donc être immobilisé au Sénégal lorsqu'il ne possède pas les certificats en cours de validité ou est dans un état non conforme aux prescriptions des Conventions internationales. A titre comparatif, l'Annexe VI de la Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, dresse une liste de critères pour l'immobilisation des navires. Dans les prochains amendements du MOU d'Abuja une telle évolution est souhaitable. En effet, si des anomalies constatées au cours d'une inspection justifient l'immobilisation du navire, l'inspecteur doit appliquer dans l'exercice de son jugement professionnel les deux principaux critères :

- les navires qui ne sont pas aptes à prendre la mer doivent être immobilisés lors de la première inspection, quel que soit le temps que le navire passe au port ;
- le navire est immobilisé si les anomalies sont suffisamment graves pour qu'un inspecteur puisse retourner au navire pour s'assurer qu'elles aient été corrigées avant l'appareillage du navire, c'est-à-dire à son départ du port. La nécessité pour l'inspecteur de retourner au navire est un facteur déterminant de la gravité de l'anomalie même si cette obligation ne s'impose pas dans tous les cas. Une visite supplémentaire pour vérifier si toutes les anomalies ont été corrigées avant le départ dénote de la gravité des défectuosités.

Quels sont les critères objectifs auxquels doit se fier l'inspecteur pour décider, non à tort, l'immobilisation d'un navire au regard des anomalies constatées jugées suffisamment graves ? Selon les critères objectifs l'inspecteur doit vérifier si :

- le navire dispose des documents pertinents et valides ;
- le navire a l'équipage requis dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité ;

Au cours de l'inspection, l'inspecteur doit en outre vérifier si le navire et/ou l'équipage peut :

- effectuer sans danger son prochain voyage ;
- assurer dans des conditions de sécurité, la manutention, le transport et la surveillance de la cargaison pendant le voyage ;
- assurer le bon fonctionnement de la salle des machines pendant tout le voyage ;
- assurer correctement sa propulsion et sa conduite pendant le voyage ;
- lutter efficacement contre l'incendie dans toute partie du navire, si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage ;
- quitter le navire rapidement sans danger et effectuer un sauvetage si cela s'avère nécessaire lors du prochain voyage ;

- prévenir la pollution de l'environnement pendant toute la durée du prochain voyage ;
- maintenir une stabilité et une étanchéité adéquates pendant toute la durée du prochain voyage ;
- communiquer dans les situations de détresse si cela s'avère nécessaire au cours du prochain voyage ;
- assurer des conditions de sécurité et d'hygiène à bord pendant toute la durée du voyage.

Lorsque l'inspecteur a une réponse négative à l'une de ces vérifications, il peut procéder à l'immobilisation du navire. Il prend également cette décision quand il remarque une combinaison de plusieurs anomalies moins graves.

Outre les deux principaux critères cités plus haut, une liste dressée par la même Annexe de la Directive citée, regroupe les anomalies selon la Convention et/ou le code applicables ayant un caractère de gravité pouvant justifier l'immobilisation du navire. Neuf domaines relevant des instruments pertinents sont pris en compte par cette annexe. Il s'agit des :

- Domaines relevant de la Convention SOLAS ;
- Domaines relevant du code IBC (International Bulding Code) ;
- Domaines relevant du code IGC (International Code for the Construction and equipment of Ships carrying liquefied gase in Bulk) ;
- Domaines relevant de la Convention sur les lignes de charge ;
- Domaines relevant de la Convention Marpol annexe 1 ;
- Domaines relevant de la Convention Marpol annexe 2 ;
- Domaines relevant de la Convention STCW ;
- Domaines relevant des Conventions de l'OIT ;
- Domaines ne nécessitant pas l'immobilisation mais requérant la suspension des opérations de cargaison.

Un navire peut également être immobilisé par application de la procédure de saisie conservatoire (Convention internationale de 1999 sur la saisie conservatoire des navires). Un membre qui a payé le coût du rapatriement du marin peut immobiliser les navires des armateurs concernés ou demander leur immobilisation, jusqu'à ce que ce remboursement soit effectué[292].

Comme on le dit couramment « *time is money* », autrement dit qui perd du temps perd de l'argent. Le temps perdu par un armateur ou un affréteur du fait de l'immobilisation de son navire constitue un manque énorme à gagner. On voit donc que l'immobilisation est une sanction très dissuasive qui peut produire un effet salutaire dans le renforcement de la sécurité des

[292] Norme A2.5.6 de la Convention du Travail Maritime, 2006

transports maritimes en rapport avec le Mémorandum. En 1988, l'immobilisation d'un navire de taille moyenne faisait perdre à l'armateur environ 25 000 $ par jour[293]. La sécurité n'a pas de prix, néanmoins, elle a un coût important pour les autorités portuaires et les acteurs économiques des ports où le navire se trouve immobilisé[294]. L'immobilisation d'un navire crée également un certain nombre de désagréments pour l'autorité portuaire. Immobiliser un navire, c'est occuper un poste à quai, certains outillages, c'est la réduction de la facilité d'accès et des effectifs à déployer pour assurer la sécurité du navire et le risque que représente le navire lui-même pour le port. Dans nos ports très réduits de la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, l'immobilisation des navires crée d'importants dommages financiers au pays tout entier au regard de l'importance économique et commerciale des ports pour nos économies. Le Mémorandum offre la possibilité au navire défectueux de se faire réparer dans un port ou lieu différent du lieu d'inspection. C'est dire que si le port dans lequel se trouve le navire ne dispose pas des équipements pour procéder à la réparation de celui-ci, « *l'autorité peut autoriser le navire à se rendre dans un autre port, ou au plus proche chantier de radoub en le soumettant à des conditions appropriées qu'elle fixe pour faire en sorte que le navire puisse faire route sans présenter un danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement* »[295]. L'immobilisation est très encadrée car si elle n'est pas justifiée, le propriétaire ou l'exploitant dispose d'un droit de recours contre la décision d'immobilisation auprès du Tribunal administratif compétent du pays[296]. Toutefois, ce recours n'est pas suspensif de l'immobilisation du navire. Mais lorsqu'elle est justifiée, « *tous les coûts relatifs aux inspections sont pris en charge par l'armateur ou l'exploitant* »[297]. Elle ne peut être levée qu'après le paiement intégral de tous les coûts ou une garantie suffisante de paiement[298]. L'original du rapport d'inspection est transmis ensuite à l'Autorité maritime pour la saisie des données au Centre national et régional.

[293] BOZZONI (F) : « *L'immobilisation forcée des navires* », Colloque AFDM, 20-22 octobre 1988, Presses Universitaires de Bordeaux, 1990, p. 13.
[294] LE GALL (Y) : « *L'immobilisation forcée des navires* », Colloque AFDM, op. cit., pp 4-8
[295] Section 3.8.1 du MOU d'Abuja
[296] Section 3.13 du MOU d'Abuja
[297] Le Comité du MOU d'Abuja a adopté le système pratiqué par le MOU de la Mer noire en ce qui concerne les frais d'inspection du contrôle de l'Etat du port. Ainsi, si au cours d'une inspection, on découvre des défectuosités qui requièrent l'immobilisation du navire, tous les frais relatifs aux inspections successives seront à la charge de l'armateur ou de l'opérateur. La détention ne sera levée qu'après paiement de tous les frais ou une garantie suffisante pour le paiement de ces frais. Voir Rapport annuel du MOU d'Abuja , 2005, p. 6
[298] Section 3.14 du MOU d'Abuja

B) Le fonctionnement du système d'échange d'information

Les informations relatives aux navires contrôlés et aux défectuosités sont saisies dans la base de données du Centre national de chaque pays et transmises par la suite au Centre Régional. Selon le rapport annuel du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU Abuja) de 2005, 1116 navires ont été contrôlés dont 112 comportaient des défectuosités[299]. Le nombre total des défectuosités non rectifiées est de 265 répartis entre le Nigeria (17) et l'Afrique du Sud (248). Ces défectuosités vont du défaut des « certificats de navires et documents » jusqu'à « autres défectuosités ».

Tableau n° 1 : Immobilisation des navires selon le MOU d'Abuja en 2005[300]

Nature de Défectuosités	**Nombre de Défectuosités**	**Pourcentage**
Certificats de navires et Documents	7	2,64
Propulsion et machine auxiliaire	17	6,42
Mesures contre l'incendie	25	9,43
Equipements et Sauvetage	23	8,68
Sûreté Général	25	9 ,43
Communication Radio	6	2,26
Sûreté de Navigation	23	8,68
Défaillances Opérationnelles de SOLAS	2	0,76
Lignes d'embarquement	48	18,11
Equipage et Logement	18	6,80
Espace de Travail	4	1,51
Prévention d'accident	5	1,88
Arrangement d'Amarrage	2	0,76
Restauration	5	1,88
Contrôle Opérationnel MARPOL	1	0,38
ISPS	1	0,38
Cargaison	1	0,38
Pollution Marine	2	0,76
Autres Défectuosités	50	18,86
Total	265	

[299] Rapport annuel du Secrétariat du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU Abuja) de 2005, 28 pages, p.13.
[300] *Source : Tableau V – Défectuosités par catégorie du MOU d'Abuja , p.23 du rap 2005, préc.*

Les trois pays ayant envoyé au Secrétariat du MOU d'Abuja leurs rapports d'inspections en 2005 sont : la République du Congo, la République fédérale du Nigeria et l'Afrique du Sud[301]. Si chaque Etat suit bien la procédure de transmission et d'enregistrement des données, tous les Etats par une simple connexion peuvent avoir accès aux informations relatives aux inspections au Centre Régional. Les avantages d'un tel système sont importants car tous les Etats signataires du MOU d'Abuja peuvent en temps réel recevoir, en se connectant au Centre régional, toutes les informations sur les navires visitant leurs ports[302]. Ceci va permettre un meilleur suivi des navires pour un contrôle efficace et coordonné dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Dans ce sens, pour l'harmonisation des procédures de contrôle et de centralisation des données, le Secrétariat du MOU d'Abuja en collaboration avec le Centre Informatique Asie-Pacifique et les services consultatifs de APMIAS du Ministère des Transports de la Fédération de Russie a mis au point le Système d'Information du MOU d'Abuja dénommé (AMIS : Abuja MOU Information System)[303]. Le Comité du Mémorandum a demandé expressément à chaque Etat membre de mettre en place d'urgence son Centre national d'information et a approuvé le programme de formation périodique des Directeurs nationaux des données de base (DNDBs). Lors de la 80ème Réunion du Comité de Sûreté Maritime de l'OMI tenue à Londres le 19 mai 2005, le système d'information du MOU d'Abuja (AMIS) a été présenté et introduit dans les bases de données de l'Organisation. Désormais, les officiers de contrôle des navires par l'Etat du port peuvent facilement consulter toutes les informations et détails sur les navires qui fréquentent leurs ports. Les statistiques qui seront développées grâce aux informations disponibles dans les bases de données de l'OMI permettront de connaître et de cibler les navires présentant des défectuosités et surtout de mener une lutte efficace contre les navires sous normes. Ceci contribue à faire diminuer les navires sous normes comme l'a rappelé le Secrétaire Général de l'OMI [304]. Selon lui, « l*es ports du monde et les océans sont utilisés par les navires de moins en moins sous normes* ». Il ajoute que l'exploitation des navires sous normes ne devrait plus avoir

[301] Bryant O. OLUWOLE, Secrétaire Général du MOU Abuja in Rapport annuel du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU Abuja) de 2005, 28 pages, p.1.

[302] Actuellement, l'information est assurée par voie de télécopie ou de télex (Annexes 7 et 8 du MOU Abuja) alors qu'on peut rattraper notre retard à ce niveau.

[303] Rapport Annuel du MOU d'Abuja 2005, p. 6. Voir aussi Annexe 13 : Accord sur le Système d'Information du MOU d'Abuja (AMIS) signé à Vladivostok, Russie en 2004 in Annexes 6ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Cotonou, préc. p. 160.

[304] Voir « *Discours d'ouverture par le Secrétaire Général de l'OMI au 2ème atelier régional du contrôle des navires par l'Etat du port pour les accords des Secrétaires Généraux et des Directeurs des Centres d'information* », Londres 3 au 5 juillet 2002 in Annexes aux Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 22 au 24 octobre 2003, Brazzaville- Congo, pp. 106-109.

place au XXIè siècle. Ce résultat est loin d'être atteint concernant le MOU d'Abuja qui fait de plus en plus de la lutte contre les navires sous normes sa principale finalité.

Section 2 : La lutte contre les navires sous normes et le renforcement de la sécurité de la navigation

Les procédures de contrôle des navires tendent à s'uniformiser grâce à l'action conjuguée de l'OMI et des accords régionaux. Les procédures édictées par l'Organisation sont de plus en plus mises en œuvre dans l'ensemble des zones concernées par les différents MOUs. En pratique et selon la loi du pavillon, c'est l'Etat qui a accordé sa nationalité à un navire à qui incombe le devoir de s'acquitter rigoureusement de ses obligations notamment le contrôle de ceux-ci. Mais cela dépend tout de même de l'importance de la flotte immatriculée à son registre et des moyens administratifs dont il dispose. C'est pourquoi certains pays disposant d'une marine marchande n'ont pas nécessairement les moyens matériels et humains d'assurer le contrôle des navires battant leur pavillon pour diverses raisons. Ceci entraîne donc l'apparition des navires inférieurs aux normes. Cependant, certaines conditions doivent être réunies avant qu'on ne parle de navires sous normes car la notion est multiforme (Paragraphe 1). Responsables de plusieurs accidents maritimes[305], les navires sous normes doivent être combattus et cette lutte contribue à l'amélioration et au renforcement de la sécurité de la navigation (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La définition des navires sous normes

Un navire sous normes peut être défini comme celui qui ne respecte pas les normes minimales de sécurité qu'imposent les réglementations internationales. Ces normes sont en général d'ordre technique et social . On parle donc souvent de la notion de normes minima (A). D'autres critères permettent également de définir les navires sous normes (B).

A) La notion des normes minima concernant les navires sous normes

La Convention n° 147 de l'OIT par exemple, dresse une liste de règles de sécurité à observer normalement par tous les navires marchands. En ce qui concerne les normes techniques minima, l'article 5 de la Convention énumère trois Conventions fondamentales de l'OMI à savoir : la *Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* de 1960 et de 1974 ; la

[305] CNUCED : Rapport du Secrétariat, Décisions à prendre concernant la question des régimes de libre immatriculation, Genève, TD/B/C, 4/220, 3 mars 1981. Selon ce rapport qui énumère dix raisons fondamentales selon lesquelles l'inobservation des règles de sécurité était plus fréquent sous pavillons de complaisance que sous les registres traditionnels. Cité par P. BOISSON, préc. p. 521.

Convention internationale sur les lignes de charge de 1966 et enfin les *règles internationales pour prévenir les abordages en mer* de 1960 et de 1972 et toute Convention ou protocole révisant ces instruments internationaux. Un navire qui ne respecte pas ces trois Conventions peut être qualifié de sous normes. Il existe également des normes sociales minima à respecter qui équivalent aux annexes de la Convention n° 147 de l'OIT. Il s'agit bien entendu des Conventions sur l'âge minimum (1920, 1936, 1973), sur le contrôle d'engagement des marins (1926), sur le rapprochement des marins (1926), sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer (1936, 1969), sur les brevets de capacité des officiers (1936), sur l'examen médical des gens de mer (1946), sur l'alimentation et le service de table (1946), sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical (1948), sur le droit d'organisation et de négociation collective (1949), sur le logement des équipages (1949), sur la prévention des accidents (1970). La recommandation de l'OIT sur l'amélioration des normes à bord des navires marchands ajoute à ces Conventions celles sur le logement des équipages (1970), sur la représentation des travailleurs (1971), sur les congés payés des marins (1949 et 1976), sur la sécurité sociale des gens de mer (1946) et la Recommandation 147 sur la formation professionnelle des gens de mer (1970). Comment peut-on identifier un navire sous normes ? Existe t-il une typologie de ces navires ? A priori, il est difficile de distinguer l'ivraie du bon grain parlant des navires sous normes. Consciente des difficultés auxquelles font face les inspecteurs, l'OMI a adopté la Résolution A. 466 sur le contrôle des navires par l'Etat du port qui facilite le travail de ces derniers.

Selon la Résolution A. 466 du 19 novembre 1981, l'OMI considère comme sous normes, « *le navire dont la coque, les machines ou l'armement tels que les engins de sauvetage, les installations radioélectriques et le matériel de lutte contre l'incendie ne répondent pas aux normes requises par la Convention pertinente, en particulier lorsque le navire n'est pas pourvu de l'armement requis ou n'est pas aménagé de la manière prescrite par la réglementation, que l'armement ou l'agencement du navire ne répond pas aux spécifications réglementaires, que le navire ou son armement a subi une détérioration importante en raison, par exemple, de la mauvaise qualité de l'entretien* »[306]. Ces facteurs apparents, pris ensemble ou séparément doivent rendre le navire inapte à prendre la mer et mettre en danger la vie des personnes à bord dans le cas où il est autorisé à appareiller. D'autres critères permettent également de définir un navire sous normes.

B) Les autres critères de définition des navires sous normes

[306] BOISSON (P.), op; cit. p. 504

Aux Etats-Unis, la réglementation de l'US Coast Guard cible mieux les navires sous normes. Le rapport de l'USCG de 8 avril 1994 définit en sa Section III les navires sous normes comme étant ceux dont « *la coque, l'équipage, les machines ou les équipements tels que les engins de sauvetage, le matériel de lutte contre l'incendie et de prévention de la pollution sont fondamentalement en dessous des normes requises par la réglementation américaine et les Conventions internationales* ». Cinq critères permettent d'identifier un navire sous normes selon ce rapport. Il s'agit de:

- l'absence d'armement ou d'agencement,
- la non conformité grave aux normes relatives à l'armement et à l'agencement du navire,
- une détérioration substantielle de la structure du navire ou de ses équipements principaux,
- la non conformité aux normes opérationnelles et /ou celles relatives aux équipages,
- le manque évident de qualification de l'équipage ou le manque de compétence démontré de sa part.

Pris ensemble ou séparément, lorsque ces éléments mettent en danger le navire, les biens, les personnes à bord ou lorsqu'ils présentent un danger déraisonnable pour l'environnement marin, le navire doit être qualifié d'inférieur aux normes. En général, on peut affirmer que les navires sous normes sont ceux qui présentent des défectuosités qui peuvent affecter sa structure, ses équipements et ses conditions d'exploitation. C'est surtout après les accidents que les rapports dressés mettent en exergue la non conformité aux règles internationales en matière de sécurité. Ces rapports font souvent ressortir (mis à part l'élément humain) comme causes des accidents maritimes : l'état de la coque, l'équipement du navire et son exploitation. Les navires sous normes sont en général des vieux bâtiments mal entretenus et présentant d'énormes défauts. Ils peuvent naviguer avec des trous dans la coque et sont qualifiés de navires poubelles ou de cercueils flottants. Il est vrai qu'on ne peut confondre ou réduire *ipso facto* navire sous normes à navire âgé. Cependant toutes les études montrent le lien de cause à effet qui existe entre les deux notions. Les navires âgés connaissent et cela nous semble normal, plus de difficultés pour naviguer que les navires neufs. C'est donc dire que la sinistralité va crescendo avec l'âge des navires[307]. Le LRS[308] et l'ILU[309] dans leur rapport respectif de 1996 concluent que 89,9% des navires perdus avaient plus de 10 ans pour le premier et 9 pertes sur 10 concernent les navires de

[307] "Vessel age a key factor in marine losses". Lloyd's List, 12 september 1992
[308] Lloyd's Register: "Word Casualty Statistics 1996" London, 1997
[309] ILU: Casualty Statistics 1996. London 2

plus de 15 ans. Selon une étude de UK Club[310], l'âge critique des navires se situe entre 14 et 20 ans. Au cours de cette tranche d'âge, de nombreux problèmes apparaissent tels le manque d'entretien et la baisse de qualité de l'équipage. On comprend dès lors depuis *l'Oil Pollution Act* (OPA) de 1990, le développement d'un mouvement au plan mondial destiné à retirer du commerce les navires âgés et surtout les pétroliers non équipés de double coque. En 1991, les autorités du Canal de Suez avaient envisagé d'élever les droits de passage[311]. Les assurances ont augmenté les primes pour les cargaisons chargées à bord des navires de plus de 10 ans[312].

Les défectuosités qui apparaissent lors des contrôles des navires peuvent mettre en exergue soit le défaut des équipements du navire soit leur mauvais état de fonctionnement. Il s'agit le plus souvent du défaut des engins de sauvetage, les équipements de lutte contre l'incendie et les aides de la navigation (instruments nautiques, cartes marines non mises à jour[313] alors que le navire sous normes dispose le plus souvent des certificats en règle[314]. L'exploitation d'un navire ne doit pas mettre en veilleuse les règles élémentaires de sécurité. Mais dans la réalité, les armateurs voulant toujours gagner le maximum de profit recrute quelquefois sur les navires un équipage en nombre insuffisant caractérisé de plus par une grande hétérogénéité. Un rapport de l'OCDE[315] dénonce les pratiques sous normes auxquelles se livrent ceux-ci dans le transport maritime ouvert aux règles du marché.

Les navires sous normes doivent cependant être distingués des notions telles que navire âgé, l'état de navigabilité, les navires gravement dangereux et les pavillons de complaisance. La flotte des navires âgés ne peut pas être réduit d'un point de vue technique à une flotte sous normes. C'est dire que l'âge des navires ne constitue pas la réponse à toutes les questions liées à la sécurité maritime[316]. Selon certaines voix du monde maritime, l'âge n'est pas le seul facteur déterminant du niveau de sécurité d'un navire si l'on sait que le facteur humain par exemple joue le plus grand rôle dans la survenance des événements maritimes[317]. Certains préconisent d'utiliser les critères comme ceux qui existent en matière aéronautique. Pourquoi ne pas prendre en compte par exemple le nombre de milles parcourus, le degré d'usure de la structure, les dommages à la coque, à la machine ou aux équipements. Fixer un âge limite aux navires ne fera

---

[310] "Warning on common causes of maritime liability claims" Lloyd's List, 2 august 1993.
[311] "Suez can pran for older vessels". Lloyd's List, 11 october 1991
[312] "Old vessels and falling safety standard: the jury is still out". Lloyd's List, 5 december 1991
[313] Statistiques du Memorandum de Paris 1993, Maritime Monitor, 19 july 1994
[314] PAGES (A.): « *Le risque de mer et le facteur humain* », DMF 1975, p. 454.
[315] OCDE: *« Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et normes internationales en vigueur* », Paris, 1996.
[316] GREY (M.): "*Age alone does not answer all the questions*". Lloyd's List, 12 february 1992.
"*Scraping old feet is no answer to tanker accidents around the world*". Lloyd's List, 4 february. 1993.
[317] GUIBERT (J-L) : « *Evénement de mer : enquête techniques et erreurs humaines* », JMM, n° 4446 du 11 mars 2005, p . 10.

t-il pas accroître une négligence de la part des armateurs à mieux maintenir leurs navires sachant qu'ils sont en fin de course ? Pour d'autres, en fonction de l'âge, il faut réduire la capacité des navires encore en service[318]. Un navire en état d'innavigabilité peut-il être traité de sous normes ?

L'innavigabilité est un concept juridique rencontrée dans les contrats de transport maritime et dans les assurances maritimes[319]. Dans l'article 4-1 des *Règles de la Haye-Visby*[320], l'innavigabilité se définit comme l'inaptitude d'un navire à remplir ses fonctions proprement nautiques et commerciales. La navigabilité signifie que le navire est parfaitement équipé pour le voyage prévu. Il doit être en mesure de faire face aux risques consubstantiels à la navigation et être capable d'assurer en toute sécurité le transport de la cargaison. La notion de navigabilité dépasse donc le concept de flottabilité. L'obligation qu'incombe à l'armateur ou à l'exploitant du navire de le mettre en bon état de navigabilité couvre plusieurs domaines. Ainsi, la coque, le pont, les moyens de propulsion et de direction, les installations et l'équipement doivent être en bon état avant et au début du voyage. L'armement c'est-à-dire le personnel navigant doit être en nombre suffisant et compétent. Le navire doit être apte au transport de la cargaison et à la conservation des marchandises[321]. L'innavigabilité du navire peut être interprétée de plusieurs manières. Dans un contrat d'affrètement par exemple, la « due diligence » de l'armateur peut dépendre du voyage à effectuer et des marchandises à transporter. Elle doit être conforme aux usages professionnels et des moyens normaux disponibles[322]. Compte tenu des critères d'identification d'un navire sous normes, on peut avancer qu'un navire sous normes a de réelles chances d'être en état d'innavigabilité. Les tribunaux n'hésitent pas à admettre que l'absence des

[318] GREY (M.): "*Call to reduce capacities not age limits*". Lloyd's List, 5 february. 1993.

[319] HAMDALLA (M.) : « La navigabilité du navire-Contrats d'affrètement, de transport et d'assurance maritime », Thèse de droit, Montpellier, 1986.
CHARRE-SERVEAU (M.) et LANDEL (J.) : « *Lexique juridique et pratique des termes d'assurance* », l'Argus éditions, 1992, 225 pages.
La Cour de cassation dans l'affaire du navire Arno a eu le mérite d'établir une batterie de critères destinés à clarifier la notion d'innavigabilité et à délimiter les cas particuliers où il est possible de l'appliquer. Ainsi l'innavigabilité peut être reconnue lorsque le navire sombre dans des circonstances indéterminées. Une voie d'eau d'origine inconnue provoque un naufrage rapide (cause inconnue), l'innavigabilité est soudaine, et le transporteur a prouvé sa diligence raisonnable pour mettre le navire en état de navigabilité notamment en produisant les certificats de navigabilité et les certificats de classe et d'inspection et également en démontrant une absence d'antécédents ou d'incidents antérieurs de navigation. Voir par exemples CA Versailles, 2 avril 1998, BTL 2000, p. 51 ; CA Rouen, 15 novembre 2001, BTL n° 2935, 8 avril 2002, p. 259 ; CA Versailles, 20 décembre 2001, navire Fort Fleur d'Epée, DMF 2002, p. 251 ; CA Douai, 31 janvier 2002, navire Delta Joy, DMF 2002, p. 586.

[320] Sous les auspices de l'*International law association* furent arrêtées les Règles de la Haye en 1921. Ces règles vont être reprises donnant naissance à la Convention pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement signée à Bruxelles le 25 août 1924. Le protocole portant modification de la Convention a été signé également à Bruxelles le 23 février 1968 et dit Règles de Visby, entré en vigueur le 23 juin 1977. L'ensemble de la Convention et du protocole est désigné sous l'appellation : Règles de la Haye-Visby.

[321] LEFEBVRE (G.) : « *L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissement* ». Les cahiers du Droit, vol. 31, n° 1, mars 1990, pp. 81-123.

[322] REMOND-GOUILLOUD (M.) : « *Droit Maritime* », éd. A. Pedone, Paris, 1988, p. 332.

titres de sécurité dont notamment le certificat de sécurité ou de classification est une présomption d'innavigabilité à renverser par la preuve contraire[323]. Comment définir un navire gravement dangereux et quel lien de causalité peut-il y avoir entre navire gravement dangereux et navire sous normes ?

Exprimé en anglais par *dangerously unsafe ship,* le navire gravement dangereux est une notion pénale introduite dans la loi britannique le *Merchant Shipping Act* de 1988 suite à la catastrophe de l'*Herald of Free Enterprise* afin de réprimer les armateurs et les capitaines qui font naviguer de tels navires. Un navire gravement dangereux est caractérisé par les quatre critères suivants :

- l'état ou l'aptitude de tout ou partie du navire, de sa machine ou de ses équipements,
- le sous armement,
- la surcharge du navire ou le chargement dangereux ou défectueux,
- et toute autre question relative à la sécurité du navire.

Le 4ème critère est une notion large très intéressante qui permet aux Tribunaux de ratisser large pour donner une interprétation extensive de la notion de navire gravement dangereux. Ainsi, celle-ci peut couvrir par exemple l'innavigabilité du navire, l'état du navire et tout élément qui peut mettre en péril la sauvegarde de la vie humaine à bord[324]. On peut dire que la majorité des navires gravement dangereux sont des navires sous normes. A contrario, tous les navires sous normes ne sont pas des navires gravement dangereux. N'entrent dans cette catégorie que les plus mauvais navires présentant un risque énorme pour l'équipage ou les passagers. Existent-ils des rapports entre pavillons de complaisance et navires sous normes ?

Plusieurs expressions désignent la complaisance de l'Etat du pavillon. La notion est mouvante et évolue constamment, raison pour laquelle il est difficile de la conceptualiser. Désignés sous le vocable *flag of convenience*[325] en anglais, les pavillons de complaisance sont définis de différentes manières au plan international. En général, le phénomène consiste pour un navire d'arborer un pavillon autre que celui de sa propre ou véritable nationalité. Le transfert se fait soit à la vente, soit à la livraison du navire. Il s'agit dans ce cas d'un abandon de pavillon. Lorsque le transfert s'effectue après une période où le navire était resté sous pavillon national, on parle de changement de pavillon. Dans les deux cas l'Etat du pavillon complaisant doit autoriser l'immatriculation sous son registre et cela doit être également avantageux pour les armateurs

[323] Cour d'appel de Rennes, 18 février 1974, DMF 1974, p. 335.
[324] HODGES (S.) : « *Liabilities and penalties for unsafe ships* ». The nautical Institute. Management of Safety, London 1991, pp. 64-69.
[325] Le terme convenience en anglais désigne commodité, service, facilité alors que son équivalent en français, c'est-à-dire complaisance a une connotation péjorative et est synonyme de laxisme.

étrangers. Selon Boczek qui a repris la définition des pavillons de complaisance de l'OECE[326], « *un pavillon de complaisance peut se définir comme le pavillon de tout pays qui autorise l'immatriculation des navires possédés et contrôlés par l'étranger, à des conditions qui, pour des raisons quelconques, sont commodes et adéquates pour les personnes qui demandent cette immatriculation* »[327]. La Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le Développement (CNUCED) parlant du phénomène préfère la terminologie de pays ou de flotte de libre immatriculation concernant les pavillons de complaisance. Ils sont donc les pays dans lesquels il n'existe pas de lien substantiel entre les navires et l'Etat d'immatriculation[328]. En quoi consiste le lien substantiel ? Pour déterminer ce lien substantiel, quatre éléments doivent être considérés : la contribution de la flotte marchande à l'économie du pays, la prise en considération par les comptes nationaux relatifs à la balance des paiements des recettes et dépenses des transports maritimes ainsi que les achats et ventes des navires, l'emploi des ressortissants sur les navires et la propriété effective des bâtiments. Lord Donaldson dans le rapport de la commission qui porte son nom après l'accident du *Braer* définit le pavillon de complaisance comme un registre dans lequel l'Etat n'a pas la capacité de superviser la sécurité de ses navires ou ne le fait pas de manière effective[329]. A la lecture de ce rapport, les pays ou flotte de libre immatriculation ne sont pas à l'origine des navires sous normes car un Etat de libre immatriculation peut parfaitement maintenir des normes de sécurité plus élevées que les Etats ayant un registre traditionnel. Néanmoins, d'un point de vue historique, il semble que les deux notions étaient confondues car la première commission paritaire maritime de l'OIT à s'être penché sur les navires sous normes en 1933 avait été saisie d'une requête concernant les mauvaises conditions de travail des marins travaillant à bord des navires appartenant à des armateurs des pays du nord mais battant pavillon d'une flotte plus modeste où les salaires étaient dérisoires et où la protection sociale n'existait pas. Les pavillons de complaisance constituent donc des rattachements fictifs des navires à des ordres juridiques souples, peu contraignants sur le plan fiscal, du contrôle administratif, de la liberté de constituer des sociétés et du droit social[330]. Depuis le Rapport Rochdale[331] du

[326] Organisation Européenne de Coopération Economique (OECE). Comité des Transports : « *Etudes concernant le développement des flottes immatriculées sous des pavillons de complaisance et divers aspects de ce problème* ». Paris, janvier 1958, p. 3.
[327] BOCZEK (B. A.) : "*Flag of convenience*". International Legal. Study, Cambridge, Massachusetts, 1962, p. 2
[328] SINAN (I. M.) : « *UNCTAD and Flag of Convenience* ». Journal of World Trade Law, vol 18, n° 9, 1998, p. 99.
[329] « Safer Ships, Cleaner Seas ». Report of Lord Donaldson's Inquiry into the prevention of pollution from merchant shipping, pp. 61-63, paragraphes 6.22, 6.25.
[330] NORTHRUP (H.R.), ROWAN (R.L.): "*The international transport workers' federation and flag of convenience shipping*", Multinational industrial relations series, 1983, Wharton School, University of Pennsylvania, n° 7, 251 pages.
[331] Committee of Inquiry into Shipping Report Chirman Lord Rochdale. London HMSO, may 1970.

gouvernement britannique publié en 1970, six critères sont retenus pour qualifier un pavillon de complaisance. Ce sont[332] :

- le pays d'immatriculation autorise des ressortissants étrangers à détenir et/ou à contrôler ses navires marchands ;
- l'immatriculation est facile à obtenir et son transfert au choix du propriétaire n'est soumis à aucune restriction ;
- la faiblesse des taxes sur les revenus tirés de l'exploitation. Une taxe annuelle est juste perçue par les autorités maritimes sur les armateurs qui disposent d'une très grande liberté d'action ;
- le pays d'immatriculation est le plus souvent une petite nation qui ne porte pas assez d'intérêt aux affaires maritimes. Il est attiré par les recettes qui peuvent avoir une incidence non négligeable sur son économie nationale en l'occurrence le revenu national et la balance de paiement ;
- l'armement des navires par des équipages étrangers est librement autorisé ;
- le pays d'immatriculation n'a ni les moyens d'imposer aux armateurs des réglementations internationales et nationales, ni les services administratifs nécessaires à cet effet, ni le désir, ni le pouvoir de contrôler les compagnies elles-mêmes.

Même si cela n'est pas une règle absolue, on retrouve le plus souvent ces critères dans la plupart des pavillons de complaisance dont la seule préoccupation est de réduire au maximum les charges d'exploitation du navire pour un maximum de profit. On peut citer entre autres des pays comme : Panama, Liberia, Honduras, Costa- Rica. Au Liberia par exemple, l'exercice de droit de grève est prohibé. Les brevets qui peuvent être achetés sont délivrés en Louisiane. Chypre d'un autre côté a conclu des accords bilatéraux de coopération avec des Etats qui lui fournissent la main d'œuvre, accords réservant la compétence de juridiction aux Tribunaux des Etats contractants excluant dans la mesure du possible les lois et la compétence des juridictions des Etats du port[333]. Les pavillons de complaisance créent un marché international du travail maritime où la préférence va aux marins les plus « économiques ». Cette internationalisation va conduire au développement de pavillons dits « économiques » encore appelés « pavillons d'outre mer » dans les pays européens pour y trouver les avantages d'emploi semblables à ceux des pavillons de complaisance tout en continuant de bénéficier des aides financières étatiques et des

[332] KILBOUR (J.) : "*Effective United states control?"* Journal of maritime Law and Commerce, p. 337 et s.
METAXAS (B.N.) : "Flags of convenience- A study of internationalization" London, 1985, Gower, 107 pages.
[333] MADELA (A.) : « *Aspects généraux du droit maritime chypriote* » Droit Maritime Français, 1994, p. 315 et s.

exonérations[334]. On assiste donc depuis quelques années au développement du phénomène. Pour preuve, en 1995, les registres ouverts totalisaient plus de 204 millions de tjb,[335] c'est-à-dire plus de 50% de la flotte mondiale. Lorsqu'on y ajoute les registres semi-ouverts et les pavillons bis, on monte à 63%[336]. Les navires sous normes et les registres de libre immatriculation sont pour la plupart responsables des accidents maritimes. C'est dire que libre immatriculation rime avec insécurité. Afin de remédier à l'insécurité, il faudra donc mener une lutte contre les navires sous normes grâce au contrôle des navires par l'Etat du port afin de renforcer la sécurité de la navigation.

Paragraphe 2 : Le renforcement de la sécurité de la navigation

L'Etat, selon la théorie de la « *rôle splitting* », c'est-à-dire du dédoublement fonctionnel de Georges SCELLE[337] doit prendre toutes mesures utiles pour assurer la sécurité des navires et de la navigation, dans le respect des Conventions internationales en vigueur. Chaque navire, c'est-à-dire « *tout bâtiment ou engin flottant de nature mobilière quel que soit son tonnage ou sa forme, avec ou sans propulsion mécanique, et qui effectue à titre principal une navigation maritime* »[338] doit à cet effet satisfaire aux règles de la sécurité de la navigation maritime contenues dans les Conventions internationales et nationales. Les navires sous normes étant ceux qui ne répondent pas aux normes établies par les Etats au cours des conférences internationales et qui constituent le seuil minimum en dessous duquel un bâtiment ne peut naviguer,[339] constituent une menace pour la sécurité de la navigation. Bien qu'ils ne doivent pas être confondus avec les navires battant pavillon de complaisance en ce sens que les premiers se réfèrent à des normes techniques et sociales, alors que les seconds se situent prioritairement sur le plan économique, ils constituent tous les deux un danger pour la navigation maritime. Le contrôle régulier et rigoureux des

---

[334] CHAUMETTE (P) : « *Le contrôle des navires par les Etats riverains », préc.*, Les Cahiers Scientifiques du Transport**,** N° 35/1999 - pages 55-72. Le recrutement d'équipages sans contrainte de nationalité est par exemple l'un des avantages des pavillons économiques.
BEURIER (J-P) : « *Les pavillons d'outre mer : havres ou écueils* » in La Communauté Economique et la Mer, Economica, 1990, pp. 683-692.

[335] SULLIVAN (E.) et F.I.C.S. : « *Marine Encyclopedic Dictionnary* », Lloyds of London Press Ltd., 1988.
Tjb : tonnage de jauge brut ; le volume total des espaces clos du navire est exprimé en tonnes. 1 tjb = 100 pieds cubes ou 2831 m^3. Cette unité de référence est remplacée progressivement par la « jauge brute » (gt), calculée aussi en 100 pieds cubes/2831 m^3, telle que définie dans la Convention sur le jaugeage des navires, dont les dispositions sont entrées en vigueur en 1983, mais qui prévoit une période intérimaire de douze ans.

[336] LYONS (C.) : « *Raising the flag* ». Seatrade Review, march 1997, pp. 61-64.

[337] SCELLE (G.) : « *Précis de droit des gens. Principes et systématique »* (Vol. I) (1932) 43, 54-56, 217; (Vol. II) (1934) 10, 319, 450.

[338] Article 2 g 36 du code de la CEMAC

[339] BAUDOIN (Françoise) : « *Les navires sous normes* », Mémoire de DESS de Droit des Activités Maritimes, Brest, 1980-1981, p. 2.

navires par les inspecteurs de l'Etat du port peut permettre de faire appliquer sur les pavillons de complaisance les normes de sécurité tout en luttant contre les navires sous normes (A). Les institutions spécialisées de l'ONU devront contrôler l'application effective des décisions prises par les Etats membres en ce domaine (B).

A) Le contrôle des navires par l'Etat du port contre les navires sous normes et les pavillons de complaisance

En menant une lutte contre les navires sous normes, on peut atteindre les navires battant pavillon de complaisance comme le démontre le titre d'un rapport du BIT : « *les navires où prévalent des conditions inférieures aux normes, en particulier ceux immatriculés sous pavillon de complaisance* »[340]. Ce même constat est fait dans le préambule de la Convention n° 147 de l'OIT, conférence au cours de laquelle furent adoptées les « *diverses propositions relatives aux navires où prévalent des conditions inférieures aux normes, en particulier ceux immatriculés sous des pavillons de complaisance* » question qui constituait le cinquième point de l'ordre du jour. Lutter contre les « sub-standards » peut permettre d'éliminer la complaisance car même si certains Etats ont un intérêt économique à utiliser des pavillons qui ne sont pas les leur, ils ne peuvent inlassablement et continuellement se satisfaire des mauvaises conditions de sécurité des navires. Il faut dire que les navires sous normes posent de véritables problèmes de sécurité : vétusté des bâtiments en mauvais état, mal équipés, non qualification des marins et leur mauvais traitement, risque de provoquer des accidents maritimes avec possibilité de perte de la cargaison, de l'équipage. Tout cela constitue clairement une menace pour la sécurité de la navigation et de l'environnement marin. Bon nombre d'études statistiques ont démontré que le nombre de navires sous normes et les taux de perte se retrouvaient plus dans la catégorie des pavillons de complaisance que sous pavillons traditionnels[341]. Sur la période de 1972 à 1976, Van Poelgest a mené une étude sur les accidents de pétroliers avec comme base les statistiques de l'Association des Assureurs de Liverpool et il conclut en affirmant que « *parmi les quatre pavillons représentant le plus haut risque (58% du nombre total d'incidents), on retrouvait trois pavillons de complaisance : Chypre, Libéria et Panama* »[342]. En pourcentage du nombre d'accidents par pavillon, le Libéria représentait par exemple 82,3%. L'étude menée par Donagis et Metaxas publiée en 1976 est arrivée à la même conclusion à savoir que les taux de pertes des flottes sous

[340] O.I.T. : « *Rapport V, Conférence technique maritime préparatoire* », B.I.T., Genève, 1975.
[341] BOISSON (P.), préc. op. p. 520.
[342] « *Substandard Tanker* », JMM, 30 mars 1978, p. 709.

pavillons de complaisance dans leur ensemble sont plus élevés que ceux des flottes régulières[343]. Une autre étude réalisée par Metaxas sur la période de 1977 à 1980 a tempéré et nuancé les premières conclusions en faisant remarquer que les taux de pertes des petits registres sous pavillons de complaisance étaient plus élevés que celui des registres importants[344].

Les études réalisées en France[345] par Manaus Consultant établissent le lien étroit qui existe entre les pavillons sous complaisance et le faible niveau de sécurité[346]. L'élimination des navires sous normes ne pourra véritablement devenir une réalité tangible que dans la mesure où des contrôles rigoureux des navires par l'Etat du pavillon et surtout de l'Etat du port sont mis en œuvre. « *Avec l'augmentation constante du trafic maritime, une réglementation particulière relative tant à la navigation des navires de commerce qu'au transport de marchandises par mer est devenue indispensable* »[347]. La seule manière de savoir si cette réglementation est appliquée est d'effectuer des contrôles sur les navires marchands et c'est là, le bien fondé d'un accord tel que le MOU d'Abuja dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. En médecine, pour éliminer un mal il faut en connaître les causes et aller à ses racines. Rechercher les causes du phénomène des navires sous normes, c'est faire un pas vers son élimination qui du reste n'est pas pour demain.

En réalité, les causes du succès du phénomène sont de deux ordres à savoir : économique et juridique. D'un point de vue économique, il faut reconnaître qu'après la seconde guerre mondiale, le besoin de développer les échanges internationaux nécessitait la performance du commerce par voie maritime. Pour satisfaire ce marché grandissant, les armateurs exploitaient de façon maximale les navires en réduisant énormément les charges d'équipage d'où le recours aux

---

343 DONAGIS (R. S.), METAXAS (B. N.): "*The impact of Flag convenience*", Institut Polytechnic of Central London, 1976.

344 METAXAS (B. N.): "*Flag of convenience. A study of Internationalization*", Gower, 1985, p. 93.

345 Le décret du 20 janvier 1981 en France, a mis en place un dispositif d'enquêtes après accident de mer. Celles-ci pouvaient être conduites soit localement, à la diligence des Directeurs régionaux des affaires maritimes, soit au niveau national, par des commissions créées en fonction des besoins, par décision ministérielle. L'Organisation maritime internationale (OMI), a fait adopter, le 27 novembre 1997, une résolution portant Code pour la conduite des enquêtes après évènements de mer (CCEEM) à laquelle la France s'est conformée. Une directive communautaire est également intervenue en la matière : la Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse. Un arrêté a été pris le 16 décembre 1997, par le Ministre de l'équipement et des transports, chargé de la politique nationale de sécurité maritime. Ce texte met en place, d'une part un Bureau des enquêtes techniques et administratives après accidents et autres évènements de mer (BEA Mer), chargé de gérer l'ensemble du système d'enquête et d'en centraliser les résultats, et, d'autre part, une Commission permanente d'enquête sur les évènements de mer (CPEM). Cette Commission est chargée, quant à elle, d'examiner de façon normalisée, dans les conditions prévues par le décret de 1981 et le code de l'OMI, tous les sinistres maritimes concernant tous les navires d'une jauge brute de plus de 25 tonneaux et ceux d'une certaine gravité mesurée en nombre de victimes ou en termes d'atteintes à l'environnement.

346 DESAUTEL JAMOIS (M.) : « *Exploitation maritime et populations à risques* », Manus Consultant, Paris, avril 1996.

347 ROHART (Jean-Serge) : « *Colloque 2006 du Comité Maritime International : Liberté et sécurité des mers* », Discours d'ouverture des travaux, Cap Town, 13-15 février 2006 in DMF, n° 673, septembre 2006, p. 660.

pavillons de complaisance. La plupart du temps, ceux-ci achètent des navires âgés de plus de 15 ans à des prix bas et n'ont que le souci de les rentabiliser le plus rapidement. Même lorsque les navires sont de construction récente, le fait de vouloir réduire les coûts d'exploitation pour être plus compétitif amène l'armateur à mal gérer le navire qui se dégrade très rapidement. Les compagnies n'hésitent pas à compresser les dépenses d'entretien et de réparation aux dépens des normes de sécurité en raison de leur coût élevé. Les charges d'équipages sont réduites au minimum en recrutant un nombre insuffisant de personnel peu qualifié avec de bas salaires et sans protection sociale. Pour preuve, en 1976, le coût journalier d'un navire français était de 2250 $, alors qu'un navire libérien armé par un équipage asiatique était de 700 $[348]. Il est évident dans ces conditions que le recours aux pavillons de complaisance devienne une nécessité si l'on sait qu'aucun contrôle des règles de sécurité ne pourra être opposé à ces armateurs. En plus de cet avantage économique[349], les armateurs en général des pays de tradition maritime jouissent d'une totale liberté d'action à accéder aux marchés et obtiennent facilement de prêts bancaires susceptibles de leur permettre de faire construire leur navire en Asie à moindre coût. Les causes économiques ne sont pas les seules ayant favorisé le développement du phénomène. Il en existe d'autres, d'ordre juridique qui constituent l'inertie ou la défaillance de l'Etat du pavillon.

Les Etats après avoir signé et ratifié les Conventions internationales en matière de sécurité maritime ont l'obligation de les respecter. Mais tel n'est souvent pas le cas et ceci se remarque par l'insuffisance de la réglementation nationale, une défaillance de l'administration maritime et des sanctions insuffisantes ou laxistes. L'insuffisance de la réglementation nationale se situe à deux niveaux. D'une part les normes internationales ne sont pas ratifiées par l'ensemble des pays de libre immatriculation. Concernant les accords régionaux, le MOU d'Abuja comme nous l'avions souligné n'est ratifié à ce jour que par dix des Etats qui le composent. D'autre part, chaque pays doit disposer d'une législation adéquate régulièrement actualisée si possible en tenant compte des évolutions techniques car le droit est le plus souvent en retard d'une catastrophe. La ratification d'un texte ne demeure pas le gage de son succès, car il faut le mettre effectivement en œuvre à travers une administration maritime qui doit jouer correctement son

---

[348] BAGUELIN (G.) : « *Les pavillons de complaisance* », Bureau des Etudes Economiques, statistiques et fiscales, Flotte de commerce. Secrétariat général de la marine marchande, n° 17614, février 1978, p. 13 et s.

[349] Sur l'intérêt économique des navires sous normes, voir CARON (M.) : « *Sécurité et concurrence* », Revue de l'AFCAN, n° 35, octobre 1996, pp. 11-12.
ATHANASSIOU (G.) : « *Aspects juridiques de la concurrence maritime* », Pédone, 1996, 546 pages.
SALVARANI (R.) et LINDSTROM (S.) : « *Looking behind the directive on port state control* », IJOSL, Part 1, 1997, p. 50.
OCDE: "*Competitive advantage obtained by some shipowners as a result of non-observance of applicable international rules and standards*", GD/96/4, 1996.
NEUMEISTER (M.): « *OCDE: l'intérêt financier du navire sous normes* », JMM, 2 février 1996, n° 3973, pp. 313-314.

rôle. Mais tel n'est pas le cas, puisque cette dernière est laxiste. La défaillance de l'administration maritime se situe au niveau de l'immatriculation des navires et surtout de leur contrôle. Contrairement aux pays de tradition maritime, les flottes de libre immatriculation acceptent sans rechigner l'immatriculation des navires étrangers, même si ceux-ci sont apparemment sous normes. Le but de la manœuvre étant un gain lucratif en dépit du non respect des règles de sécurité. Le contrôle des navires qui est l'indicateur du respect ou non de la réglementation n'est pas correctement effectué dans les pays de libre immatriculation. D'ailleurs, ils n'ont ni le désir ni le pouvoir de le faire. Le peu de contrôle effectué sur la base du MOU d'Abuja n'est-il pas révélateur de la défaillance des administrations maritimes nationales des pays concernés ? Par leur négligence, est-il superflu ou excessif de les comparer aux pavillons de complaisance ? Rappelons que le Liberia fait partie de l'accord. Pour être efficace, normalement chaque administration concernée par l'accord doit mettre à profit les escales des navires dans leur port afin de contrôler tous les documents et certificats internationaux exigés par les textes internationaux dans le cadre du « *port state control* ». Les navires qui présenteraient des défectuosités devront être sanctionnés rigoureusement en accord avec le MOU d'Abuja. Des mesures comme l'immobilisation du navire ou le paiement des amendes élevées doivent être régulièrement prises à l'encontre des contrevenants aux normes de sécurité, du social et de l'environnement. Les navires sous normes continuent de naviguer en raison de la défaillance des administrations maritimes et de la recherche du grand profit des armateurs en dépit d'une lutte qui se fait à présent à tous les niveaux : international, régional et national à cause des conséquences de ces navires[350]. Les institutions internationales ont leur mot à dire désormais dans le contrôle de la mise en œuvre des Conventions par les Etats.

B) Le contrôle sur l'application des normes internationales par les institutions spécialisées de l'ONU : OIT et OMI

Sur le plan international, le Règlement de l'OIT prévoit deux sortes de contrôle sur l'application effective des décisions prises par les Etats membres. Il s'agit du contrôle sur rapport et du contrôle sur plainte. En vertu de l'article 22 de la Convention OIT qui prévoit un système dit « *de contrôle mutuel* », chaque Etat doit fournir annuellement à l'Organisation un rapport pour

[350] Des spécialistes s'accordent à démontrer que les registres de libre immatriculation ne sont pas tous responsables de l'insécurité maritime car quelques uns des navires les plus modernes circulent de nos jours sous pavillon de complaisance. De même, certains registres interdisent l'immatriculation nouvelle de navires âgés et les principaux Etats de libre immatriculation sont parties aux normes pertinents de l'OMI et de l'OIT.
Voir par exemple LINDFELT (Lars) : « *Insurer's View Flag and Quality-Dilemma or opportunity* », Conference/BC London, november 1992.

chaque Convention ratifiée. Ce rapport établi sur formulaire expose le texte visé et les précisions sur les différents aspects juridiques et pratiques de son application. Ces rapports sont ainsi examinés par la commission d'experts et celle de l'application des Conventions et recommandations de la conférence, les deux organes spéciaux de l'OIT. Le but de cet examen est d'évaluer naturellement sa conformité aux obligations internationales sus visées dans les Conventions[351]. L'OMI a créé aussi de son côté, un Comité chargé de veiller sur l'application de ces normes pertinentes. Un tel contrôle est-il efficace ? Les rapports sont-ils conformes à la réalité ? Même s'il est relativement difficile à réaliser, ce contrôle permet aux organisations d'avoir une vue générale sur l'application des règles internationales et la plupart des gouvernements acceptent de collaborer à ces contrôles. A côté de ce contrôle existe celui sur plainte ou réclamation. Les organisations d'employeurs ou de travailleurs ont qualité pour adresser une réclamation contre tout Etat qui n'aurait pas assuré de manière satisfaisante à l'exécution d'une Convention à laquelle il est partie[352]. La procédure de plainte prévue également par la Constitution de l'OIT en son article 36 permet à un Etat membre de déposer contre un autre Etat membre une plainte lorsque ce dernier n'assure pas l'exécution d'une Convention à laquelle ils sont tous deux parties. La plainte est recevable même si l'Etat qui l'a déposée ne subit pas un préjudice direct. Une commission désignée par le conseil d'administration du BIT examine celle-ci et produit un rapport et fait des recommandations. Si les gouvernements rejettent le rapport, la question peut être adressée à la Cour Internationale de Justice qui la règlera en dernier ressort[353]. Ce contrôle fonctionne assez bien, mais il est indirect et très long à mettre en œuvre.

Les Etats dans un cadre régional[354] se sont donc saisis de la question du contrôle des normes et agissent efficacement à un niveau régional. Le MOU d'Abuja s'inscrit dans cet ordre d'idée et sa mise en œuvre effective par l'ensemble des Etats concernés peut permettre de réduire considérablement les navires sous normes qui fréquentent les ports de la sous région. Ceci doit passer par la ratification et l'application de toutes les normes pertinentes en matière de sécurité maritime. Grâce à une nouvelle répartition des compétences de contrôle, le principe de l'exclusivité du pavillon est peu à peu suppléé par les pouvoirs de l'Etat du port dans le cadre du « *port state control* ». Un contrôle systématique, uniforme et rigoureux dans l'ensemble des Etats

[351] VALTICOS (Nicolas) : « *Un système de contrôle international : la mise en œuvre des Conventions internationales du travail* ». Cours de l'Académie de Droit International, 1968, I T 123, p. 335.
[352] Article 24 de la Constitution de l'OIT
[353] Sur le mécanisme de contrôle des Conventions OIT, voir MONTCEAU (J. M.) : « *L'OIT* » : Que sais-je ?, n°836, PUF, Paris 1959.
[354] DE ROANY (Céline) : « *La mer du Nord, Laboratoire du Droit de l'Environnement marin* », Thèse de droit international public, sous la direction de Jean-Pierre BEURIER, Université de Nantes, 12 décembre 2003, 747 pages, p. 114 et s.

concernés demeure l'élément essentiel à l'efficacité d'un accord tel que le MOU d'Abuja. Les informations recueillies sur les navires grâce aux rapports de défectuosités centralisés par les différentes administrations nationales en envoyés au Centre régional de Pointe Noire permettront de mettre au point le fichier des navires sous normes. Ainsi ciblés, ces navires déjà bannis dans les eaux européennes pourront à leur tour être interdits de séjour dans les eaux de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Si tous les Memoranda existants adoptaient la même politique, à terme ces navires ne pourraient être bons que pour les chantiers de démolition. Le MOU d'Abuja n'ayant pas encore une force contraignante, ne laisse t-il pas la latitude aux Etats concernés de ne pas lutter efficacement contre les navires sous normes ? Que dire alors des Codes communautaires et autres de la marine marchande de chaque pays qui recommande à tout navire d'avoir à jour tous les titres de sécurité ?

La délivrance et le renouvellement de ces titres de sécurité au titre du contrôle de l'Etat du pavillon sont subordonnés à des inspections, aux visites du navire ou à des études sur pièces effectuées par les autorités ou les commissions de sécurité[355] de chaque pays, au titre du contrôle de l'Etat du pavillon. Selon le Code de la CEMAC, des textes nationaux détermineront les règles auxquelles doivent satisfaire les navires de chaque Etat membre pour la délivrance et le renouvellement de ces titres de sécurité. Il est donc important que chaque Etat prenne des lois aussi rigoureuses comme les Conventions internationales pour lutter contre le phénomène des navires sous normes[356]. La législation nationale ne doit pas se limiter à transposer dans l'ordre

[355] Les Articles 141et 142 du Code communautaire de la CEMAC : les conditions de délivrance et de renouvellement des titres de sécurité.

[356] Le niveau de la réglementation internationale s'est en effet fortement élevé en particulier sur les points suivants : **renforcement des règles de sécurité** des navires à passagers, en particulier suite aux naufrages du "Herald of Free Entreprise" en 1987 et de "l'Estonia" en 1994 ; **mise en oeuvre du code international de gestion de la sécurité** (code ISM) qui implique des audits des compagnies renouvelés tous les ans ; les audits des navires sont renouvelés tous les 36 mois ; **entrée en vigueur du code international de sûreté des navires et des installations portuaires** (code ISPS) le 1er juillet 2004, ; **renforcement des règles pour prévenir la pollution de l'air par les navires**. L'annexe VI de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), relative à la prévention de la pollution de l'air par les navires est entrée en vigueur le 19 mai 2005. Les dispositions actuelles portent sur le contrôle des émissions provenant des navires. Ces émissions sont les substances qui appauvrissent la couche d'ozone (par exemple les HCFC, le Halon), l'oxyde d'azote (NOx) provenant des moteurs Diesel (l'annexe prévoit de limiter la quantité d'oxyde d'azote émise par le moteur en se basant sur le Code Technique sur les Nox), les oxydes de soufre (SOx) provenant des combustibles utilisés à bord des navires et les composés organiques volatils (COV) provenant des navires citernes (principalement ceux transportant du pétrole brut) ; **gestion des eaux de ballast** : La Convention sur la gestion des eaux de ballast à été adoptée par l'OMI le 13 février 2004. La Convention prévoit d'imposer les dispositions suivantes :

- le traitement des eaux de ballast (fixation d'un seuil maximal de microorganismes dans les eaux rejetées - applicable entre 2014 et 2016) ;
- à défaut, le renouvellement à 95% des eaux de ballast avant l'entrée au port (applicable dès l'entrée en vigueur de la Convention) ;
- la tenue par le navire d'un registre des eaux de ballast ;
- la délivrance d'un certificat par l'Etat du pavillon et un contrôle par l'Etat du port ;
- le traitement des sédiments, dans les terminaux désignés par chaque Etat partie et où ont lieu le nettoyage ou la réparation des citernes à ballast.

interne les normes internationales mais elle doit en être non seulement le relais et peut parfois anticiper dans certains cas. En France le décret du 17 février 1968 et la circulaire du 26 août 1976 sur le contrôle des navires ne sont que la transposition en droit français des dispositions de la Résolution 321 (2) de l'OMCI du 12 novembre 1975. L'activité de contrôle des navires sous pavillon français est l'activité principale des 16 centres de sécurité des navires. Grâce aux efforts réalisés, la France est classée parmi les meilleurs pavillons sur la liste blanche des Etats contrôlés au sein du Mémorandum de Paris. Selon l'article 4 de loi française n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer, « *le commandant ou le commandant de bord peut ordonner la visite du navire. Celle-ci comporte l'envoi d'une équipe pour contrôler les documents de bord et procéder aux vérifications prévues par le droit international ou par les lois et règlements de la République. La constatation des infractions est faite par les agents habilités par les textes particuliers applicables et selon les procédures prévues par ces textes* ».

Aux Etats-Unis, la législation américaine a joué un rôle de premier plan en prenant le plus souvent des mesures unilatérales dans le sens d'un renforcement des normes de sécurité. On peut citer comme exemples, la législation de 1966 sur les navires à passagers, le « *Federal Water pollution control amendements »*, *l'Oil Pollution Act* de 1990 et depuis le 11 septembre 2001, ils sont à l'origine du Code ISPS entré en vigueur depuis juillet 2004. Lorsqu'il existe des vides juridiques dans les textes internationaux ou quand les Etats sont confrontés à des situations nouvelles, ils n'hésitent pas à légiférer. C'est le cas notamment de la loi du 26 juin 1970 du Canada qui a été édictée pour prévenir la pollution accidentelle. Ainsi, à l'intérieur d'une zone définie, le gouvernement a édicté une réglementation spéciale en ce qui concerne l'équipement, l'exploitation des navires de même que les règles de navigation. D'importants pouvoirs par cette même loi sont accordés aux administrations maritimes dans ces zones pour restreindre la navigation à certaines périodes et même refuser l'accès à certains navires non conformes aux normes canadiennes en totale contradiction avec le principe séculaire du libre accès au port des navires. Chaque navire fréquentant les eaux canadiennes doit avoir un « *certificat de prévention de la pollution dans l'Arctique* » et le défaut d'un tel certificat peut entraîner la saisie du navire et de sa cargaison. Le tribunal canadien est compétent pour ordonner la condamnation de tous les contrevenants.

CONCLUSION DE LA PREMIERE PARTIE

La signature du MOU d'Abuja consacre les compétences de l'Etat du port en matière de contrôle des navires par l'Etat du port en Afrique. Mais pour atteindre ses objectifs et sa principale finalité, tous les obstacles auxquels la mise en œuvre effective est confrontée doivent être éliminés. Depuis la signature du Mémorandum d'entente d'Abuja le 22 octobre 1999, on peut affirmer sans se tromper que sur les dix neuf (19) Autorités maritimes ayant participé aux travaux préparatoires, seize (16) l'avaient signé à la Réunion d'Abuja et dix (10) l'ont accepté formellement. Sur les 16 signataires, trois ou quatre seulement sont véritablement actifs dans la région concernée en procédant au contrôle des navires étrangers, compétence consacrée par le MOU d'Abuja. Il s'agit de l'Afrique du Sud, du Nigeria, de la République du Congo et de la Gambie accessoirement[357]. On peut y ajouter pour être large le Gabon en 2002 qui avait envoyé quelques rapports. Ces quatre principales Administrations maritimes ont réalisé en 2006, un total de mille quatre cent onze (1411) inspections selon le rapport annuel de cette même année[358] (Afrique du Sud : 612 contrôles, Congo : 642, Nigeria : 147 et Gambie : 10). Quatre (4) sont plus ou moins à jour de leurs contributions financières, c'est-à-dire en tête le Nigeria qui finance le MOU d'Abuja à partir du Fond Régional Spécial Maritime en plus de ses contributions financières au Budget ; la Sierra Leone ; le Congo et le Ghana[359]. Il n'est donc pas étonnant de se rendre compte qu'il n'existe qu'au début de 2010 que quatre rapports annuels établis par le Secrétariat. L'implication de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre dans ce domaine très sensible est pour l'instant négligeable et doit susciter l'intérêt de tous les acteurs du monde maritime si l'on veut contribuer à rendre les mers et les océans propres dans cette région et éliminer les navires sous normes.

La sécurité maritime est devenue de nos jours l'affaire de tous, et le continent africain ne doit pas encore occuper à ce niveau la dernière place au niveau mondial. Une prise de conscience à tous les niveaux doit être le credo de tous les acteurs du monde maritime pour éliminer les difficultés qui entravent le bon fonctionnement du MOU d'Abuja dans la région. Toutes les Autorités maritimes concernées doivent donc à tout prix accepter formellement le Mémorandum

[357] ZINSOU (Amour Christian) : « *Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* » in Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports (RAMATRANS), n° 1, juillet 2009, 100 pages, pp. 25-36 ; « *Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* », in ADMO, Tome XXVII, 2009, 518 pages, pp. 353-377.Voir aussi, Revue électronique Neptunus 2008/ vol 14-3 ; 2009/ vol 15-1.

[358] Voir Rapport préc., pp. 9-10.

[359] Voir Etats d'arriérés des contributions financières des Etats membres du MOU d'Abuja (2002-2008) in Annexes de la 6ème réunion du MOU d'Abuja, préc., p.175.

et tous les instruments pertinents auxquels il se réfère. Tous les Etats doivent également mettre en place les Centres maritimes nationaux. La création de l'Agence nationale des Affaires maritimes du Sénégal en avril 2009 après celle du Centre national d'information et de documentation maritimes du Congo le 23 mars 2007[360] doivent être saluées à juste titre. Le Secrétaire Général du MOU d'Abuja en collaboration avec le Président du Comité doivent intensifier les missions de sensibilisation en préparant d'avance les lettres d'acceptation à soumettre aux Ministres des Transports des Etats concernés pour signature. Mais avant cela, des négociations par voie diplomatique auront balisé le terrain[361]. Les Autorités concernées doivent de notre point de vue être imaginatives et trouver des solutions quant au paiement de leurs contributions financières pour faire fonctionner les organes du Mémorandum. Un devoir de conscience s'impose surtout aux chefs d'Etats et de gouvernements des pays de la région afin que le Mémorandum ne connaisse pas le même sort que la compagnie multinationale « *Air Afrique* » dans le domaine de l'aviation civile. A l'heure de la protection de l'environnement, il faut absolument faire de la politique sécuritaire maritime, un grand chantier afin de pouvoir laisser une mer propre aux générations futures. Il y va du développement de la région et du continent africain *in fine*. Le jeu en vaut la chandelle, même si l'on ne perçoit pas pour l'instant l'intérêt matériel et immédiat qu'on en tire. Le MOU d'Abuja est un accord pertinent pour le renforcement de la sécurité des transports maritime en Afrique. Se référant aux Conventions internationales en matière de sécurité maritime, il organise le contrôle des navires dans les ports africains liés par l'accord. Cependant sa communautarisation à travers la définition et la mise en œuvre d'une nouvelle politique africaine commune de la sécurité des transports maritimes que nous appelons de tous nos vœux est cependant une œuvre titanesque et gigantesque où l'on devra à l'instar de la fable de La Fontaine « *Le laboureur et ses enfants* » : « *fouiller, bêcher et ne laisser nulle place ou la main ne passe et repasse* ».

[360] Voir le Décret de création du Centre national du Congo in *Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports* (RAMATRANS), n° 1, juillet 2009, 100 pages, p. 92. Rappelons que cette Revue s'inscrit parfaitement dans la registre du Programme prioritaire 1 : « *L'Union Africaine, notre avenir* », les supports de communication de l'UA. RAMATRANS (initiative du gouvernement congolais et du Prof. Martin NDENDE (Institut Eurafrique Export) qui avait permis entre temps de faire paraître 6 numéros de la Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes) complète donc la Revue de l'intégration africaine, particulièrement dans les domaines des Affaires maritimes et des transports. Voir vol. 3, Plan d'Actions de la Commission de l'UA préc. p. 9.

[361] Annexes de la 6ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, 229 pages, Annexe 4 : Rapport de la mission de sensibilisation au Bénin, Togo et Ghana, pp. 51-59. Concernant le Bénin, nous avions écrit en son temps au Ministre en charge des transports maritimes depuis Pointe Noire, le 26 Janvier 2007 où nous étions en stage, pour appeler son attention sur justement cette réunion du Comité du MOU d'Abuja à Cotonou.

DEUXIEME PARTIE

LE MOU D'ABUJA : UN ACCORD PERTINENT POUR LE RENFORCEMENT DE LA SECURITE DES TRANSPORTS MARITIMES EN AFRIQUE

Les transports maritimes comprennent : le trafic maritime, les transports de marchandises et de passagers. Les transports en général (ferroviaires, routiers, fluviaux et maritimes) se révèlent vitaux, car constituant non seulement les vecteurs des échanges commerciaux (commerce local et commerce international), mais aussi l'outil indispensable à la circulation des personnes et des biens. Le droit, instrument par excellence au service du développement économique et de l'intégration des Etats, doit pouvoir assurer la protection des populations. Le droit des transports maritimes est le fondement devant permettre de mettre en œuvre celui de la sécurité des transports maritimes. La sécurité des transports maritimes consiste en la prise en compte de tous les facteurs devant permettre d'assurer non seulement la protection des personnes embarquées sur un navire, mais aussi la sécurité des marchandises, la sécurité et la sûreté du navire et enfin la préservation de l'environnement marin. L'efficacité de la sécurité des transports maritimes se perçoit nettement au niveau des ensembles régionaux qui harmonisent et communautarisent leurs législations nationales. Le MOU d'Abuja en matière de contrôle des navires par l'Etat du port, se situe dans ce cadre et vient compléter en Afrique dans le domaine des transports (surtout en Afrique de l'Ouest et du Centre), les vastes chantiers de *« communautarisation »* des réglementations et des politiques législatives, en parfaite harmonie avec les Conventions internationales. Il est à ce titre un instrument de communautarisation du droit de la sécurité des transports maritimes et s'inscrit dans les différents instruments communautaires en chantiers que sont entre autres :

- Codes communautaires de la Marine marchande et de l'Aviation civile des pays de la CEMAC (Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale),
- Actes uniformes OHADA (Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique) sur les transports routiers de marchandises,
- Réglementations des transports terrestres en zones UEMOA (Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine) et CEDEAO (Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest),
- Un arsenal juridique au service de l'ASECNA (Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique), et au service de l'OMAOC (Organisation Maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre),
- Adoption régionale de Conventions internationales,
- La charte africaine des transports maritimes. etc.….

Les Etats africains perçoivent de plus en plus la nécessité d'utiliser l'outil juridique comme un puissant moteur de l'intégration communautaire et du développement du continent. L'œuvre de la communautarisation du droit en Afrique entamée il y a quelques années, devra être poursuivie tant au niveau régional mais surtout continental dans le cadre d'une politique

commune du droit des transports et en particulier de celui de la sécurité des transports maritimes. En signant en 1999 le MOU d'Abuja, les pays de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre mettaient un accent particulier sur les moyens devant leur permettre de renforcer la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin et l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins. En se référant aux Conventions internationales, aux Protocoles et amendements à ces Conventions de même qu'aux textes ayant force obligatoire qui s'y rapportent et qui sont en vigueur, le MOU d'Abuja est un accord administratif certes, mais un accord pertinent en matière de sécurité maritime et d'organisation du contrôle des navires étrangers (Titre I). Etant un instrument de communautarisation du droit de la sécurité maritime, à l'avenir sa communautarisation à travers une politique commune africaine de la sécurité des transports, pourquoi pas inspirée de celle de l'Union Européenne permettra sûrement aux Etats de mieux organiser les contrôles des navires étrangers fréquentant leurs ports en Afrique (Titre II).

TITRE I

LE MOU D'ABUJA : UN ACCORD ADMINISTRATIF PERTINENT EN MATIERE DE SECURITE MARITIME ET D'ORGANISATION DU CONTROLE DES NAVIRES ETRANGERS

Le secteur maritime est l'un des piliers de l'économie africaine qui pourrait lui permettre d'assurer le développement intégral du continent afin que ce dernier fasse désormais un pas important dans le commerce international. Rappelons que 95% des échanges commerciaux en direction de l'Afrique se font par voie maritime. Pour la vitalité et le dynamisme des économies africaines, il est donc impérieux de suivre de près tout ce qui concourt à la pérennité de ce mode de transport. Qu'il transporte des passagers ou des marchandises, le navire et particulièrement l'équipage a le devoir de respecter scrupuleusement les normes internationales en matière de sécurité pour préserver les hommes mais aussi les biens (navire et marchandises) et l'environnement. C'est donc pour toutes ces raisons et surtout à cause des grandes catastrophes qu'ont connu et que connaissent d'ailleurs encore les transports maritimes que d'importantes Conventions internationales ont été signées et ne cessent de s'améliorer constamment. « *En effet, sensible à la sécurité de la navigation commerciale internationale* », l'Organisation des Nations Unies a joué et continue de jouer « *à travers divers organismes spécialisés un rôle législatif moteur dans les domaines particuliers de la sécurité et de la protection technique des transports maritimes* »[362]. L'Organisation Maritime Internationale (OMI) regroupant 168 Etats et 3 membres associés, est à l'origine de la majorité des normes techniques et des règles juridiques

[362] NDENDE (Martin) : « *L'activité normative des Nations-Unies dans le domaine des transports maritimes internationaux* », RAMATRANS, n° 1, Juillet 2009, pp. 8-11.
Créée par une Convention internationale adoptée le 6 mars 1948 à Genève et entrée en vigueur 10 ans plus tard le 17 mars 1958, l'OMI est rattachée à l'Organisation des nations unies (ONU) « *en tant qu'institution spécialisée dans le domaine de la navigation maritime et de ses effets sur le milieu marin* ». Sa devise « *Une navigation plus sûre et des océans plus propres* » lui a permis de participer à l'élaboration d'une soixantaine de Conventions et Protocoles et d'une cinquantaine de Codes. Ses organes techniques (Comité de la Sécurité Maritime, Comité Juridique, Comité de la Protection du Milieu Marin, etc.) tous confondus ont adopté pas moins de 1584 Résolutions.
SUDRE (F.) : « *L'OMI : institution spécialisée des Nations Unies* », Thèse de droit public, Université de Montpellier, 1973, p. 15.
CHALAIN (H.) : « *60ème anniversaire de l'OMI : Une démarche de qualité innovante pour l'Organisation Maritime Internationale* », DMF n° 692, mai 2008, pp. 408-415.
MITROPOULOS (E.) : « *Réponses de l'OMI aux défis environnementaux actuels* », Journée mondiale de la mer 2007, www.imo.org

relatives à la sécurité maritime et à la préservation de l'environnement contre les différentes sources de pollution. Sa devise « *Une navigation plus sûre et des océans plus propres* » lui a permis de participer à l'élaboration d'une soixantaine de Conventions et Protocoles et d'une cinquantaine de Codes. Ses organes techniques[363] (Comité de la Sécurité Maritime, Comité Juridique, Comité de la Protection du Milieu Marin, Comité de la coopération technique, Comité de la simplification des formalités) tous confondus ont adopté pas moins de 1584 Résolutions. En matière de protection des marins, l'OIT a joué également un rôle important dans l'élaboration et l'adoption des normes sociales pertinentes. Depuis 1920, elle a adopté plusieurs Conventions et Recommandations, mettant au point le « *Statut international des marins* »[364]. La référence du MOU d'Abuja à ses normes internationales fait du texte un accord pertinent en matière de sécurité maritime (Chapitre 1). Il permet aux administrations maritimes nationales d'organiser matériellement le contrôle des navires par l'Etat du port en Afrique (Chapitre 2).

[363] Neuf sous-Comités assistent le MSC et le MEPC dans leurs travaux. Ce sont :
- liquides et gaz en vrac (BLG),
- marchandises dangereuses, cargaisons solides et conteneurs (DSC),
- prévention de l'incendie (FP),
- radiocommunications et recherche et sauvetage (COMSAR),
- sécurité de la navigation (NAV),
- conception et équipement du navire (DE),
- stabilité et lignes de charge et sécurité des navires de pêche (SLF),
- normes de formation et de veille (STW),
- application des instruments par l'État du pavillon (FSI).

[364] RIPERT (G.) : « *Les Conventions internationales du travail maritime de 1926* », Revue de Droit maritime comparé, janvier-juin 1928, pp.36 et s.;
VALTICOS (N.) : « *Cinquante années d'activités normative de l'Organisation Internationale du Travail* », R.I.T. 1996, pp. 431 et s.
BARTOLOMEI DE LA CRUZ (H. G). et EUZEBY (A.) : « *L'organisation Internationale du Travail* », Paris PUF, Que sais-je ? 1997, p. 46 et s.
MORIN (Jacques-Yvan), RIGALDIES (Francis) et TURP (Daniel) : « *Droit international public* », notes et documents, Tome 1 Documents d'intérêt général, 2ème édition, Les Editions Thémis, 1987, 1030 pages, pp.76 à 93.
On estime qu'entre 1919, date de sa création, et 1988 , l'OIT a adopté 166 Conventions et 174 Recommandations sur le travail en général. Voir OIT : « *Conventions et Recommandations sur le travail maritime* », BIT, Genève 1988, p. 2. Concernant les marins, on peut retenir 47 Conventions et 32 Recommandations. La CTM, 2006 adoptée le 23 février 2006 regroupe la plupart de ces normes en une Convention Unique, CTM,2006, 97 pages.

CHAPITRE I

UN ACCORD PERTINENT SE REFERANT AUX CONVENTIONS INTERNATIONALES EN MATIERE DE SECURITE MARITIME

Parmi les Conventions internationales auxquelles il faut ajouter les Protocoles et amendements, celles qui ont été retenues et qualifiées d'« *instruments pertinents* » par le Mémorandum d'Abuja, et tous les textes ayant force obligatoire qui s'y rapportent et qui sont en vigueur en matière de sécurité maritime, sont les suivantes[365] :

- Convention internationale sur les lignes de charge (Convention LL), signée à Londres le 5 avril 1966 entrée en vigueur le 21 juillet 1968 (LOADLINES 66). Le MOU d'Abuja ne cite pas le Protocole du 11 novembre 1988 qu'on peut y ajouter, entrée en vigueur le 3 février 2000;

- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer signée à Londres le 1er novembre 1974, entrée en vigueur le 25 mai 1980 (SOLAS 74) ;

- Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer ;

- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires, signée à Londres le 2 novembre 1973, entrée en vigueur le 2 octobre 1983, telle que modifiée par le Protocole du 17 février 1978 y relatif (MARPOL 73/78). Cette Convention a été plusieurs fois amendée (Amendements du 12 novembre 1993 aux Annexes I et II, Amendements du 27 avril 2001 portant modification de l'Annexe I, Amendements du 4 décembre 2003 modifiant la règle 13G) ;

- Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), signée à Londres le 7 juillet 1978, entrée en vigueur le 28 avril 1984 et amendée le 7 juillet 1995;

- Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages de mer, adoptée à Londres le 20 octobre 1972, entrée en vigueur le 15 juillet 1977 (COLREG 72) ;

[365] Section 2 du Mémorandum d'Abuja

- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage de navires ;

- Convention n° 147 de l'OIT, concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, signée à Genève le 29 octobre 1976 et entrée en vigueur le 28 novembre 1981 (Convention n° 147 OIT).

A tout cela on peut ajouter même si le Mémorandum ne les cite pas, en raison de l'importance de la gestion de la sécurité dans les armements et le lien entre sécurité et sûreté :

- le Code international de la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires (Code ISM[366]) ;
- et le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (ISPS) entré en vigueur en le 1er juillet 2004.

A la deuxième réunion du Comité du MOU d'Abuja tenue à Dakar en février 2002, le Ministre de l'Equipement et des Transports du Sénégal dans son allocution exhortait les Etats membres à ratifier les Conventions internationales pertinentes qui selon lui « *forment le cadre légal et administratif pour la mise en œuvre des opérations du contrôle par l'Etat du port dans la sous-région.* »[367] A ce jour les Etats signataires du MOU d'Abuja ont ratifié, pour la plupart les grandes Conventions internationales en matière de sécurité maritime. Tous les dix Etats ayant adhéré au MOU d'Abuja sont à jour en la matière. Il s'agit bien entendu du Sénégal, de la Sierra Leone, du Congo[368], de la Guinée, du Nigeria[369], du Ghana, du Bénin, de la Gambie, du Togo et du Gabon. La sécurité maritime est au cœur de l'adoption des instruments pertinents (Section 1). En se référant à ces instruments pertinents le MOU d'Abuja a indubitablement un intérêt juridique certain (Section 2).

[366] Un cours régional sur le contrôle de la mise en œuvre du Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM) a été dispensé par les Commandants Abdelfathah BOUZOUBAA de nationalité marocaine et Bertrand APPERY de nationalité française aux délégués du Bénin, du Cameroun, du Cap Vert, de la Côte d'Ivoire, du Congo, du Gabon, de la Guinée, de Madagascar, de la Mauritanie, du Sénégal et du Togo. Ce cours régional s'est déroulé à Pointe Noire du 12 au 16 décembre 2005 sous le patronage du Ministre des Transports maritimes et de la marine marchande avec l'assistance technique de l'OMI. Voir : « *Cours régional sur le contrôle de la mise en œuvre du Code ISM* », in Revue Congolaise des Transports et des Affaires Maritimes, n° 5, juillet-décembre 2006, p.156.

[367] Rapport de la deuxième Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Dakar, Sénégal du 11 au 13 février 2002, 76 pages, p.2.

[368] Voir : « *Note de synthèse à son Excellence Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé du transport maritime et de la marine marchande* » du 04 février 2003.

[369] Communication présentée par le Délégué du Nigeria : « *Rapport sur les activités en cours après la première Réunion du Comité* » in Rapport de la deuxième Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Dakar, Sénégal du 11 au 13 février 2002, 76 pages, p.53.

Section 1 : La sécurité maritime au cœur des instruments pertinents

Toutes les Conventions internationales en matière de sécurité maritime peuvent être classées en deux grandes rubriques à savoir : celles se rapportant à l'aspect humain (équipage et personnel) et celles qui prennent en compte l'aspect matériel (navire et équipement). L'institution des contrôles des navires par le Mémorandum d'Abuja, loin d'être une innovation en la matière se fonde naturellement sur le corpus des textes internationaux édictés sous la conduite de l'OMI et de l'OIT[370]. Les instruments pertinents en matière de sécurité maritime, auxquels le MOU d'Abuja se réfère peuvent donc être classés en deux approches à savoir ceux qui mettent un accent sur l'aspect humain notamment la STCW, la Convention n° 147 de l'OIT et accessoirement la COLREG (Paragraphe 1) et ceux qui portent sur l'aspect matériel et technique : SOLAS, MARPOL, et LL66 (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La sécurité maritime : facteur de l'aspect humain

L'objectif du renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique ne peut être atteint sans la mise en œuvre des instruments pertinents en matière de sécurité maritime. C'est pourquoi, le Mémorandum d'Abuja incite chaque autorité à prendre les dispositions nécessaires pour ratifier ou adhérer à ces instruments pertinents[371]. Le contrôle des navires est la pierre angulaire du renforcement de la sécurité maritime même s'il existe d'autres moyens de l'atteindre. L'article 1.2 du MOU d'Abuja dispose que « *chaque autorité établit et met en œuvre un système efficace de contrôle par l'Etat du port en vue d'assurer, sans discrimination quant au pavillon, que les navires de commerce étrangers visitant les ports de son Etat sont conformes aux normes établies dans les instruments pertinents tels que définis dans la Section 2* ». Les instruments pertinents contiennent des dispositions techniques de contrôle des navires en ce qui concerne la structure, l'armement, les équipements de sécurité à bord, la vie à bord et l'équipage. Le capitaine, le second, les matelots, les officiers pont et machine, bref tous les membres de l'équipage doivent disposer d'une bonne connaissance et bien maîtriser chacun en son domaine les normes internationales en matière de sécurité. La STCW traite particulièrement des normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille. La Convention n°147 de

[370] CHARBONNEAU (Alexandre) : « *L'OIT et le droit international du travail maritime : une vocation universelle pour une action diversifiée* », RCTAM, n° 5 juillet-Décembre 2006, 3ème année, pp. 9 –64 ;
« *Consolidation et effectivité des normes maritimes de l'OIT : la Convention du travail maritime 2006* » in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, n° 6 janvier-mai 2007 ;
« *Les foyers d'accueil des marins à l'origine d'une action normative en faveur des marins abandonnés ?* », Droit Maritime Français 2003, pp.638-652.
[371] Section 1.1 du Mémorandum d'Abuja.

l'OIT donne naissance au contrôle social des navires, tandis que la COLREG accessoirement exige une parfaite maîtrise des règles d'abordage par les membres de l'équipage.

A) La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer de délivrance des brevets et de veille (STCW) et son incidence sur la sécurité maritime

La première version de la Convention STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping*) est du 7 juillet 1978[372]. Elle est entrée en vigueur le 28 avril 1984 et amendée le 7 juillet 1995. Cette Convention met en place un système de brevets à délivrer par les Etats contractants à leurs marins. Les titres de Capitaine, d'officier, de mécanicien ou de matelot font l'objet de brevets que les intéressés doivent avoir après une formation. Les conditions requises pour obtenir ce brevet sont énumérées dans l'annexe de la Convention. La nouvelle version de la Convention de 1995 tend à spécialiser les navigants par fonction (machine, pont) et par type de navires (pétroliers, chimiquiers, gaziers, cars-ferries)[373].

La formation du personnel des activités maritimes est assurée en Afrique par deux grandes institutions que sont : l'Académie Régionale Maritime d'Accra au Ghana (transformée depuis octobre 2007 en Université Maritime Régionale) et l'Académie Régionale des Sciences et Techniques de la Mer (ARSTM) dont le Siège est en Côte d'Ivoire[374]**.** Pour les Etats francophones, l'ARSTM est particulièrement une institution régionale de référence pour une formation d'excellence aux métiers de la mer et de l'industrie. Il est un établissement scolaire de haute performance, qui a pour vocation la formation des Cadres Supérieurs du secteur maritime, para-maritime et industriel. L'ARSTM est :

- une branche de l'Université Maritime de Malmoe (Suède) ;
- membre du Réseau Mondial CNUCED / TRAINMAR (*Training in the field of Maritime Transport*) créé en 1980 ;
- un Centre de Ressources TRAINMAR des pays membres de l'OMAOC

L'Ecole Supérieure de Navigation (ESN) qui abrite en son sein le CEAM (le Collège d'Enseignement et d'Apprentissage Maritime), et l'Ecole Supérieure des Transports Maritimes (ESTM) que l'Académie a créé lui permettent de préparer les diplômes suivants :

- Brevet d'officier
- Brevet de capitaine (7 ans) ou lieutenant (6 ans)

[372] QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 465 – 475.
[373] CUISIGNIEZ (R) : « *La sécurité est-elle en voie d'amélioration ?* », AFCAN Informations, Octobre 1998, N°43, p. 7. La doctrine française est favorable à une polyvalence dans la formation des navigants ; « *La réglementation de sécurité à bord des navires marchands* », Bibliothèque de l'Institut français d'aide à la formation d'aide à la formation professionnelle maritime, éditions Infomer, Rennes , 2002, 437 pages, p.162.
[374] Voir : http://www.arstm.org/ARSTM_fr/index.php

- BTS de maintenance industrielle (2 ans)
- Diplôme d'études techniques en transport maritime
- Diplôme d'Etudes Techniques de Transport Maritime (bac+2)

L'ARSTM est une institution communautaire qui appartient à 15 pays d'Afrique francophone (Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Centrafrique, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée, Mali, Mauritanie, Niger, République Démocratique du Congo, Sénégal, Tchad, Togo). On y est recruté par voie de concours.

Dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port, les Etats du port, parties à cette Convention peuvent contrôler la présence des brevets de l'équipage lorsque le navire est dans leur zone de juridiction. Ils ont même la possibilité d'immobiliser le navire si l'inspecteur constate de graves carences pouvant mettre en danger les personnes, les biens et l'environnement. En ce sens, il peut retenir pendant un certain temps le navire s'il constate que l'équipage ne s'est pas reposé suffisamment pour être apte à naviguer à nouveau[375]. La Convention n° 147 de l'OIT organise particulièrement le contrôle des normes sociales.

B) La Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (Convention OIT 147), siège du contrôle social.

La 62ème conférence maritime de l'OIT s'est attachée en 1976 à élaborer et à adopter une Convention reprenant de nombreuses prescriptions minimales antérieures en matière de marine marchande. La Convention n° 147 venait ainsi d'être adoptée le 29 octobre 1976[376] et ses prescriptions s'imposent à l'Etat du pavillon, s'il la ratifie. Dans ce cas, il doit alors édicter une législation nationale suffisante afin d'assurer un contrôle efficace des conditions d'emploi à bord par des inspections et effectuer une enquête officielle sur tous les accidents maritimes graves impliquant des navires immatriculés sur son territoire (Art. 2). Elle est entrée en vigueur le 28 Novembre 1981 et consacre de la manière la plus précise la notion du « *port state control* ». Elle permet ainsi à l'Etat du port d'étendre son contrôle sur les navires des Etats n'ayant pas ratifié cette Convention. C'est l'article 4 de la Convention qui en est le siège puisqu'il dispose : « s*i un membre qui a ratifié la présente Convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente Convention, après que celle-ci entrera en vigueur, il peut adresser un rapport au*

[375] CHAUMETTE (P) : « *Le contrôle des navires par l'Etat du port* », Actes du Colloque de Rezé "*Les marins abandonnés*", CCFD, 1998, p. 145.
[376] QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 412-418.

gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire ... et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé ». Cependant, il ne *« devra pas retenir ou retarder indûment le navire ».* La Convention n°147 de l'OIT impose à l'État du pavillon qui la ratifie, de se doter d'une législation équivalente dans son ensemble aux Conventions fondamentales annexées[377] qui constituent des normes minima de protection des marins du commerce. Il s'agit de :

- la Convention (N°138) sur l'âge minimum, 1973 ou Convention (N°58) sur l'âge minimum (travail maritime) révisée, 1936, ou Convention (N°7) sur l'âge minimum (travail maritime), 1920 ;
- la Convention (N° 55) sur les obligations de l'armateur en cas de maladie ou d'accident des gens de mer, 1936, ou Convention (N° 56) sur l'assurance maladie des gens de mer, 1936, ou Convention (N° 130) concernant les soins médicaux et les indemnités de maladie, 1969 ;
- la Convention (N° 73) sur l'examen médical des gens de mer, 1946 ;
- la Convention (N° 134) sur la prévention des accidents (gens de mer), 1970 (articles 4 et 7) ;
- la Convention (N° 92) sur le logement des équipages (révisée), 1949 ;
- la Convention (N° 68) sur l'alimentation et le service de table (équipage des navires), 1946 (article 5) ;
- la Convention (N° 53) sur les brevets de capacité des officiers, 1939 (articles 3 et 4) ;
- la Convention (N° 22) sur le contrat d'engagement des marins, 1926 ;
- la Convention (N° 87) sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948 ;
- la Convention (N° 98) sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949.

La Convention n° 91 de 1949 sur les congés payés, et celle n° 146 de 1976 sur le même thème ne sont pas citées dans les annexes de la Convention n° 147. Ce n'est qu'en 1996 qu'un consensus a permis l'adoption de la Convention n° 180 portant sur la durée du travail des gens de mer. Les modalités de contrôle de l'application de ces Conventions sont décrites dans le chapitre suivant à propos de l'organisation des contrôles. Une connaissance des règles de la Convention dénommée COLREG permet au capitaine d'éviter les abordages en mer.

[377] idem

C) La réduction des accidents par l'application de la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer

La COLREG (*Collision Regulations*) a été signée le 20 octobre 1972 et est entrée en vigueur le 15 juillet 1977[378]. Elle réglemente les règles en matière de navigation et d'équipement (Partie A : Généralités ; Partie B : règles de barre et de route ; Partie C : feux et marque ; Partie D : signaux sonores et lumineux ; Partie E : exemptions.) afin d'éviter les abordages. Le champ d'application du Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages[379] en mer est vaste car il s'applique à tous les navires en haute mer et dans toutes les eaux attenantes accessibles aux navires de mer[380]. En conséquence, tout manquement à l'une des règles du présent règlement ne saurait exonérer le navire, son propriétaire, le capitaine ou l'équipage du navire des conséquences d'une négligence quelconque[381]. Elle est subdivisée en cinq parties (A, B, C, D, E).

La partie A de la Convention est intitulé : Généralités.

La partie B intitulé Règles de barre et de route de la Convention s'articule autour des points suivants :

Section 1 : conduite des navires dans toutes les conditions de visibilité,

Section 2 : conduite des navires en vue les uns des autres,

Section 3 : conduite des navires par visibilité réduite,

La partie C traite des feux et marques tandis que la partie D a trait aux signaux sonores et lumineux.

La partie E qui est la dernière a été consacrée aux exemptions.

Quatre annexes complètent la Convention. La première est consacrée à l'emplacement et caractéristiques techniques des feux et marques. La deuxième a trait aux signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres. La troisième aborde les caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore et la quatrième définit les signaux de détresse. Les marques et signaux, les feux des navires, etc. font partie de la signalisation maritime que tout naviguant doit connaître parfaitement. Ci dessous quelques exemples[382].

---

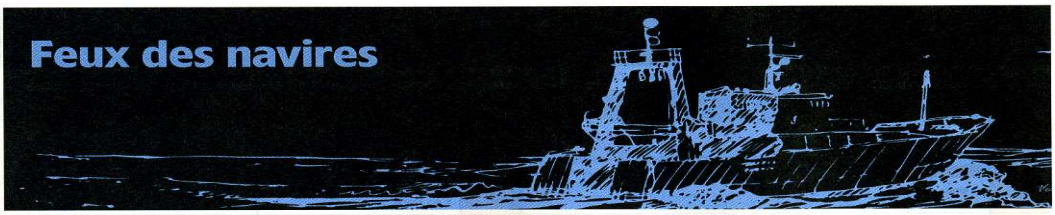
[378] QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 287-325.

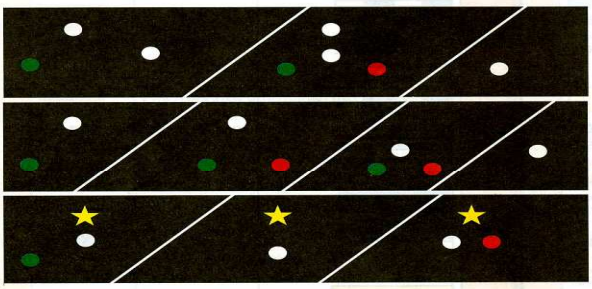
[379] Selon l'article 180 du Code communautaire (projet de texte révisé, juin 2008) de la CEMAC, « *est considéré comme abordage toute collision entre navires et/ou bateaux de navigation intérieure quelles que soient la nature et le régime des eaux* ».

[380] Partie A- Règle 1 du COLREG

[381] Règle 2 du Règlement

[382] BEURIER (J-P) : « *La sécurité des transports maritimes* », exposé projeté lors du séminaire international pour la formation et le renforcement de l'expertise juridique des cadres des organisations, entreprises et administrations





Navires à propulsion mécanique

Navire de longueur ≥ 50 m
- faisant route vers la droite de l'observateur
- de face
- de l'arrière

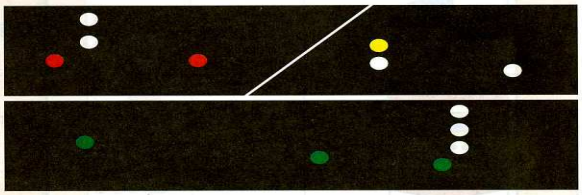
Navire de moins de 50 m
- faisant route vers la droite de l'observateur
- de face
- 12 m : feu blanc visible sur tout l'horizon et feux de route
- – 7 m et – 7 nœuds : feu blanc sur tout l'horizon

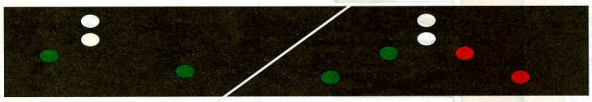
- Hydroglisseur faisant route vers la droite de l'observateur
- Sous-marin ou hydroglisseur de l'arrière
- Sous-marin faisant route vers la gauche de l'observateur

Remorqueur et remorqués

- Remorqueur < 50 m avec remorque de moins de 200 m faisant route vers la gauche de l'observateur
- Remorque de toute longueur vue de l'arrière

- Remorqueur avec remorque de plus de 200 m faisant route vers la droite de l'observateur (deux remorqués)



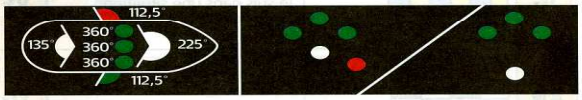


Remorqueurs à couple - pousseur et poussé

- Remorqués à couple faisant route vers la droite de l'observateur
- Remorqués à couple venant face à l'observateur

Dragueurs (de mine...) en opération

- Dragueur en opération faisant route vers la gauche de l'observateur
- Dragueur en opération vu par l'arrière





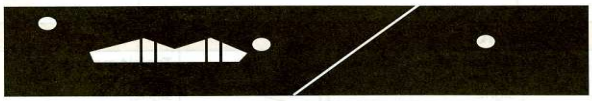
Navire handicapé par son tirant d'eau / navire échou

- Navire handicapé vu de l'arrière
- Navire échoué : feux visibles sur tout l'horizon (non obligatoire pour les – 7 m sauf en tout lieu de passage

Bateau-pilote en service

- Bateau pilote au mouillage
- Bateau-pilote faisant route vers la gauche de l'observateur





Navires au mouillage

- 2 feux si navire ≥ 50 m (éclairage de pont si navire > 100 m)
- Navire de moins de 50 m

Nota : Les navires de – 7 m échoués ou au mouillage doivent montrer les feux prescrits s'ils sont dans un chenal ou sur une route fréquentée.

africaines dans la secteur des transports maritimes, Université de Nantes, 1er au 31 octobre 2008 par l'Institut Eurafrique Export.

Navires à propulsion mécanique – cas général



Un fanal combiné peut remplacer les feux de côté sur navire à moteur de – 20 m ; les feux de côté et de poupe sont obligatoires sur voiliers de + 20 m

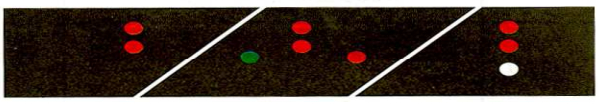


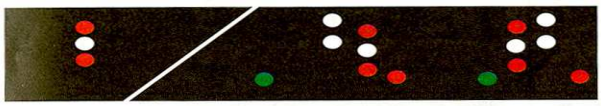
Drague ou navire d'opérations sous-marines

- Drague de plus de 50 m de long avec obstruction sur son bâbord faisant route vers la droite de l'observateur

Navire non maître de sa manœuvre

- Sans erre
- Avec erre vu de l'avant
- Avec erre vu de l'arrière





Navire à capacité de manœuvre restreinte

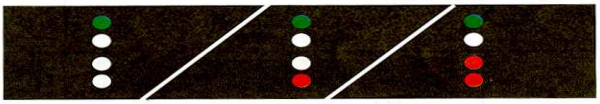
- Baliseur du travail
- Navires effectuant un ravitaillement en mer

Navires de pêche

- Chalutier de – 50 m faisant route vers la droite
- Chalutier de + 50 m faisant route vers la gauche



- Chalutier sans erre mettant son chalut à l'eau
- Chalutier sans erre hissant son chalut
- Chalutier croché sans erre



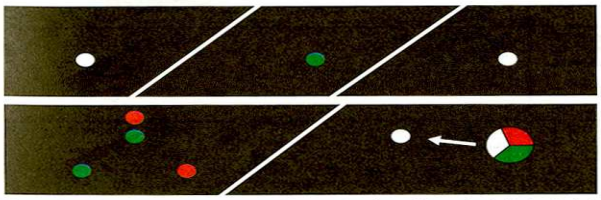
- Chalutier sans erre
- Navire pêchant avec des lignes traînantes de l'arrière (non considéré comme pêcheur)



- Navire de pêche avec erre et engins de + 150 m (règle 26 c)
- Navire de pêche avec erre et engins de – 150 m (règle 26 c)



Nota : les navires pêchant à la grande seine à proximité les uns des autres peuvent montrer au-dessous des feux prescrits par la règle 26c deux feux jaunes superposés s'allumant alternativement toutes les secondes, avec des durées de lumière égales.
Ces feux ne peuvent être montrés que lorsque le navire est gêné par ses apparaux de pêche.
Les navires pêchant avec des lignes traînantes ne sont pas considérés comme en train de pêcher.



Navires à voile

- Tout navire à voile naviguant au moteur est considéré comme navire à propulsion mécanique
- Fanal blanc montré par une embarcation à voile de – 7 m à avirons
- Voilier faisant route vers la droite
- Voilier faisant route vu de l'arrière

- Voilier en route de face avec feux de misaine facultatifs

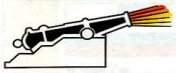
- Voilier de – 20 m avec feu tricolore (vu de dessus) en tête de mât
  De l'arrière on ne voit que le feu blanc

L'attention des navigateurs est appelée sur les dispositions de l'alinéa c) de la règle 1 et sur le fait qu'ils sont susceptibles de rencontrer, notamment sur certains bâtiments militaires, des dispositions qui s'écartent plus ou moins de celles qui sont décrites.

Signalisation maritime

Extrait de l'ouvrage n° 3C du SHOM avec son autoriation – contrat n° E 28/99 — Shom, cartes marines et ouvrages nautiques officiels – www.shom.fr

Signaux de détresse



Coups de canon ou autres signaux explosifs toutes les minutes environ



Son continu produit par un appareil quelconque pour signaux de brume



Les **fusées à étoiles**, toujours présentées dans le Code international des signaux de l'OMI sont supprimées dans la réglementation française et remplacées par des **fusées à parachute** (arrêté du 20 janv. 1989)



Fusée à parachute ou feu à main produisant une lumière rouge



NC du Code international



Signal de grande distance (couleur indifférente)



Feux ou fumigène orange



Mouvements lents et répétés de haut en bas des bras étendus de chaque côté du corps



Repérage aérien



- Signal radiotéléphonique :
  - (2 182 kHz) *Mayday, Mayday, Mayday* ;
  - VHF Canal 16 *Mayday, Mayday, Mayday.*

1 –Ne pas oublier de le faire suivre du nom ou du signal indicatif et de la position du navire par trois fois.

2 –Pour attirer l'attention, les navires peuvent utiliser le signal radiotélégraphique d'alarme (série de 12 traits d'une durée de 1 min) ou signal radiotéléphonique d'alarme (2 tonalités transmises alternativement pendant 30 à 60 s).

- Signaux transmis par les radiobalises de localisation des sinistres.

Signaux de débarquement

(moyen sonore lumineux) :

K (–•–) : meilleur endroit pour débarquer
S (•••) : débarquement dangereux ici
SR (•••/•–•) : débarquement plus favorable à droite
SL (•••/•–••) : débarquement plus favorable à gauche

Réponses des stations ou navires de sauvetage

«Nous vous voyons – Secours vous sera porté dès que possible»

de jour



Signal du fumée orange



Feu combiné avec un signal sonore (éclair) consistant en 3 signaux simples tirés à 1 minute d'intervalle

de nuit

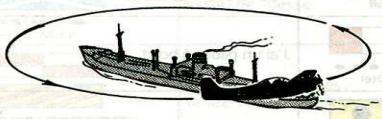


Fusée à étoiles blanches consistant en 3 signaux simples tirés à 1 minute d'intervalle

Correspondance avion-navire

pour effectuer des opérations de sauvetage

L'aéronef veut diriger un navire vers un aéronef ou un navire ou une personne en détresse (la répétition de ces manœuvres a la même signification). Le contact peut être établi en radio téléphonie sur 121,5 MHz ou 156,8 MHz (canal 16)



1 – L'aéronef décrit au moins un cercle autour du navire



2 – L'aéronef coupe à basse altitude la route du navire près de l'avant, en balançant les ailes, ou en augmentant et en diminuant le bruit des moteurs, ou en variant le pas de l'hélice



3 – L'aéronef met le cap dans la direction que doit suivre le navire

L'aide du navire n'est plus demandée (la répétition de ces manœuvres a la même signification)



4 – L'aéronef coupe à basse altitude le sillage du navire près de l'arrière, en balançant les ailes, ou en augmentant et en diminuant le bruit des moteurs ou en variant le pas d'hélice.

Le 20 novembre 1973, l'Assemblée de l'OMCI (devenue OMI) a défini les dispositions générales relatives à l'organisation du trafic maritime (Résolution A. 284/VIII) rappelant celles adoptées le 27 novembre 1968 (A. 161/ES.IV) dans lesquelles elle avait arrêté les définitions des termes relatifs à l'organisation du trafic. Il s'agissait de :

- Organisation du trafic,
- Dispositif de séparation du trafic,
- Voie de circulation, Axe de circulation, Chenal,
- Zone ou ligne de séparation,
- Rond-point, zone de navigation côtière, route pour navires à grand tirant d'eau.

La sécurité maritime au-delà de la formation des marins repose aussi sur l'application des normes techniques et plusieurs Conventions internationales ont été adoptées en ce sens.

Paragraphe 2 : La sécurité maritime : facteur des aspects matériel et technique

Les risques maritimes ne peuvent diminuer qu'avec la mise en œuvre des principes de la prévention à savoir : la solidité du navire, la flottabilité et sa stabilité sans oublier la protection incendie. A ce propos, on peut retenir la Convention SOLAS, la Convention MARPOL et la Convention sur les lignes de charge (LL.66) dont leur mise en œuvre constitue des facteurs techniques pouvant permettre de renforcer la sécurité maritime. C'est au XIX^{è} siècle que vont apparaître progressivement les premières réglementations internationales sur la sécurité maritime surtout avec les voyages transatlantiques vers le nouveau monde. Les grandes catastrophes des premiers navires à vapeur entres autres le *Président* en 1841 avec 136 morts, le *City of Glasgow* faisant 480 morts et l'*Artic* tuant 323 personnes sans oublier les naufrages du *London* en 1866 avec 233 morts et le *Titanic* en 1912 avec 1501 morts feront réagir les acteurs du monde maritime à mettre en place un important mouvement législatif et réglementaire[383]. La Convention SOLAS, la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle qu'amendée par le protocole de 1978 (MARPOL) vont être tour à tour signées. En quoi la Convention internationale de 1974[384] pour la sauvegarde de la vie en mer et ses Protocoles de 1978 et de 1996, la MARPOL et la LL.66 contribuent-elles à l'amélioration de la sécurité maritime ?

[383] BOISSON (P) : op. cit., p. 257. « *Le degré de sécurité d'un navire dépend du nombre et de la dimension de ses compartiments étanches : plus ceux-ci étaient nombreux et petits, plus la sécurité devenait élevée.* ».

[384] La première Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) adoptée en 1960 a été modifiée à six reprises après son entrée en vigueur en 1965 - en 1966, 1967, 1968, 1969, 1971 et 1973. En 1974 une nouvelle Convention a été adoptée intégrant toutes ces modifications et d'autres changements mineurs. Elle a été elle même modifiée à de nombreuses reprises pour être à jour par rapport aux nouvelles technologies dans les transports maritimes.

A) La sécurité maritime selon la SOLAS

Appelée couramment S.O.L.A.S. 74 à cause de sa dénomination en anglais *Safety Of Life At Sea* et de son année d'adoption, cette Convention constitue la version la plus aboutie de la toute première ébauche de 1914 suite au naufrage du *Titanic*[385]. C'est le premier instrument juridique international réglementant la sécurité des transports des passagers[386]. La Convention est adoptée le 1er novembre 1974 à Londres et est entrée en vigueur six ans après, c'est-à-dire le 25 mai 1980[387]. Cette Convention réglemente trois domaines principaux sur lesquels elle met un accent particulier à savoir : construction et équipement, exploitation et navigation, opérations de sauvetage. Sur les navires marchands, la Convention S.O.L.A.S. énonce les normes générales de construction[388] et impose des règles en matière d'équipements incendie[389] et de matériel de sauvetage[390]. Les prescriptions en matière de stabilité du navire[391] ne sont pas non plus occultées et sont traitées avec une précision remarquable. Pour être complet la Convention SOLAS renvoie en matière de stabilité du navire aux Résolutions A.167 et A.206 de l'OMI. D'un point de vue générale, la structure actuelle de la Convention SOLAS se présente comme suit :

Chapitre I - : Dispositions générales

Chapitre II - 1 - : Construction de la subdivision et de la stabilité, machines et installations électriques

Chapitre II –2 : Protection contre l'incendie, la détection et son extinction

Chapitre III - : Les engins de sauvetage et les arrangements

Chapitre IV - : Radiocommunications

Chapitre V - : Sécurité de la navigation

---

[385] C'est également en 1914 qu'apparurent les premières règles en matière de radiotélégraphie. La catastrophe du transatlantique *Empress of Irland* avec 112 morts a démontré qu'il fallait de toute urgence appliquer ces nouvelles règles. Voir Chapitre IV de la Convention SOLAS.

[386] OMI: « *Sécurité des passagers et des équipages à bord des navires* ». Journée Mondiale de la Mer, 1991, J/4726.

[387] QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 333-368, BOISSON (P) : op. cit., p. 259.

[388] Chapitre II-1 de l'Annexe de la Convention.

[389] Chapitre II-2 de l'Annexe de la Convention.

Règle 2 du Chapitre II-2 : « division du navire en tranches verticales principales par les cloisonnements ayant une résistance mécanique et thermique, séparation des locaux d'habitation du reste du navire par des cloisonnements ayant la même propriété, utilisation restreinte de matériaux combustibles, détection, localisation et extinction de tout incendie à l'endroit où il a pris naissance, protection des issues et des moyens d'accès pour permettre une lutte plus efficace contre le feu, possibilité d'utilisations rapides des installations de lutte contre le feu, enfin réduction des risques d'inflammation de la vapeur de la cargaison. Ces principes sont complétés par d'autres règles spécifiques quant aux navires à passagers dans la partie B- Règles 23 à 41 ».

[390] Règle 8 du Chapitre I et Chapitre III de l'Annexe de la Convention.

Le Titanic qui transportait plus de 2200 passagers ne disposait que de 16 canots de sauvetage. Pour corriger cet état de chose, la conférence SOLAS pose pour principe fondamental que tout navire doit avoir à bord, les engins nécessaires au sauvetage de tous les passagers embarqués. Les navires à passagers doivent être équipés sur chaque bord de canots de secours, c'est à dire des engins « *conçus pour sauver des personnes en détresse et pour rassembler des embarcations et radeaux de sauvetage* » (Règle 3-12).

[391] Règle 10 du Chapitre I et Chapitre II de l'Annexe de la Convention.

Chapitre VI - : Transport de Marchandises

Chapitre VII - : Transport de marchandises dangereuses qui comprend quatre parties (A, B, C, D)

Chapitre VIII - : Navires nucléaires

Chapitre IX - : Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires

Chapitre X - : Mesures de sécurité pour les engins à grande vitesse

Chapitre XI - 1 : Des mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime

Chapitre XI -2 : Des mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime

Chapitre XII - : Autres mesures de sécurité pour les vraquiers.

Les progrès accomplis n'empêchent pas les accidents de se produire en mer car le péril de mer est encore pour le moment difficilement modélisable malgré les modèles mathématiques théoriques existants. C'est pour cette raison qu'il est très important qu'à la construction de tout nouveau navire, l'Etat du pavillon[392] ayant donné sa nationalité au navire puisse après visite, lui délivrer un certificat SOLAS. Au départ, ce contrôle pouvait être effectué de façon réciproque par toutes les autorités maritimes contractantes. Simple contrôle documentaire au début, il va évoluer peu à peu vers le respect des règles de fond de la Convention. Aussi donne t-elle le pouvoir à l'Etat du port de contrôler les navires étrangers. La Règle 19 du Chapitre I de l'Annexe de la Convention SOLAS 74 qui se rapproche notamment de l'Article 21.1 de la Convention sur les lignes de charges de 1966 dispose que « *tout navire possédant un certificat délivré en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 du présent chapitre est sujet, dans les ports des autres Gouvernements contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés... pour vérifier qu'il existe à bord un certificat valide* ». Si ce contrôle documentaire n'est pas satisfaisant, l'Etat du port a le pouvoir de « *prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les navires et l'équipage* ». Le Protocole de Londres du 17 Février 1978 entré en vigueur en 1981, celui de 1988 entré en vigueur en 2003 et enfin celui de 1996 renforcent par de nouvelles mesures le niveau de sécurité dans le domaine des transports maritimes. La Convention SOLAS est sans cesse révisée au fil des années en fonction des impératifs de la sécurité maritime par le procédé d'amendements afin d'un renforcement de la sécurité et de la sûreté maritime. La réglementation relative aux engins et dispositifs de sauvetage du chapitre III de la Convention SOLAS de 1974 a été par exemple entièrement révisée par le Comité Sécurité Maritime de l'OMI le 17 juin 1983. Entrée en vigueur le 1er juillet 1983, cette nouvelle version s'applique à tous les navires construits après cette date.

[392] C'est la règle 6 de l'Annexe de la Convention qui instaure cette disposition et elle prévoit aussi le recours aux sociétés de classification. Ainsi, la société de classification A.B.S. (American Bureau of Shipping) délivre les certificats SOLAS de 73 Etats.

Comportant trois parties comme l'ancien, ce nouveau chapitre en trois parties (Partie A, Partie B et Partie C) traite de quatre grandes dispositions à savoir :

- Les embarcations et radeaux de sauvetage,
- Les moyens de communication,
- La prévention du risque d'hypothermie,
- Les moyens de repérage.

Les amendements du 21 avril 1988 à la Convention SOLAS concernent les règles 23 et 42 et sont entrés en vigueur le 22 octobre 1989. La nouvelle règle 23-2 prévoit que soit installé désormais (en raison des nombreuses avaries constatées à l'arrivée des navires au port), sur la passerelle un indicateur de fermeture des portes du navire ainsi qu'un système de détection des infiltrations d'eau par les portes. La nouvelle Règle 42-1 instaure l'éclairage de secours supplémentaire à bord des transbordeurs pour éviter des incidents. En 1988, les règles de la stabilité des navires à passagers ont été amendés. Le Protocole sur HSSC a été adopté et celui de SMDSM[393] ont été amendés. En 1989, les Chapitres II-1 et II ont été amendés. Les règles en ce qui concerne les mesures à prendre en cas d'incendie sur les navires à passagers neufs ont été améliorées en 1992. En 1994 plusieurs amendements ont été apportés à la SOLAS. De nouveaux chapitres ont été ajoutés à la Convention. Il s'agit des chapitres IX : gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires, chapitre X : mesures de sécurité pour les engins à grande vitesse et enfin le chapitre XI : sur les mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime. En outre le Comité de Sécurité Maritime (CSM) a fait adopter des règles sur le remorquage d'urgence et les systèmes de notification des navires. Après le naufrage de l'*Estonia*[394], de nouvelles mesures sont prises en 1995. En octobre 1996, le sous Comité sur la protection de l'incendie de l'OMI a

[393] Le Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer, qui est entré en vigueur le 1er février 1999, est essentiellement un réseau mondial de communications automatiques d'urgence pour les navires en mer. Tous les navires à passagers et tous les navires de charge océaniques d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 tonneaux doivent être équipés de matériel radioélectrique qui satisfasse à des normes internationales fixées dans le cadre de ce système. Le SMDSM est avant tout conçu pour que les autorités chargées de la recherche et du sauvetage à terre et les navires qui se trouvent à proximité immédiate du navire en détresse puissent être avertis rapidement de l'événement de détresse au moyen de techniques de communication par satellite et de Terre, afin qu'ils puissent participer à une opération de recherche et de sauvetage coordonnée dans un délai minimal.

[394] Parti de Tallinn (Capitale de l'Estonie) pour rejoindre Stockholm le mercredi 28 septembre 1994, l'*Estonia* fit naufrage entre 00h55 et 01h50 (UT+2). Sur les 989 personnes à bord, seules 137 purent être secourues, 852 périrent de noyade ou d'hypothermie. La majorité (501) des victimes étaient suédoises. Seuls 94 corps ont été retrouvés. Selon les conclusions de l'enquête, la cause directe de l'accident réside dans la faiblesse des attaches de l'étrave mobile (pièce saillante de la coque d'un navire qui prolonge la quille vers l'avant, à la proue) qui cédèrent sous la force des vagues. L'étrave mobile finit par se séparer du navire, entraînant dans sa chute la rampe de proue qui fermait l'accès au pont à voitures et provoquant une voie d'eau fatale. Le ferry fut déstabilisé, la gîte atteignant rapidement 30 à 40°. De là, une réaction en chaîne mena à la perte du navire. L'équipage lança un *mayday* (appel à l'aide) à 1 h 22 mais sans respecter les normes internationales. Il fut dans l'incapacité de communiquer sa position exacte, ce qui retarda les opérations de secours. Le ferry *Mariella* de la compagnie Viking Line arriva sur les lieux à 2 h 12, le premier hélicoptère à 3 h 05. Aucun officier de pont n'a survécu au drame pour pouvoir témoigner.
Voir : http://fr.wikipedia.org/wiki/Naufrage_de_l%27Estonia

refondu complètement le Chapitre II-2 de la Convention SOLAS. L'ensemble des dispositions techniques a été regroupé dans des codes séparés. L'adoption du Code FTP (*Fire Test Procedures*) est relatif aux procédures de test au feu permettant l'approbation par les administrations des produits à installer à bord des navires ; le développement d'un nouveau code pour les systèmes de sécurité incendie et la mise en œuvre des méthodes d'analyse de risques et d'évaluation formelle de la sécurité pour réviser ces règles. Le nouveau chapitre XII : autres mesures de sécurité pour les vraquiers a été adopté lors de la conférence de novembre 1997. En mai 1998, les chapitres II-1, IV et VI ont été amendés et en mai 1999, le Recueil INF[395] a été rendu obligatoire. En mai 2000, des mesures concernant l'aire d'atterrissage pour hélicoptères ont été prises. En décembre 2002, la conférence a procédé à plusieurs modifications de la Convention. De nouvelles mesures visant à renforcer la sûreté maritime ont été adoptées. De nouveaux règlements ont été pris en faveur des vraquiers. En juin 2003, le chapitre V a été modifié. En mai 2004 les règles en faveur des personnes en détresse en mer ont été renforcées. Il doit y avoir des canots de sauvetage à bord du navire pour les sauver en cas d'accidents. Le chapitre II-1 de la SOLAS a été révisé en mai 2005 et un an après, des amendements ont été apportés à la LRIT (*Long-Range Identification and Tracking),* c'est-à-dire le suivi obligatoire de la position des navires en haute mer. La sécurité des navires à passagers a été également renforcée en mai 2006 par des amendements. Les différents amendements à la SOLAS ou aux autres instruments pertinents, dès qu'ils entrent en vigueur font partie intégrante du Mémorandum d'Abuja grâce à sa procédure d'amendement. C'est justement parce que ces instruments ne sont pas appliqués en Afrique comme il se doit qu'on assiste à des naufrages tels que ceux du *Joola* et du navire *Al Salam 98*. La sécurité maritime n'occulte pas les questions liées à la pollution du milieu marin. Aussi une Convention dénommée MARPOL a t-elle édicté des règles en faveur de sa protection et le MOU d'Abuja s'en réfère également.

[395] Recueil de l'OMI relatif aux règles de sécurité pour le transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets fortement radioactifs en fûts à bord des navires.

B) La MARPOL pour la protection de l'environnement marin

La pollution des mers suite au naufrage des navires sera à l'origine de la Convention dite MARPOL afin de mieux les protéger. *La Convention internationale de Londres pour la prévention de la pollution par les navires* du 2 novembre 1973 telle qu'amendée par le protocole de 1978 dite MARPOL a été signée aux termes de la Conférence internationale organisée par l'OMI du 8 octobre au 2 novembre 1973 sur la pollution des mers après le naufrage du *Torrey Canyon* en 1969. Elle est entrée en vigueur en 1983[396]et édicte les règles en matière d'équipements et d'installations afin de prévenir les pollutions causées par les hydrocarbures. Les dispositions réglementaires de la Convention sont présentées dans différentes annexes qui touchent à la nature de la cargaison transportée et à la vie du navire. Ses annexes sont :

annexe I : transport des hydrocarbures,

annexe II : transport des produits chimiques en vrac,

annexe III : transport des produits chimiques en colis,[397]

annexe IV : les eaux usées du navire,

annexe V : les déchets et ordures du navire,

annexe VI : les fumées et émissions de CO2, SO2, Nox.

Ce sont donc les pétroliers qui sont donc dans son point de mire. En la matière, ils doivent avoir un certificat en bonne et due forme[398]. Un registre des hydrocarbures[399] doit également se trouver à bord des pétroliers sur lesquels sont prises en compte toutes les opérations y afférentes (chargement de cargaison, ballastage, nettoyage des citernes à combustibles, etc.…). Etant donné que le Mémorandum d'Abuja renvoie aux instruments pertinents, les navires entrant dans les ports liés par ce Mémorandum peuvent être contrôlés par les autorités signataires selon l'article 5.2 de la Convention MARPOL qui leur en donne le pouvoir. En effet selon l'article 5.2 de la Convention MARPOL « *tout navire qui est tenu de posséder un Certificat délivré conformément aux dispositions des règles est soumis, dans les ports ou les terminaux au large relevant de la juridiction d'une autre Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés à cet effet par ladite Partie...* ». Pour protéger son milieu marin, l'Etat du port peut contrôler le certificat des hydrocarbures de tout navire suspect et procéder même à son immobilisation du moins jusqu'à ce qu'il appareille sans danger excessif pour le milieu marin. La grande

[396] QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 137-177.

[397] L'Annexe III traite du transport des marchandises dangereuses et ces règles sont reprises dans le Code IMDG, *International Maritime Dangerous Goods* (IMDG Code), c'est-à-dire le Code international des marchandises dangereuses.

[398] Règle 5 du Chapitre I de l'Annexe de la Convention.

[399] Règle 20 du chapitre I de l'Annexe de la Convention.

amélioration de la Convention MARPOL est sans doute l'adoption par l'OMI de normes de « double coque » et des conceptions équivalentes concernant les pétroliers suite à la pression exercée par les Etats Unis après l'accident du navire *Exxon Valdez* en 1989[400]. En effet, suite à cet accident, les Etats-Unis ont adopté de façon unilatérale l'*Oil Pollution Act*[401] (OPA) en 1990 parce qu'ils estimaient que les normes internationales en matière de prévention de la pollution des navires n'étaient pas assez rigoureuses et efficaces. En Afrique, on contrôle très peu les pétroliers. Les Etats-Unis par contre, ayant comme préoccupation majeure la protection de leurs côtes, avaient déjà étendu leur juridiction sur les navires entrant dans leurs eaux territoriales. A ce titre ils adoptèrent des réglementations comme *Water Pollution Prevention and Control Act* de 1970, les amendements de 1974 du *Tanker Safety Act* et du *Port and Tanker Safety Act* de 1978[402]. Selon les dispositions de l'OPA que certains qualifieront de draconiennes, les pétroliers doivent avoir une double coque avant d'être accepté dans les eaux américaines (Section 4115 de l'OPA)[403]. La Section s'applique aux navires-citernes construits ou adaptés au transport de pétrole. Même si le terme « *oil* » s'entend toutes sorte d'huile sous toutes les formes, il semble que cette loi exclut de son champ d'application les dérivés de pétrole et les produits chimiques. C'est donc le *Comprehensive Environmental Response Compensation and Liability Act* (CERCLA) qui régit les produits dérivés du pétrole. On peut avancer sans se tromper que l'obligation de double coque de l'OPA ne s'applique pas aux chimiquiers, aux transporteurs de gaz ou aux navires à marchandises sèches[404]. L'*Oil Pollution Act* sans faire l'objet d'aucune concertation avec les autres acteurs du monde maritime dans le reste du monde a été qualifié d'acte unilatéral de la part de plusieurs auteurs. Pour Philippe Boisson par exemple, « *l'OPA constituait la plus importante législation jamais créée en matière de pollution qui se situe hors du mode habituel, le droit international, mais dans le contexte unilatéral américain* ». Pourtant, l'Union Européenne qui est plus exigeante que l'Afrique en matière du contrôle des normes internationales, va adopter quelques années plus tard une réglementation analogue surtout après le naufrage de l'*Erika* en 1999 et du *Prestige* en 2002. La conséquence immédiate de cette action de la Communauté Européenne est que l'OMI sera bien forcée de s'aligner sur la position

[400] Le 24 mars 1989, le pétrolier Exxon Valdez battant pavillon libérien, s'échouait déversant 40000 tonnes de pétrole brut dans le Prince William Sound, l'une des plus riches réserves de pêche de l'Amérique du Nord. Le préjudice causé par cet accident est évalué à 15 milliards de dollars. Voir : http://www4.law.cornell.edu/uscode/33/ch40.html et http://www.epa.gov/oilspill/exxon.htm.

[401] Cette loi comportant neuf titres distincts s'articule autour de trois principaux aspects : prévention, lutte et indemnisation.

[402] BOISSON (P). : « *Politiques et Droit de la Sécurité Maritime* », Ed. Bureau Veritas, Paris, 1998, p 221.

[403] Voir HE (Jing): : « *Les règles internationales en matière de construction de pétroliers* », Mémoire DEA Sciences Juridiques de la mer, UBO, 2003 -2004, p. 56.

[404] JMM: « *La législation américaine sur la pollution par hydrocarbure s'applique à tous les navires* », 11 janvier 1991, p 62.

européenne même si elle reste plus souple sur la question. Le Protocole du 17 Février 1978 renforce les règles de sécurité en matière de la protection du milieu marin sans s'éloigner de l'esprit de la Convention[405]. La MARPOL a été amendée à plusieurs reprises, la dernière en juillet 2007 (entrée en vigueur décembre 2008). Résultat de la fusion de deux traités, adoptés en 1973 et 1978 respectivement, cette Convention constitue le principal instrument international chargé de la protection de l'environnement marin face à la pollution provenant de navires, provoquée tant de façon opérationnelle qu'accidentelle. Répondant à certaines normes techniques lors de sa construction, un navire commercial doit suivre certaines règles lors de son chargement. Tel est l'objet de la Convention sur les lignes de charges.

C) Le renforcement de la sécurité maritime selon la Convention internationale sur les lignes de charges

La Convention internationale sur les lignes de charges a été signée à Londres le 5 avril 1966 et est entrée en vigueur le 21 Juillet 1968[406]. Elle fixe les règles quant aux lignes de chargement des navires d'où son intitulé en anglais « *Load Lines* ». Selon Philippe Boisson , « *dans les anciens temps, de nombreux naufrages étaient causés par l'esprit de lucre des capitaines qui chargeaient de façon excessive leur navire au détriment de la sécurité. Les ports, dans un premier temps, puis les Etats ont cherché à interdire ces pratiques en imposant une réglementation limitant l'enfoncement des navires* » [407]. Le renforcement de la sécurité des navires passe inéluctablement par la limitation de leur courant d'eau en charge, autrement dit, la quantité de marchandises embarquées à bord. En vertu des prescriptions de cette Convention, est dressé avant le départ du navire un certificat de franc bord qui est souvent vérifié lors des inspections. Le franc-bord est défini « *comme la distance entre le niveau de l'eau à l'extérieur du navire et la partie supérieure du pont de franc-bord à la demi-longueur* » [408]. Le franc-bord est représenté par un disque de 30 cm de diamètre marqué sur chaque bord du navire en son milieu. Il est traversé par une ligne passant par son centre indiquant la limite du tirant d'eau en charge. A son côté on remarque les lignes de charges qui indiquent les limites d'immersion du navire. Au nombre de six, celles-ci correspondent à l'enfoncement maximal du navire qui est permis en fonction des saisons et des régions maritimes. On peut donc distinguer clairement :

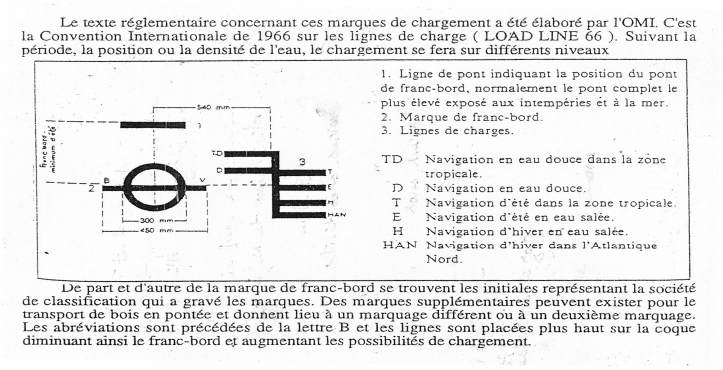
- la ligne de charge tropicale en eaux douces symbolisée par les lettres TD,

[405] QUENEUDEC (J-P) : op. cit., pp. 178-194.
[406] QUENEUDEC (J-P) : op. cit. , pp. 381-405
[407] BOISSON (P.) : op. cit., p. 241.
[408] Idem

- la ligne d'été en eaux douces D,
- la ligne des mers tropicales T,
- la ligne de charge d'été marquée E dont le bord supérieur correspond au centre du disque,
- la ligne d'hiver H,
- la ligne d'hiver dans l'Atlantique Nord (HAN), applicable aux navires de moins de 100 m

Le franc-bord joue cinq principales fonctions dans la sécurité du navire[409].

- Il garantit une réserve suffisante de flottabilité et assure le maintien du navire dans les conditions normales de navigation en évitant à l'eau de rentrer dans les cales ,
- Il protège le personnel à bord en prévoyant une hauteur de plate forme convenable,
- Il garantit une solidité suffisante de la coque afin de résister à l'enfoncement maximum du chargement,
- Il fournit une stabilité suffisante à l'état intact,
- Il donne enfin une flottabilité et une stabilité suffisante même en cas d'avarie.


Le texte réglementaire concernant ces marques de chargement a été élaboré par l'OMI. C'est la Convention Internationale de 1966 sur les lignes de charge (LOAD LINE 66). Suivant la période, la position ou la densité de l'eau, le chargement se fera sur différents niveaux

1. Ligne de pont indiquant la position du pont de franc-bord, normalement le pont complet le plus élevé exposé aux intempéries et à la mer.
2. Marque de franc-bord.
3. Lignes de charges.

TD	Navigation en eau douce dans la zone tropicale.
D	Navigation en eau douce.
T	Navigation d'été dans la zone tropicale.
E	Navigation d'été en eau salée.
H	Navigation d'hiver en eau salée.
HAN	Navigation d'hiver dans l'Atlantique Nord.

De part et d'autre de la marque de franc-bord se trouvent les initiales représentant la société de classification qui a gravé les marques. Des marques supplémentaires peuvent exister pour le transport de bois en pontée et donnent lieu à un marquage différent ou à un deuxième marquage. Les abréviations sont précédées de la lettre B et les lignes sont placées plus haut sur la coque diminuant ainsi le franc-bord et augmentant les possibilités de chargement.

Le certificat de franc-bord est délivré par l'Etat du pavillon qui doit s'assurer du bon état de navigabilité du navire après justement une visite de celui-ci[410]. Le naufrage du *Joola* qui a été déploré au Sénégal est la preuve manifeste du non respect de cette Convention au regard de la surcharge dudit navire. On voit bien pourquoi la Convention de Montégo Bay signée plus tard a mis l'accent sur la nationalité du navire et surtout les obligations de l'Etat du pavillon. En vertu de son article 91 « *chaque Etat fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Ils possèdent la nationalité de l'Etat dont ils sont autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'Etat et le navire* ». Il est vrai que dans la pratique, cette règle n'est pas tout à fait respectée car les pavillons de complaisance qui donnent leur nationalité à certains navires n'assurent pas un

[409] Ibidem
[410] C'est l'Article 16 de la Convention internationale sur les lignes de charges qui en parle. Cette visite peut également être effectuée par une société de classification sur délégation de l'Etat signataire (art. 16.3).

contrôle rigoureux sur ceux-ci. Certains n'ont même pas les moyens de le faire ou ferment volontairement les yeux sur ce contrôle alors que de l'article 94 de la CMB dispose que « *tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon* ».

Toutes les parties contractantes à la *Convention internationale sur les lignes de charges* reconnaissent mutuellement le certificat de franc-bord délivré à leurs navires. Elles vont même jusqu'à autoriser les Etats du port contractants à contrôler lors de leur inspection la présence de ce document dans les navires. Un navire qui n'en dispose pas peut être immobilisé[411]. C'est là un grand intérêt pour les Etats africains concernés par le MOU d'Abuja à « ratifier » l'accord du moment où il intègre en son sein les instruments pertinents.

La Convention LL 66[412] a été amendée à cinq reprises, c'est à dire en 1971, afin d'introduire des améliorations quant à la carte des zones permanentes et périodiques (Résolution A.231), en 1975 en y introduisant la procédure d'acceptation tacite (Résolution A.319), en 1979 modifiant les limites des zones au large de la côte australienne (Résolution A.411), en 1983, en étendant les zones d'été et les zones tropicales vers le sud au large de la côte chilienne (résolution A.513), en 1995 concernant la zone tropicale sud au large des côtes de l'Australie (Résolution A.784). Mais il faut signaler qu'aucun des amendements n'est encore entré en vigueur. En 1992, l'O.M.I., par le biais de son sous-Comité S.L.F. (Stabilité, lignes de charges et sécurité des navires de pêche) a commencé par préparer un texte de révision de cette Convention qui aurait dû prendre effet en 2000[413]. Mais rien n'y fit et la soixante-dix-septième session du Comité maritime de sûreté le 28 mai au 6 juin 2003 tenue à Londres n'a adopté que la révision du protocole de 1988 révisant l'Annexe B de la Convention LL 66 apportant notamment des améliorations significatives à la sûreté structurale des bateaux (Cargo et pétroliers). La révision proposée par le sous Comité S.L.F. envisage une fusion avec la Convention S.O.L.A.S. qui contient des dispositions similaires sur la stabilité des navires.

Le Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en se référant à toutes ces Conventions internationales en matière de sécurité maritime qu'il qualifie d'instruments pertinents est pour ainsi dire un accord pertinent. Cette référence aux Instruments Pertinents a un intérêt juridique indéniable.

---

[411] Article 21.2 de la Convention LL 66.

[412] Désignée le plus souvent par l'abréviation LL 66 provenant de l'expression anglaise Load Lines, et de son année de signature.

[413] BOISSON (P) : op. cit., p. 246.

Section 2 : L'intérêt juridique de la référence du MOU d'Abuja aux instruments pertinents

Lorsque le Mémorandum d'entente d'Abuja dispose dans la Section 1.1.1 que « *chaque autorité donne effet aux dispositions du présent Mémorandum et de ses annexes… et prend les dispositions nécessaires pour ratifier ou adhérer aux instruments pertinents…* », cela sous entend deux choses : c'est d'abord une invitation aux Etats de s'efforcer à ratifier les instruments pertinents et ensuite de les mettre en œuvre. Ces instruments pertinents constituent donc le fondement juridique du contrôle des navires et font partie selon certains auteurs des règles internationales généralement acceptées par les Etats. Elles ont un caractère obligatoire quant à leur respect pour l'Etat du pavillon. Les Etats concernés par le Mémorandum d'Abuja sont tenus lorsqu'ils ratifient les instruments pertinents de les respecter. Comment les instruments pertinents sont-ils mis en œuvre dans la sous région ? (Paragraphe 1). De part la procédure d'amendement du Mémorandum qui fait évoluer le texte, un intérêt juridique s'en dégage (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La ratification et la mise en œuvre des instruments pertinents dans la région concernée

Les instruments pertinents sont dotés dans la pratique internationale d'une légitimité juridique indéniable. Au lieu de les reprendre dans le Mémorandum, ce qui créerait une juxtaposition sans intérêt, le MOU d'Abuja a très bien fait de donner force légale à ces instruments qui font partie intégrante dudit texte. Puisque de nombreuses règles internationales en matière de sécurité maritime sont déjà adoptées, il ne sert à rien de refaire le monde en essayant d'en prendre d'autres. Il suffit alors de faire en sorte que les règles existantes soit mises en œuvre surtout qu'il existe toujours la possibilité de les améliorer ou de les mettre à jour au fur et mesure que de nouveaux problèmes surgissent. Dans sa Résolution A.777 du 4 novembre 1993 reprenant les dispositions de la Résolution A.500, l'OMI faisait remarquer qu'« *on ne devrait pas envisager de projets de Conventions nouvelles ou d'amendements aux Conventions existantes que si l'on a la preuve évidente et bien fondée que cela est absolument nécessaire, et en tenant compte des frais assumés par l'industrie maritime et des charges imposées aux Etats Membres en matière de législation et d'administration* » [414]. L'OMI a d'ailleurs à l'occasion de cette résolution créé un sous-Comité chargé de « **l'Application des Instruments par l'Etat du pavillon** ». Une fois que tous les Etats parties au MOU d'Abuja auront ratifié tous ces instruments pertinents, il est clair

[414] BOULES (S) : « *Nouvel enjeu pour l'OMI : l'application des normes* », *J.M.M.*, 9 Janvier 1998, pp. 54-56.

qu'ils pourront donner une véritable base légale aux contrôles sur les navires qui ne souffriraient d'aucune contestation. Le Mémorandum d'Abuja va même plus loin lorsqu'il intègre les dispositions de la Convention 147 de l'OIT en ce sens que les autorités de l'Etat du port ne se lasseront plus à rechercher si l'Etat du pavillon a t-il ratifié ou non tel instrument pertinent. Son action sera donc fondée sur la seule base de cette Convention et il pourra contrôler tout navire qu'il juge nécessaire. Quel est l'état de ratification des principaux instruments pertinents et leur mise en œuvre dans la sous région ?

A) Etat de ratification de la SOLAS et sa mise en œuvre dans la sous région

Tableau 2 : Les Etats du MOU d'Abuja ayant signé la SOLAS 74 /78-96 [415]

Les Etats du MOU d'Abuja (classés en anglais)	**Solas Convention74**	**Solas Protocol 78**	**Solas Protocol 96**
Angola	X	X	
Benin	X	X	
Cameroon	X		
Cap Verde	X		
Congo	X		
Cote d'Ivoire	X	X	
Equato. Guinea	X	X	X
Gabon	X		
Gambia	X		
Ghana	X	X	
Guinee	X	X	
Liberia	X	X	X
Mauritania	X	X	
Namibia	X	X	
Nigeria	X	X	
Senegal	X	X	
Sierra Leone	X		X
South Africa	X	X	
Togo	X	X	

[415] NGO MBOGBA (P.) préc. p. 171

Comme le tableau l'indique, tous les pays concernés par le MOU d'Abuja ont ratifié la SOLAS 74. Cependant, dans la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, il n'y a que quelques Etats qui aient introduit dans leur ordre interne les règles prescrites par la Convention SOLAS. Au Congo-Brazzaville par exemple, l'ordonnance n° 14178 du 11 avril 1978 a permis la ratification de cette Convention désormais partie intégrante de la législation nationale. Le Cameroun a intégré dans son Règlement de police portuaire les dispositions pertinentes de ladite Convention. L'article 5 al. 6 du règlement de police portuaire du Cameroun énonce le droit de contrôle des navires étrangers. Le Décret camerounais n° 99/126 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité portuaire national (APN) énonce en son article 3 « *qu'elle est chargée de l'élaboration et du contrôle de l'application des mesures de sécurité et de police portuaire*.» Le Sénégal ayant déjà ratifié la SOLAS, a adopté en 2002 un nouveau Code de la marine marchande dans lequel d'importantes améliorations sont à signaler. Dans l'exposé des motifs qui précèdent la loi portant Code de la marine marchande du Sénégal, on peut lire : « *La mondialisation des activités économiques commande de ne pas se singulariser sur le plan des rapports économiques internationaux. Pour cette raison, le Gouvernement du Sénégal a déjà signé plusieurs Conventions Internationales touchant à divers aspects de l'activité maritime, notamment la pollution maritime, la sécurité maritime, le jaugeage des navires, les normes de formation des gens de mer. La plupart de ces Conventions sont aujourd'hui ratifiées. Il convient donc d'en tenir compte pour éviter les dysharmonies entre cette réglementation internationale et les normes nationales devenues obsolètes en grande partie. Pour cette raison, les Transports maritimes, les Assurances Maritimes, les Ventes Maritimes, les Auxiliaires du Transport, les Privilèges et Hypothèques, les Saisies et Vente de navires…font l'objet de dispositions plus modernes et mieux adaptées aux exigences actuelles* ». Les autres Etats bien qu'ayant tous ratifié la SOLAS 74[416] ne la mettent pas en pratique à travers les contrôles des navires[417]. C'est la raison pour laquelle, le Secrétaire Général du MOU d'Abuja ne cesse à toutes les réunions d'inciter les Etats signataires de l'accord à se conformer aux Conventions internationales en matière de sécurité maritime. Quel est l'état de ratification de la MARPOL et de sa mise en œuvre dans la région concernée par le Mémorandum ?

[416] Voir Tableau 4 infra

[417] Selon le rapport annuel 2006 du Secrétariat du MOU d'Abuja, seules 4 autorités maritimes ont envoyé leur rapport de contrôle des navires par l'Etat du port. Il s'agit du Congo (642 contrôles effectués), du Nigeria (147) de l'Afrique du Sud (612) et de la Gambie (10). Voir p. 13 du rapport annuel 2006.

B) Etat de ratification de MARPOL et sa mise en œuvre dans la sous région

Tableau 3 : Les Etats du MOU d'Abuja ayant signé la MARPOL 73 /78

MOU d'Abuja (Classés en français)	**MARPOL 73/78 (Annexes I/II)**	**MARPOL 73/78 (Annexes III)**	**MARPOL 73/78 (Annexes IV)**	**MARPOL 73/78 (Annexes V)**	**MARPOL 73/78 (Annexes VI)**
Afrique du Sud	X	X		X	
Angola	X	X	X	X	
Benin	X	X	X	X	
Cameroun					
Cap Vert					
Congo	X	X	X	X	X
Côte d'Ivoire	X	X	X	X	
Guinée Equatoriale	X	X	X	X	
Gabon	X	X	X	X	
Gambie	X	X	X	X	
Ghana	X				
Guinée	X	X	X	X	
Liberia	X	X		X	X
Mauritanie	X	X	X	X	
Nigeria	X	X	X	X	
Sénégal	X	X	X	X	
Sierra Leone	X	X	X	X	
Togo	X	X	X	X	

Les Etats signataires du MOU d'Abuja ont tous à l'exception du Cameroun et du Cap Vert ratifié ladite Convention. En Afrique, il est pour le moment difficile de contrôler si tous les pétroliers qui fréquentent certains ports sont en conformité avec les règles de la MARPOL et de son Protocole. Dans particulièrement la région centrale de l'Afrique (Etats de la CEMAC), le Code communautaire de la marine marchande révisé (Projet de texte révisé, juin 2008) a intégré dans l'ordre interne des Etats concernés les dispositions de la MARPOL en matière de lutte contre la pollution. En effet dans le livre IV consacré à la pollution marine et au titre II intitulé « *Dispositions communes concernant la prévention des différentes formes de pollution par les navires et autres engins en mer* », l'article 279 du Code dispose : « *Les certificats internationaux*

de prévention de la pollution dont doivent être titulaires les navires et les plates-formes conformément aux règles des Annexes I (5), II (11) et IV (4), V et VI à la Convention MARPOL 73/78, sont délivrés par l'autorité maritime compétente après une visite technique passée dans des conditions conformes aux dispositions de ladite Convention… ». A l'égard des navires étrangers présents dans les eaux et ports des Etats membres, l'autorité maritime est compétente à exercer les prérogatives de l'Etat du port[418] prévues à l'article 5 de la Convention MARPOL 73/78, et aux articles 218 à 220 de la *Convention des Nations Unies sur le droit de la Mer* de 1982. Voyons à présent l'état de ratification de la LL.66 dans la région concernée.

C) Etat de ratification de la Convention internationale sur les lignes de charges LL 66

Tableau n° 4 : Les Etats du MOU d'Abuja ayant adhéré à la LL 66/88

Les Etats du MOU d'Abuja (classés en anglais)	**LOAD LINES Convention 66**	**LOAD LINES Protocol 88**
Angola	X	
Benin	X	
Cameroon	X	
Cap Verde	X	
Congo	X	
Cote d'Ivoire	X	
Equato. Guinea	X	X
Gabon	X	
Gambia	X	
Ghana	X	
Guinee	X	
Liberia	X	
Mauritania	X	
Namibia	X	X
Nigeria	X	
Senegal	X	
Sierra Leone	X	X
South Africa	X	
Togo	X	

[418] Voir notamment les Articles 156 et 157 du Code de la CEMAC (projet de texte révisé, juin 2008) : *Règles particulières à l'inspection des navires étrangers (contrôle des navires par l'Etat du port).*

Comme le montre le tableau, tous les pays concernés par le MOU d'Abuja ont ratifié la LL66. Par contre le Protocole n'a été ratifié que par 3 Etats. La Convention trouve son utilité lors de l'inspection des navires par l'Etat du port[419]. Ce n'est donc que les Etats qui effectuent le contrôle des navires qui peuvent dans la pratique mettre en œuvre cette Convention. Que retenir de la ratification de la STCW et de sa mise en œuvre dans les pays concernés par le MOU ?

D) Etat de ratification de la STCW et sa mise en œuvre dans la sous région

Tableau n° 5 : Les Etats du MOU d'Abuja ayant ratifié la STCW 76/95

Les Etats du MOU d'Abuja (classés en anglais)	**STCW Convention 76**	**STCW F Convention 95**
Angola	X	
Benin	X	
Cameroon	X	
Cap Verde	X	
Congo	X	
Cote d'Ivoire	X	
Equato. Guinea	X	
Gabon	X	
Gambia	X	
Ghana	X	
Guinee	X	
Liberia	X	
Mauritania	X	
Namibia	X	
Nigeria	X	
Senegal	X	
Sierra Leone	X	
South Africa	X	
Togo	X	

[419] Sur le document intitulé: Rapport d'inspection de l'Etat du port, Report of inspection in accordance with West and Central African Memorandum of Understanding on port State control (MOU d'Abuja) figure bel et bien la case correspondant au certificat de la LL66. Voir annexes.

Tous les Etats signataires du MOU d'Abuja ont ratifié cette Convention sans se soucier de son protocole alors que de véritables changements y ont été apportés en 1995. La mise à jour de cette Convention et de son Protocole à travers la prise en compte des nouveaux changements dans l'ordre interne des Etats concernés doit être une préoccupation urgente. La mise en œuvre de cette Convention en Afrique passe par la formation de qualité dispensée au personnel naviguant et de l'industrie maritime en Afrique de l'Ouest par les Académies régionales d'Accra et d'Abidjan. La COLREG est-elle ratifiée par tous les Etats et mise en œuvre dans la sous-région ?

E) Etat de ratification de la COLREG et sa mise en oeuvre dans la sous région

Tableau n° 6 : Les Etats du MOU d'Abuja ayant ratifié la COLREG

Les Etats du MOU d'Abuja **(classés en anglais)**	**COLREG Convention 72**
Angola	X
Benin	X
Cameroon	X
Cap Verde	X
Congo	X
Cote d'Ivoire	X
Equato. Guinea	X
Gabon	X
Gambia	X
Ghana	X
Guinee	X
Liberia	X
Mauritania	X
Namibia	X
Nigeria	X
Senegal	X
Sierra Leone	X
South Africa	X
Togo	X

Tous les pays concernés par le MOU d'Abuja sans exception ont ratifié la COLREG 72 mais le Code communautaire de la CEMAC ne s'y réfère dans aucun article même si l'abordage y a été mentionné dans les événements de mer cités par l'Article 178. Le non respect des dispositions du *Règlement international pour prévenir les abordages en mer* (RIPAM) annexé à la COLREG de 1972 est source de nombreux accidents. Un arrêt de la Cour d'appel de Paris du 27 octobre 2005, navire *Wadaï*, « *évoque la situation très fréquente de négligences commises à l'occasion des croisements ou des dépassements dans les chenaux d'accès des ports et génératrices d'abordages et de responsabilités* »[420]. Dans le cas d'espèce dans l'arrêt évoqué, la navire *Wadaï* s'était engagé dans le chenal d'accès du Port de Douala sans pilote enfreignant les instructions de la capitainerie. A l'occasion du dépassement d'une drague, le navire n'avait pas respecté les dispositions du RIPAM. Les juges ont donc logiquement retenu la faute du navire dans la survenance de l'abordage. Lorsque tous les « instruments pertinents » cités plus haut sont amendés, ils font partie intégrante du MOU d'Abuja grâce à sa procédure d'amendement.

Paragraphe 2 : L'intérêt juridique de la procédure d'amendement du MOU d'Abuja

L'intérêt juridique du MOU d'Abuja apparaît également d'un autre point de vue en ce qui concerne sa procédure d'amendement qui est évolutif. En effet, les amendements aux instruments pertinents de l'OMI ou de l'OIT adoptés par une majorité des deux tiers des représentants des Etats présents et votants qui sont parties à la nouvelle Convention proposée sont automatiquement incorporés au Mémorandum d'Abuja en tant qu'instrument pertinent[421]. L'intérêt de cette procédure est de faire évoluer le Mémorandum et de le mettre à jour en tenant compte de toutes les améliorations apportées aux Instruments pertinents. A ce titre il ne sera pas dépassé et permettra aux acteurs de la vie maritime en Afrique de bénéficier de toutes les avancées au niveau mondial dans le sens du renforcement des règles de sécurité maritime. Il est donc clair qu'après un délai de 60 jours sans aucune objection de la part des autorités maritimes signataires du MOU d'Abuja, les amendements soit au Mémorandum, soit à un instrument pertinent prennent effet, bien sûr après leur acceptation ou à l'issue de toute autre période décidée de commun accord par les représentants des autorités siégeant au Comité. Concernant le

[420] Cour d'appel de Paris, 27 octobre 2005, navire *Wadaï*, DMF 2006, p.573, Obs. O. CACHARD ; Obs. P. BONNASIES, DMF 2007, H.S n° 11, p.42, ss. n° 53, rapporté dans la « *Chronique euro-africaine des affaires maritimes et des transports* » du Prof. Martin NDENDE in RAMATRANS, n°1, juillet 2009, p.71.
[421] Section 9.3 du MOU d'Abuja.

MOU de Paris à titre comparatif depuis son adoption en 1982 jusqu'en 1999, ce ne sont pas moins de 17 amendements qui sont entrés en vigueur[422].

La procédure d'amendement des annexes du Mémorandum est cependant différente de celle du corps du Mémorandum ou des instruments pertinents. Les conditions pour amender les annexes sont les suivantes :

- l'amendement doit être soumis à l'examen des autorités par l'intermédiaire du Secrétariat ;
- l'amendement est réputé avoir été accepté à la fin d'une période de 90 jours à compter du jour de sa communication par le Secrétariat à moins qu'une autorité demande par écrit que l'amendement soit examiné par le Comité. Dans ce cas, c'est la procédure d'amendement des Sections du Mémorandum qui va s'appliquer. Autrement dit, le Comité doit être saisi de la question six semaines avant sa réunion et les amendements devront être adoptés à la majorité des deux tiers des représentants des autorités présents et votants. Le Secrétariat communique alors le ou les amendements adoptés aux autorités aux fins d'acceptation.
- L'amendement prend effet 60 jours après avoir été accepté ou à la fin de toute autre période arrêtée de commun accord par les Autorités.

Dans tous les cas, les amendements aux Sections et aux annexes du Mémorandum une fois adoptés et acceptés deviennent partie intégrante du texte. Cependant, contrairement aux « *Instruments Pertinents* » et aux Amendements qui lient les Etats membres grâce à la règle « *pacta sunt servanda* » de l'article 26 de la Convention de Vienne du 23 mai 1969, selon laquelle « *tout traité en vigueur lie les parties et doit être exécuté de bonne foi* »[423], le Mémorandum d'Abuja ne lie pas pour l'instant les Etats signataires. Le Mémorandum est dénué de tout caractère obligatoire et sa mise en œuvre ne dépend que de la volonté des autorités maritimes.

La référence du MOU aux Conventions internationales élaborées sous l'égide de l'OMI et de l'OIT fait du texte un instrument pertinent. Est-il pour autant bien appliqué en Afrique ? Dans les ports africains concernés par cet accord, comment le contrôle des navires étrangers est-il organisé matériellement ? Deux pays, l'un en Afrique de l'Ouest : le Bénin et l'autre en Afrique Centrale : le Congo nous ont permis de mieux comprendre l'organisation du « *port state control* » par les administrations maritimes nationales.

---

[422] TASSEL (Y.) : *« Le contrôle des navires par l'Etat du port : Régime et conséquences commerciales Droit français et droit anglais* » ADMO, tome XVII, 1999, p. 240.

[423] NGUYEN QUOC (Dinh), DAILLER (P.) et PELLET (A.) : « *Droit international public* », Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, E.J.A., 6ème éd. Paris 1999, p.216.

CHAPITRE II

L'ORGANISATION MATERIELLE DU CONTROLE DES NAVIRES ETRANGERS PAR LES ADMINISTRATIONS MARITIMES NATIONALES AFRICAINES : CAS DU BENIN ET DU CONGO

Après l'accession des pays africains à l'indépendance dans les années 1960, le nouveau droit des transports maritimes s'est progressivement construit en Afrique, marqué tout d'abord par sa codification nationale[424] et ensuite par sa modernisation. Dans de nombreux Etats, des Codes de la marine marchande ont été adoptés et sont au fil du temps modernisés. Les Codes adoptées l'ont été grâce au bloc légal que constitue la loi (acte législatif : Parlement) et les ordonnances (acte réglementaire : Gouvernement). C'est ainsi que[425] : la Côte d'Ivoire, le Sénégal, le Cameroun, le Gabon, la République du Congo, le Dahomey (actuel Bénin), la Mauritanie et le Togo pour ne citer que ces pays, ont adopté progressivement leur code national de la marine marchande. Rappelons que tous ces Etats font partie du Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port. Les raisons de cette codification des transports maritimes étaient évidentes. Il fallait, pour ces Etats créer rapidement leurs propres flottes marchandes afin de défendre leurs intérêts commerciaux qui passent pour une large partie par l'industrie portuaire. L'œuvre de modernisation des Codes maritimes a vu le jour par la conjugaison d'au moins deux facteurs : il y a tout d'abord l'adhésion des Etats africains aux Conventions internationales, mais également la diversification des sources du droit maritime favorisée par le

[424] NDENDE (Martin) : « *La construction du droit des transports maritimes en Afrique* », in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes (RCTAM), n° 1, Août-Décembre 2004, 136 pages, pp. 87 et s.

[425] Côte d'Ivoire : Loi n° 61-349 du 9 novembre 1961.
Sénégal : Loi n° 62-32 du 22 mars 1962 (Code annoté par les juristes sénégalais et publié par les Editions Juridiques Africaines EDJA, Dakar 1990). Cette loi a été modifiée par la loi N° 2002-22 du 16 Août 2002 portant Code de la Marine Marchande.
Cameroun : Ordonnance n° 62-OF-30 du 31 mars 1962
Gabon : Loi n° 10-63 du 12 janvier 1963
Congo : Loi n° 30-63 du 4 juin 1963 modifiée par les Ordonnances n° 21/70 et 22/70 du 14 juillet 1970, Ordonnance n° 26/71 du 18 octobre 1971 modifiant l'article 2 de l'Ord. N° 22/70 et l'Ord. n° 14/78 du 11 avril 1978
Bénin : Ordonnance n° 38/PR/MTPTPT du 18 juin 1968 (JO du 15 août 1968, pp. 597-618).
Mauritanie : Lois n° 033 du 12 février 1971 et n° 0193 du 19 juillet 1971 modifiant le Code de la marine marchande et des pêches
Togo : Ordonnance n° 30 du 12 août 1971

retour au bercail des administrateurs des affaires maritimes africains formés en Europe, les structures juridiques performantes des Conseils nationaux de chargeurs soutenues par la création des Centres de formation maritime et des Revues spécialisées[426]. En matière de sécurité maritime, particulièrement du contrôle des navires, des Directions de la marine marchande ont été instituées avec des prérogatives bien définies. Dans les ports, l'organisation de ce contrôle pour la plupart des administrations maritimes concernées, est donc de la compétence de la Direction de la marine marchande. C'est du moins le cas de toutes les administrations des pays francophones, notamment celles du Bénin et du Congo. Quant aux administrations des pays anglophones, cette mission est confiée à une structure rattachée au Ministère des transports. Tel est le cas par exemple de la République Fédérale du Nigeria. Les stages pratiques sur le terrain que nous avons effectués à Pointe Noire au Congo et à Cotonou au Bénin, nous ont permis de vivre et de suivre comment le contrôle des navires est organisé dans les ports. Au Bénin comme au Congo, le contrôle des navires par l'Etat du port est une prérogative de la Direction de la marine marchande (Section 1). De nouvelles prérogatives depuis l'entrée en vigueur du Code ISPS peuvent faire partie de leurs attributions (Section 2).

[426] Parmi les Revues spécialisées des Conseils des Chargeurs africains, et les autres Revues, on peut retenir :
- Le Bulletin du Conseil National des Chargeurs du Cameroun ;
- Le Journal du Chargeur qui est la Revue du Conseil des Chargeurs du Bénin ;
- La Tribune du Chargeur : Revue de l'Office ivoirien des Chargeurs ;
- Perspectives Maritimes : Revue du Conseil sénégalais des Chargeurs ;
- Le Monde maritime : Revue trimestrielle du secteur maritime du Sénégal ;
- Le Guidon de la mer : Revue de l'Association sénégalaise de Droit maritime qui a publié en 1993 les Actes d'une Journée nationale de Droit maritime sur le Code de la marine marchande du Sénégal ;
- La Revue de Droit maritime ivoirien qui a édité en 1994 un dossier spécial sur *Les Règles de Hambourg ;*
- La revue Le Phare : Journal Maghrébin des transports et des échanges internationaux ;
- La Revue congolaise des transports et des affaires maritimes qui est devenue Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports.

Section 1 : Le contrôle des navires par l'Etat du port : une prérogative de la Direction de la marine marchande

La sécurité est une donnée essentielle à la pérennité du commerce international et des transports maritimes. La sécurité des transports maritimes a fait l'objet d'une abondante réglementation au niveau international. Les normes et les règles de sécurité dans le domaine des transports maritimes font partie du droit international public et obéissent pour la plupart à ses modes de conclusion et d'exécution. Les Etats, sujets de droit international qui font partie de ces Conventions acceptent[427] de respecter ces normes pour accroître la sécurité dans le secteur maritime. L'acceptation de ces normes peut prendre la forme d'un Traité négocié sur une base multilatérale ou peut provenir de la coutume, des actes des organisations internationales ou des mesures unilatérales prises par les Etats. L'Organisation Maritime Internationale et l'Organisation Internationale de Travail sont les instances les plus élevées en matière d'élaboration des règles internationales dans le domaine de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin. Elles ont d'ailleurs joué un grand rôle dans l'adoption de la CMB en 1982[428]. Une fois qu'une Convention internationale a été signée et ratifiée par un Etat, elle fait partie de son droit interne. Les Codes adoptés par chaque Etat dans la marine marchande se réfèrent généralement à ces instruments internationaux. Dans plusieurs Etats africains, pour faire appliquer le Code de la marine marchande nationale, des Directions de la marine marchande (DMM) ont été créées. Les Directions de la marine marchande du Bénin et du Congo (Paragraphe 1) ont pour mission entre autres, le contrôle des navires étrangers par l'Etat du port. Ce contrôle est technique et social (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La structure administrative des Directions de la marine marchande du Bénin et du Congo

C'est le Code de la marine marchande de la République du Bénin[429] (ex Dahomey) qui prévoit l'organisation administrative de la marine marchande et des pêches maritimes en son Titre I. Ce Code a pour grandes lignes :

- Titre I : L'organisation administrative de la marine marchande et des pêches maritimes (3 chapitres : les articles 1 à 3)
- Titre II : La navigation maritime (6 chapitres : articles 4 à 10)

[427] COMBACU (J) et SUR (S) : « *Droit international public* », éd. Montcrestien, Paris, 1993, p. 23.
[428] TREVES (T) : « *The role of universal organizations in implementing the 1982 UN Law of the sea Convention* » in "Implementation of the law of the sea"…. pp. 14-37.
[429] Ordonnance n° 38/PR/MTPTPT du 18 juin 1968, JO du 15 août 1968, pp. 597-618

- Titre III : Statut du navire (14 chapitres : articles 11 à 103)
- Titre IV : Le statut du marin (7 chapitres : article 104 à 177)
- Titre V : Le domaine public maritime et les eaux territoriales (2 chapitres : article 178 à 185) ;
- Titre VI : Les activités maritimes (2 chapitres : articles 186 à 193) ;
- Titre VII : Le régime disciplinaire et pénal (4 chapitres : articles 194 à 298) ;
- Titre VIII : Dispositions diverses (article 299).

Le Décret n° 172 PR/MTPTPT du 18 juin 1968, portant création d'une Direction de la Marine Marchande est d'ailleurs le même ayant institué le Code de la marine marchande au Dahomey (Bénin actuel). Le Décret n° 2001-349 du 06 septembre 2001 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Travaux Publics et des Transports au Bénin définit en ses articles 34 et 35 les missions et l'organisation de la Direction (A). Quant à la République du Congo, la loi n° 30-63 du 4 juin 1963, régulièrement modifiée est le texte de référence en ce qui concerne le Code de la marine marchande. Les attributions et l'organisation de la Direction générale de la marine marchande font l'objet du *Décret n° 99-94 du 2 juin 1999* (B).

A) La structure administrative de la Direction de la marine marchande (DMM) du Bénin

En vertu de l'article 34 du *Décret n° 2001-349 du 06 septembre 2001 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Travaux Publics et des Transports* au Bénin, la Direction de la Marine Marchande est chargée de :

- assurer le développement des activités maritimes en République du Bénin ;
- veiller au respect des dispositions du Code Maritime de la République du Bénin et de tous ses textes d'application ;
- **contrôler la sécurité des navires et de la navigation en mer et sur les plans d'eau continentaux** ;
- participer à la définition et à la mise en œuvre des mesures de prévention et de lutte contre la pollution marine et côtière ;
- veiller au respect des textes législatifs et réglementaires relatifs au statut et au régime du domaine public maritime ;
- veiller à l'organisation de l'assistance et du sauvetage maritimes ;
- contrôler la gestion des droits de trafic maritime en République du Bénin ;
- assurer l'administration des Gens de Mer ;
- participer à la police des pêches maritimes.

La mission du Directeur de la marine marchande consiste justement sous l'autorité du Ministre chargé de la marine marchande « *d'étudier, de proposer et, le cas échéant, de prendre toutes mesures tendant au développement des activités maritimes, d'assurer l'application des dispositions du Code de la marine, ainsi que des textes pris pour son application, et notamment dans les domaines* »[430] suivants : navigation maritime et sécurité ; administration des gens de mer ; trafic maritime et pêches maritimes avec le Service des Pêches.

La DMM est composée selon l'article 35 du Décret précité de :

- un Service de l'Administration Générale et des Gens de Mer ;
- un Service de la Réglementation et de la Documentation ;
- un Service de l'Exploitation Maritime et Portuaire ;
- un Service de la Sécurité des Navires et de la Navigation Maritime et Fluviale.

C'est ce dernier Service qui organise le contrôle des navires par l'Etat du port au Bénin. Il est assisté quelques fois pour les autres questions de sécurité sur le navire et dans le port de la Direction des Opérations Maritimes de la Sécurité, l'un des 5 Directions techniques du Port Autonome de Cotonou[431]. Quelle est à présent la structure de la Direction de la Marine Marchande du Congo ?

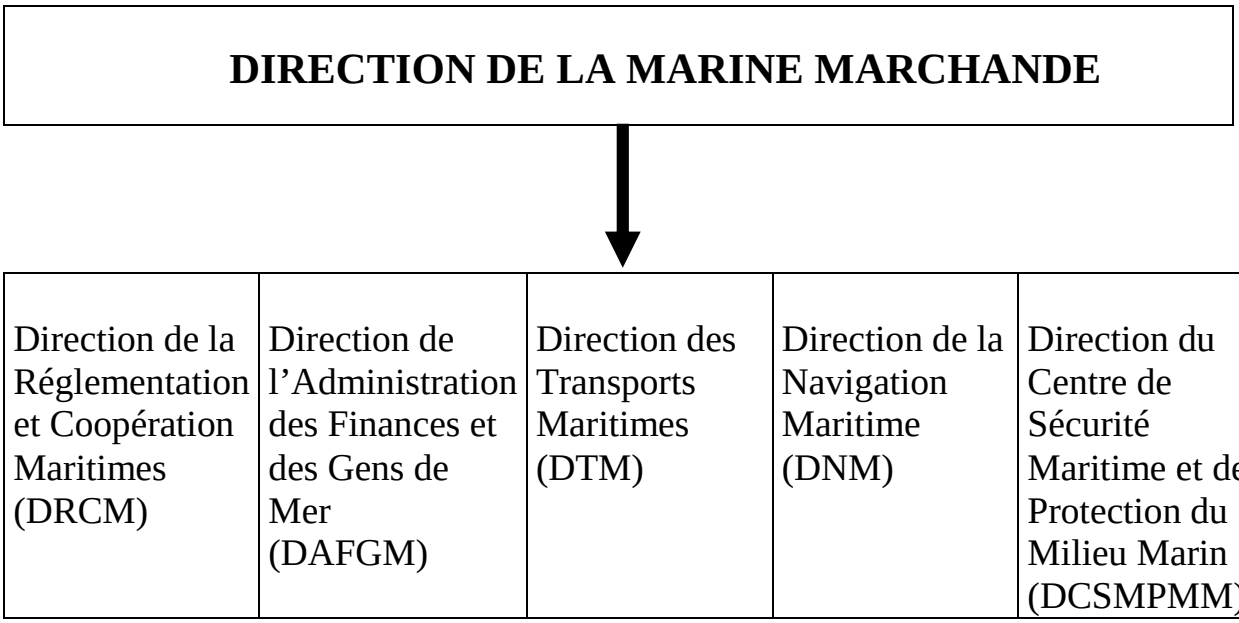
B) La structure administrative de la Direction de la marine marchande du Congo

Au Congo, c'est le *Décret n° 99-94 du 2 juin 1999 portant attributions et organisation de la Direction générale de la marine marchande* qui organise la Direction de la Marine Marchande en cinq Directions techniques : la Direction de la réglementation et coopération maritimes, la Direction de l'administration des finances et des gens de mer, la Direction des transports maritimes, la Direction de la navigation maritime et la Direction du Centre de sécurité maritime et de protection du milieu marin (cf. organigramme).

[430] Article 3 du Décret n° 172 PR/MTPTPT, portant création d'une Direction de la Marine marchande dahoméenne (actuel Bénin). JO de la République du Dahomey, 1er juillet 1968, pp. 507-508.

[431] ZINSOU (Amour Christian) : « *La gestion de la sécurité au Port Autonome de Cotonou* », Rapport de stage, 51 pages, p.22, Rapport publié sur Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/3

Organigramme de la Direction de la marine marchande du Congo



C'est justement le volet du contrôle de la sécurité des navires qui nous intéresse dans les missions de la Direction de la marine marchande. Au Congo, cette question constitue les prérogatives de la Direction du Centre de sécurité maritime et de protection du milieu marin. Pour mettre en œuvre de façon effective ce contrôle le *Décret n° 2007-193 du 23 mars 2007 portant création, attributions et organisation du centre national d'information et de documentation maritimes* a donc été pris récemment. Organe technique, le Centre national d'information et de documentation maritimes est chargé entre autres de « *collecter et centraliser toutes données et informations afférentes aux navires étrangers, en application des dispositions du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre du 22 octobre 1999, …coopérer avec la Direction générale de la marine marchande dans le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port* » [432]. Signalons juste au passage qu'au Sénégal, l'Agence nationale de la sécurité maritime récemment créée en avril 2009, participe à la mise en œuvre, du suivi, du contrôle et de l'évaluation des dispositifs de sécurité et de sûreté maritimes[433]. Les officiers de contrôle des navires par l'Etat du port dans le cadre du MOU d'Abuja exercent un contrôle documentaire technique et social à l'égard des navires en escale dans leurs ports en Afrique. Comment ce contrôle est-il effectué concrètement ?

[432] Article 2 du Décret 2007-193 du 23 mars 2007 portant création, attributions et organisation du centre national d'information et de documentation maritimes. Décret publié in RAMATRANS, n°1, juillet 2009, p. 92.
[433] FAYE (El Hadji Massiga) « *Création d'une Agence nationale des Affaires Maritimes au Sénégal* », Le Soleil du vendredi 10 avril 2009, cité in RAMATRANS, n° 1, juillet 2009, pp. 66-67.

Paragraphe 2 : L'organisation du contrôle des navires par les officiers de l'Etat du port dans les deux pays concernés

Le contrôle des navires par l'Etat du port ne se limite plus à un contrôle documentaire de l'application de la réglementation. Désormais, ces inspections concourent à l'amélioration de la sécurité maritime et de plus en plus aux conditions de travail des marins[434]. Le contrôle des navires ne se confond pas nécessairement à l'inspection du travail maritime. Les inspecteurs de travail en général interviennent dans le domaine des relations professionnelles du travail en matière de négociation collective et en matière de l'application de la réglementation et de la prévention des conflits collectifs. S'agissant des inspecteurs du travail maritime[435], ils jouissent à l'instar de leurs collègues terrestres d'une compétence générale et universelle pour se rendre sur le lieu de travail des marins, à bord des navires en escale dans un port. Les contrôles qu'ils effectuent sur les navires parallèlement au « *port state control* »[436], contribuent donc au-delà du contrôle documentaire à améliorer les conditions de vie et de travail des gens de mer, c'est-à-dire toutes les personnes employées à bord d'un navire conformément aux articles 1 et 7 de la Convention n° 178 de l'OIT sur l'inspection de travail des gens de mer[437] de 1996 entrée en vigueur le 22 avril 2000. Concernant particulièrement le contrôle des navires étrangers par les officiers de contrôle de l'Etat du port, il prend la forme d'un contrôle technique (A) et social des normes internationales (B).

A) Le contrôle technique des navires étrangers par l'Etat du port selon le MOU d'Abuja

Selon la Section 3.1.1 du MOU d'Abuja, « *lorsqu'elles appliquent le Mémorandum, les Autorités effectuent des inspections qui consistent en une visite à bord du navire en vue de vérifier la validité des certificats et autres documents appropriés aux fins du Mémorandum, ainsi que l'Etat du navire, de son équipement et son équipage,… »*. Ce ne sont pas systématiquement

[434] GUILLOU (Marie) : « *Promouvoir un véritable contrôle « social » à bord de tous les navires, un enjeu pour les nouveaux inspecteurs du travail maritime* », DEA de Droit Maritime et Océanique sous la direction de Patrick CHAUMETTE et MESNARD, Université de Nantes 2001-2002, 130 pages, p. 82 et s.

[435] Les inspecteurs du travail maritime sont spécialistes des questions sociales

[436] Le « *port state control* » est effectué par les officiers de contrôle de l'Etat du port. Ils montent à bord pour contrôler la validité des titres de sécurité du navire, les conditions de vie et de travail des marins à bord du navire et les certificats relatifs à la préservation de la pollution de l'environnement. Voir Section 3 du MOU d'Abuja.

[437] Selon la partie I, article 1 point e, de cette Convention, les conditions de vie et de travail des gens de mer sont relatives aux « *normes d'entretien et de propreté des lieux de vie et de travail à bord, l'âge minimum, les contrats d'engagements maritimes, l'alimentation et le service à table, le logement de l'équipage, le recrutement, les effectifs, les qualifications, la durée du travail, les examens médicaux, la prévention des accidents de travail, les soins médicaux, les prestations de maladie et d'accident, le bien être et les questions connexes, le rapatriement, les conditions et les modalités d'emploi soumises à la législation nationale, la liberté syndicale telle qu'elle est définie dans la Convention sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical* ».

tous les navires étrangers qui fréquentent les Ports Autonomes de Cotonou (PAC) et de Pointe Noire (PAPN) qui sont contrôlés par l'Etat du port. En effet, suivant les critères de ciblage, les navires peuvent être classés en cinq familles :

- les navires dits « à faible risque d'insécurité » (*Low Risk*),
- les navires dits « à moyen risque » (*Medium Risk*),
- les navires dits « de moyen à haut risque),
- les navires dits « à haut risque » (*Hight Risk*),
- les navires dits « à très haut risque » (*Very Hight Risk*).

Le choix des navires à inspecter, comme nous l'avions déjà dit dans la première partie de la thèse, obéit à une logique et des critères bien particuliers, de priorité et de ciblage. Pour effectuer le contrôle technique des navires étrangers dans le cadre du « *port state control* », les officiers de contrôle des navires du Bénin et du Congo se réfèrent selon le MOU d'Abuja aux :

- procédures de contrôle des navires contenues dans la Résolution A. 787 (19) de l'OMI, amendée le 25 novembre 1999 par la Résolution A.882 (21);
- principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (Résolution A. 481 (XII) de l'OMI et ses annexes) : document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité (annexe 1) et directives pour l'application des principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité (annexe 2) ;
- dispositions du Code maritime international des marchandises dangereuses

La procédure d'inspection peut donc varier en fonction des critères de ciblage des navires.

Pour les navires classés à faible et moyen risque (*Low and Medium Risk)*, l'inspection se déroule généralement en deux temps :

- une revue documentaire qui pourrait suffire et donner une bonne appréciation de l'état du navire à l'officier de contrôle,[438]
- une visite générale qui comprend la passerelle, les emménagements et les machines.

Si à la fin de cette revue générale, en l'absence de documents et certificats valables ou s'il existe des motifs évidents ou de bonnes raisons (clear grounds de l'Annexe 3 du MOU d'Abuja) de croire que le navire ne satisfait pas aux prescriptions d'un instrument pertinent, il est procédé à une inspection détaillée[439].

[438] Les certificats et documents de sécurité à contrôler ont fait l'objet d'une étude dans la première partie de la thèse. Voir : *Le contrôle documentaire des titres de sécurité*, pp. 42 et s.
[439] Voir : Les catégories d'inspection : inspection renforcée dans la première partie de la thèse, pp.111 et s.

Pour les navires avec un coefficient de ciblage[440] (*Target Factor*) supérieur à 50, l'inspection se déroulera de la même manière que les navires précédents. Le Facteur générique (TF G) est établi grâce à un savant calcul à partir de la somme de valeurs calculées selon les éléments que sont : le pavillon ciblé, la Société de classification, les navires de plus de 12 ans d'âge, le pavillon n'ayant pas ratifié toutes les Conventions, la classe ciblée. Le facteur générique est mis à jour quand le navire subit des changements (pavillon, classe, caractéristiques). Le Facteur historique (TF H) est la prise en compte de la situation passée du navire sur les 12 derniers mois au moment de l'inspection. Les points sont rajoutés au facteur générique (TF G). Dans le MOU de Paris par exemple, si un navire entre à nouveau dans la zone du MOU de Paris après une absence de plus de 12 mois, on ajoute 20 points au TF H ce qui donne : TFH+20. Lorsque le navire n'a pas été inspecté depuis 6 mois, on a TFH+10. En cas de détention du navire, on a : TFH+15. En fonction du nombre de déficiences on a : TFH-15 à +15. Concernant les déficiences de la dernière inspection en instance on a : TFH-2 à +1. Le nombre de poins accordés ou retirés au TFH dépend de l'exécution des déficiences restant en instance après la dernière inspection. Par exemple, on a TFH-2 si les déficiences ont été toutes rectifiées avant le départ. Le facteur historique est réévalué tous les jours. Le facteur de ciblage total des navires (TF) est donc l'addition des Facteur générique et historique. Ce facteur de ciblage total (TF) ne doit jamais être inférieur au TFG. Il est (TF) aussi calculé journellement. Si le facteur de ciblage (TF) est un élément déterminant pour le choix des PSCO, il ne peut être considéré comme le seul critère de qualification des navires à 100%. En ce qui concerne les autres navires, l'inspection s'intéressera aux motifs de son déclenchement (notification d'un problème par le pilotage ou la capitainerie) suivant la liste des navires prioritaires. L'inspection renforcée est alors menée suivant le type de navire (navires à passagers, pétroliers, chimiquiers, etc.). A la fin du contrôle des navires, s'il existe des anomalies qui constituent clairement un manquement grave pour la sécurité, l'Administration des Affaires maritimes n'autorisera le navire à prendre la mer qu'après s'être rassurée que le risque a disparu. Si les anomalies ne peuvent être supprimées dans le port où a lieu l'inspection, le Directeur du Centre de sécurité des navires peut autoriser le navire à rejoindre le plus proche chantier de réparation approprié disponible, choisi par le capitaine et les autorités concernées. Il donne notification à l'Autorité compétente de l'Etat dans lequel est situé le chantier de réparation, ou toute autre Autorité concernée, de toutes les conditions du voyage. Cette dernière Autorité informe directement l'Autorité précédente des mesures prises. Cependant en pratique, le système n'est pas très performant. L'affaire du *Probo Koala* a démontré les

[440] Le calcul du « *Target Factor* » est élaboré par rapport à deux « sous facteurs » : le Facteur générique basé sur les caractéristiques du navire et le Facteur historique basé sur les inspections déjà subies dans le Mémorandum d'Abuja.

dysfonctionnements du contrôle des navires par l'Etat du port dans la zone concernée par le MOU d'Abuja puisque ce navire a transité par le Nigeria avant de venir décharger ses déchets toxiques au Port d'Abidjan.

L'inspection du navire consiste donc non seulement à un contrôle documentaire et technique mais également depuis la rencontre de Vancouver en mars 1998 ayant réuni 33 Etats parties aux différents Memoranda, en un contrôle social[441]. En effet à cette rencontre, il a été décidé qu'il fallait désormais envisager une nouvelle étape du contrôle des navires tournée cette fois-ci vers l'aspect social de la sécurité dans le cadre des inspections. C'est ainsi que les conditions de vie et de travail des marins à bord des navires étrangers sont également de plus en plus contrôlées par les PSCO dans le cadre du contrôle de l'Etat du port.

B) Le contrôle social des navires étrangers par l'Etat du port selon le MOU d'Abuja

Selon la Section 3.1.1 du MOU d'Abuja, les inspections consistent aussi à contrôler « *les conditions de vie et de travail de l'équipage* ». En quoi consiste le contrôle social et selon quelles procédures ce contrôle est-il organisé ?

Le contrôle social des navires et des équipages consiste en la vérification de l'application du droit du travail sur le navire étranger dans l'Etat du port. Ce contrôle est cependant réduit par rapport au contrôle technique et documentaire. Les officiers de contrôle au Bénin comme au Congo et dans les pays concernés par le Mémorandum en général, n'ont peut être pas la compétence requise pour effectuer correctement ce genre de contrôle dévolu aux inspecteurs du travail maritime. C'est la raison pour laquelle, très peu de contrôle social est effectué dans la zone. Cependant, il serait souhaitable pour l'avenir de permettre aux officiers de contrôle d'effectuer également le contrôle social ou de se faire aider des inspecteurs du travail maritime[442]. D'ailleurs le MOU d'Abuja le prévoit en sa Section 3.5.2 selon laquelle, « *l'inspecteur qui procède à un contrôle par l'Etat du port peut être assisté par toute personne ayant des compétences requises à la discrétion de l'autorité, lorsque ces compétences ne peuvent être fournies par l'administration* ». L'essentiel, c'est que cette personne qui assiste l'officier de contrôle n'ait aucun intérêt personnel ou commercial dans le port de l'inspection ou ne soit employée par aucune des organisations non gouvernementales qui délivrent les certificats réglementaires ou de classification ou qui procèdent aux visites nécessaires à la délivrance de ces

[441]Voir : Ouest France du 2 avril 1998.

[442] GUILLOU (Marie) dans son Mémoire préc., page 82, propose justement un modèle original : les visites conjointes à bord de tout navire, inspecteur du travail maritime et inspecteur de la sécurité des navires.

certificats aux navires. Elle ne doit non plus agir pour le compte de ces organisations[443]. En France par exemple, à titre comparatif, selon Yves TERTRIN, inspecteur du travail maritime à la Direction des affaires maritimes des Pays de la Loire, il y a également peu de contrôle social des navires. Les inspecteurs du Mémorandum d'entente de Paris de 1982 mettaient l'accent sur la sécurité technique du navire, en raison des Conventions de l'OMI visées par le Mémorandum et de leur propre formation professionnelle. Les inspecteurs du travail maritime ont des compétences sociales, mais leurs compétences internationales sont limitées car ils n'avaient pas qualité d'être inspecteurs du MOU. La ratification par la France de la Convention OIT n° 180, adoptée en 1996, a développé leur champ de compétences. La *Directive 99/95/CE du 13 décembre 1999 du Parlement européen et du Conseil concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté* a renforcé leurs prérogatives au sein de l'Union. Cette Directive a pour objectif d'appliquer les dispositions de la Directive 1999/63/CE du 21 juin 1999 fondées sur la Convention n° 180 de l'OIT de 1996, « *à tout navire faisant escale dans un port de la Communauté, quel que soit son pavillon, afin d'identifier et de remédier à toute situation manifestement dangereuse pour la sécurité ou la santé des gens de mer* »[444]. Il s'agit de préserver la sécurité et d'éviter des distorsions de concurrence, même vis-à-vis des navires dont l'Etat du pavillon n'a pas ratifié la Convention n° 180. Ainsi la fatigue excessive sera contrôlée. Les heures excessives de travail devraient conduire à regarder les effectifs à bord[445]. Un travail d'équipe dans les Etats du MOU d'Abuja est donc indispensable pour faire face à la complexité du contrôle social. On sait que le contrôle de la durée du travail à bord des navires nationaux est effectué par les inspecteurs du travail maritime. Peuvent-ils le faire à bord des navires battant pavillon étranger ? Ils le pourront lorsqu'ils accompagnent et assistent les officiers de contrôle des navires étrangers par l'Etat du port sur tout au moins le volet social du contrôle. Comment se déroule concrètement ce contrôle social[446] ?

Le questionnaire suivant est le document de base permettant de réaliser le contrôle social.

---

[443] Section 3.5.3 du MOU d'Abuja

[444] GUILLOU Marie préc. p. 84.

[445] CHAUMETTE (P.) : *« Les transformations au sein de la marine marchande - Une relation de travail sans attaches ? »*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XIX, 2001, pp. 53-93 ; GUILLOU (M.) et. LE JOLIFF (N) : « *La durée du travail dans la marine marchande : Convention n° 180 de l'OIT de 1996, directives communautaires 1999/63 du 21 juin 1999 et 1999/95 du 13 décembre 1999 »*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XX, 2002, pp. 161-177 ; CHAUMETTE (P.) : « *L'organisation et la durée du travail à bord des navires* », Droit Maritime Français 2003, pp. 3-30.

[446] Voir à la page suivante le Questionnaire sur les contrôles des conditions de travail et de vie au personnel conformément à la Convention N° 147 de l'OIT. Source : Documents de travail de la 3ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, préc., p.30.

QUESTIONNAIRE SUR LES CONTROLES DES CONDITIONS DE TRAVAIL ET DE VIE AU PERSONNEL CONFORMEMENT A LA CONVENTION N° 147 DE L'OIT

1. Nom officiel de votre Autorité

2. Statut juridique de l'Autorité ? (S'il vous plaît cocher comme approprié)

I.	Bureau du Gouvernement	□
II.	L'organisation régulatrice (le Service ou le Ministère)	□
III.	Divers (S'il vous plaît, spécifier)	□

3. Est-ce que les contrôles sont effectués dans les ports de votre pays en s'assurant que la Convention n° 147 est vraiment mise en œuvre ?

Oui ☐

Non ☐

4. Est-ce que vous pouvez fournir l'information sur les actions prises par suite de ces inspections ?

…….

…….

5. Quelles actions sont prises en cas de la non-conformité ou persistant ?

…….

…….

6. Si les contrôles ne sont pas complets, quelles seront les procédures pour améliorer la qualité du contrôle ?

…….

…….

7. Quelles sont les difficultés auxquelles vous êtes confrontés pour la mise en œuvre des dispositions de la Convention n° 147 ?

…….

…….

8. Dans quelles mesures l'OIT peut aider à la mise en œuvre de la Convention 147 ainsi que d'autres instruments maritimes ?

…….

…….

Au regard des nombreuses pertes de navires entraînant des conséquences humaines, matérielles et écologiques graves, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) a adopté une série d'instruments et de directives. Le document intitulé : « *Inspection des conditions de travail à bord des navires : directives concernant les procédures applicables* »[447] vise à aider les inspecteurs dans leur tâche et à réduire les risques d'accidents dans les transports maritimes. Ce document précise clairement les procédures à suivre par les inspecteurs lors d'un contrôle social. La Convention n° 147 définit les normes en matière de sécurité, de sécurité sociale, de conditions d'emploi à bord et d'arrangements relatifs à la vie à bord. Les Directives pour les inspecteurs des navires servent de guide aux administrations maritimes des Etats d'immatriculation, aux Autorités des Etats des ports d'escale et aux inspecteurs des navires en général pour l'inspection des navires battant pavillon national ou étranger. En ce qui concerne particulièrement les procédures de contrôle applicables aux navires battant pavillon étranger, les directives de l'OIT aident les inspecteurs dans la conduite des contrôles ou des enquêtes effectuées en cas de plainte ou en présence d'indices de non-observation des normes de la Convention n° 147. Lorsque « *une plainte est reçue d'un membre de l'équipage, d'un syndicat ou de toute personne ou organisation concernée par la sécurité d'un navire battant pavillon étranger, y compris la sécurité et la santé de l'équipage, ou s'il apparaît que le navire ne satisfait pas aux normes de la Convention n° 147, l'inspecteur peut, en vertu de l'article 4 de cette Convention, vérifier si le navire est conforme ou non aux dispositions de la Convention n° 147, et il devrait le faire lorsque la réglementation nationale le prévoit.* » Comment l'inspecteur peut-il déterminer si un navire battant pavillon étranger satisfait ou non aux dispositions de la Convention N° 147 ou de celles annexées à ladite Convention ?

Deux critères servent à l'inspecteur béninois ou congolais pour contrôler si le navire battant pavillon étranger satisfait ou non aux dispositions des Conventions. Il peut décider si le critère doit être l'observation « intégrale » des dispositions de l'instrument ou l'observation de dispositions « équivalentes dans l'ensemble ». Selon ces critères, on distingue quatre cas suivants :

- Premier cas : L'Etat du pavillon a ratifié la Convention n° 147 de même que celle annexée à la Convention. Il doit appliquer intégralement les dispositions de la Convention énumérée dans l'annexe et si besoin les lois ou règlements qui sont les siens ;
- Deuxième cas : L'Etat du pavillon a ratifié la Convention n° 147 mais n'a pas ratifié la Convention énumérée dans l'annexe à celle-ci : il doit appliquer des dispositions qui

[447] Voir Annexe 2 du MOU d'Abuja, version anglaise, Section 1.1, p. 21.
BIT : « *Inspection des conditions de travail à bord des navires* », Genève 1990, 80 pages.

« équivalent, dans l'ensemble » à celles de la Convention énumérée dans l'annexe conformément aux lois ou règlements nationaux ;

- Troisième cas : L'Etat du pavillon n'a pas ratifié la Convention n° 147 mais a ratifié la Convention énumérée dans l'annexe à celle-ci : il doit appliquer intégralement les dispositions de la Convention énumérée dans l'annexe et, s'il y a lieu, les lois et règlements qui sont les siens.
- Quatrième cas : L'Etat du pavillon n'a ratifié ni la Convention n°147, ni la Convention énumérée dans l'annexe à celle-ci : il doit appliquer des dispositions qui « équivalent, dans l'ensemble » aux dispositions de la Convention énumérées dans l'annexe.

Si l'Etat du port a une législation visant expressément les navires battant pavillon étranger et que celle-ci va plus loin que ce qu'exigent les normes de la Convention n° 147, l'inspecteur devrait dans ce cas appliquer sa législation nationale. Deux possibilités s'offrent à l'inspecteur à la suite d'une enquête. Il peut recommander qu'un rapport soit établi et adressé au gouvernement de l'Etat du pavillon, avec copie au Directeur du BIT, ou demander qu'il soit remédié à toute situation à bord qui constituerait clairement un danger pour la sécurité du navire ou la sécurité et la santé de l'équipage. Dans tous les cas, l'inspecteur ne devrait pas retenir ou retarder indûment un navire étranger qui ne serait pas conforme aux normes internationales ou nationales applicables. Il ne peut retenir un navire jusqu'à ce que des mesures correctives aient été prises que lorsque la non-conformité avec les normes constitue sans aucun doute un danger pour la sécurité du navire ou pour la sécurité et la santé de l'équipage. Les éléments suivants peuvent être contrôlés par l'inspecteur dans le cadre du contrôle social[448] :

- l'âge minimum pour travailler à bord (Voir Convention n° 7 sur l'âge minimum, travail maritime, 1920 ; la Convention n° 58 révisée sur l'âge minimum, 1936 et la Convention n° 138 sur l'âge minimum, 1973).
- L'examen médical (Voir Convention n° 73 sur l'examen médical des gens de mer, 1946)
- Les contrats d'engagements (Voir Convention n° 22 sur le contrat d'engagement des marins, 1926).
- La formation professionnelle (Voir Recommandation n° 137 sur la formation professionnelle des gens de mer).

[448] Voir également le titre 2 de la Convention du travail maritime, 2006 de l'OIT qui traite des conditions d'emploi des marins. Il prend en compte le contrat d'engagement maritime, les salaires, la durée du travail ou de repos, le droit à un congé, le rapatriement, l'indemnisation des gens de mer en cas de perte du navire ou de naufrage, les effectifs et le développement des carrières et des aptitudes professionnelles et les possibilités d'emploi des gens de mer.

- Les brevets de capacité des officiers (Voir Convention n° 53 sur les brevets de capacité des officiers, 1936).
- L'alimentation et le service de table (Voir Convention n° 68 sur l'alimentation et le service de table : équipage des navires, 1946).
- Le logement de l'équipage (Voir Convention n° 92 sur le logement des équipages, révisée, 1949).
- Durée de travail et effectifs (Voir Convention n° 180 de l'OIT)
- Prévention des accidents du travail (Voir Convention n° 134 sur la prévention des accidents : gens de mer, 1970)
- Prestation de maladie ou d'accident (Voir les Conventions n° 55, 56 et 130 qui traitent des soins et des prestations à assurer aux gens de mer en cas de maladie ou d'accident).
- Rapatriement[449](Voir Convention n° 23 sur le rapatriement des marins, 1926).
- Liberté syndicale, protection du droit syndical, droit de négociation collective (Voir les Conventions n° 87 sur la liberté syndicale et la protection du droit syndical, 1948, et n° 98 sur le droit d'organisation et de négociation collective, 1949).

Le développement des actes de malveillance a permis le renforcement des normes internationales en matière de sûreté maritime[450]. La sûreté maritime pouvant être définie comme « *toute mesure visant la protection des navires, de l'équipage contre une menace liée à un acte de malveillance* ». La Commission de l'Union Européenne la définit comme la « *combinaison des mesures et des moyens humains et matériels visant à protéger le transport maritime contre les menaces d'actions illicites intentionnelles* ». La notion de sûreté exprimée en anglais par le terme « *security* » ne doit pas être confondue avec celle de sécurité désignée en anglais par le terme « *safety* ». Ce sont en réalité ce qu'on appelle couramment des faux amis et ils désignent deux réalités juridiques complémentaires. Selon Pierre Marionnet, « ***la sûreté vise à prévenir les risques intentionnels tandis que la sécurité vise à prévenir les risques accidentels*** »[451]. L'adoption et l'entrée en vigueur du Code ISPS permet aux PSCO d'avoir de nouvelles prérogatives en matière de « *port state control* ».

---

[449] Norme A2.5.1 de la CTM, 2006

[450] Proposition de Règlement du Parlement et du Conseil, Commission européenne, 2 mai 2003, Communication de la Commission cité par MAHAMOUD NOUR Nima, « *Le Code ISPS et ses incidences dans le transport maritime et les ports* », Mémoire de Master II, Droit Maritime et Océanique, sous la direction du Professeur Martin NDENDE, Nantes, septembre 2005, 107 p, p.4.

[451] MARIONNET (Pierre) : « *Sûreté maritime et portuaire Vade-mecum ISPS* », 1ère édition, Infomer, Novembre 2006, Bibliothèque de l'Institut Français d'Aide à la Formation Professionnelle Maritime IFPM, 280p, p.7.
AMALBERTI (R) : « *La conduite des systèmes à risques* », Collection Le travail humain, PUF, Paris, 2ème édition, juillet 2001.

Section 2 : De nouvelles prérogatives des PSCO en matière de contrôle de la sûreté des navires étrangers

Le phénomène du terrorisme qui a longtemps fait rage dans le secteur de l'aviation civile[452] a trouvé de nos jours un nouveau terrain de prédilection : la mer. Il est appelé piraterie[453] et constitue un autre fléau qui commence à prendre de l'ampleur. Terrorisme et piraterie ont un régime juridique différent, mais ont pour dénominateur commun, l'usage de la violence. Les spécialistes parlant du terrorisme, le qualifient de « *guerre du pauvre qui, pour faire reconnaître son action doit heurter l'opinion publique* »[454]. Les attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis et la disparition de plus de 3000 personnes ont sonné le glas de l'inviolabilité du territoire américain. Du coup, l'humanité entière a pris conscience, comme réveillée d'un profond sommeil qu'aucun pays n'était à l'abri du terrorisme. Les navires citernes ou tankers transportant des hydrocarbures ou les chimiquiers détenus par des terroristes peuvent très vite devenir de véritables bombes. Ils peuvent par exemple détruire grâce à des actions terroristes des installations portuaires, une ville et d'importantes vies humaines. Les exemples sont nombreux car les terroristes peuvent à l'aide des navires dont les membres de l'équipage sont pris en otage transporter des bandes armées ou des armes de destruction massive dans des conteneurs, des clandestins en vue parfois d'actes de terrorisme, de sabotage d'espionnage etc.…Ils peuvent également bloquer l'entrée d'un port souvent vital pour l'économie d'une nation ou d'une région. Tout ceci a entraîné un renforcement des règles juridiques en matière de sûreté et de sécurité dans le sens de mieux contrer le terrorisme. Afin de prévenir ces différentes menaces, de nouvelles règles de droit ont été élaborées afin de sécuriser le navire, l'équipage, les marchandises, le port et toutes ses installations. Le renforcement des mesures de sûreté dans les ports et sur les navires n'améliorent-elles pas le niveau de sécurité ? Le Code ISPS a été adopté pour contrer les menaces à la sûreté et à la sécurité maritimes en imposant particulièrement aux navires de se faire délivrer par l'Administration de leurs Etats de pavillon, un certificat international de sûreté du navire *(ISSC : International Ship Security Certificate*) (Paragraphe 1). Ledit certificat peut faire l'objet d'un contrôle par les officiers de l'Etat du port au Bénin et au Congo (Paragraphe 2).

---

[452] Rappelons seulement le détournement du vol Rome Athènes de la TWA en juin 1985, les attentats de LOCKERBIE du vol de la PANAM ayant causé 270 morts en 1988 au dessus de l'Ecosse et celui du DC 10 UTA faisant 170 morts en 1989 au dessus du Niger.

[453] Voir notamment les Articles 101 à 105 de la CMB

[454] GUILLAUME (Arnaud), « *Conférence SOLAS de décembre 2002* », Mémoire de DESS de Droit Maritime, Université d'Aix en Provence, 2003, p.8.

Paragraphe 1 : La délivrance du certificat international de sûreté du navire imposée par le Code ISPS

Depuis le 1er juillet 2004 (sa date d'entrée en vigueur), le Code ISPS constitue la norme de référence en terme de sûreté des transports maritimes[455]. Il impose une série de mesures pour anéantir trois modes d'actions terroristes à savoir : la prise d'otage, l'attaque à l'explosif d'un navire et le cas du « missile lent ». Le Code comprend deux parties[456] : Partie A et Partie B. La Partie A contenant des prescriptions obligatoires a pour objectif de créer un cadre de coopération au niveau mondial entre tous les opérateurs, d'établir les rôles et les responsabilités respectives à l'échelon national et international, l'échange rapide et efficace des renseignements, d'établir les méthodes d'évaluation et de s'assurer des mesures adéquates et proportionnelles. La Partie B contient des recommandations explicitant les procédures de la Partie A et donne des lignes de conduite devant permettre d'assurer un niveau de sûreté optimal. Cette partie a pour objectif de protéger les navires lorsqu'ils sont encore dans les installations portuaires. Le Code s'applique aux navires se livrant à des transports internationaux, aux navires à passagers, aux navires de commerce de charge de 500 tonneaux de jauge brute et plus, aux unités mobiles de forage, au large et aux installations portuaires accueillant de tels navires. Sont exclus de son champ d'application les navires militaires, les navires d'Etat affectés à un usage non commercial, aux plates formes fixes ou flottantes et les petits navires. Le Code ISPS est « *l'aboutissement des travaux intensifs menés pendant un peu plus d'un an par le Comité de la sécurité maritime de l'OMI et son groupe de travail sur la sûreté maritime après l'adoption par l'Assemblée, le 12 décembre 2002 à sa 22ème session, de la Résolution A.924 sur l'examen des mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires* »[457]. La Conférence de l'Organisation Maritime Internationale tenue à Londres du 9 au 13 décembre 2002 a permis donc d'adopter le **Code International pour la Sûreté des Navires et des Installations portuaires** dénommé **Code**

[455] ORABE (Délia) : « *Gardes-côtes et sécurité maritime* », Mémoire de DEA de droit maritime et océanique sous la direction du Professeur Jean-Pierre BEURIER, septembre 2003, 119 pages, p.5
Aux Etats-Unis, la loi fédérale de lutte contre la pollution de l'eau (Federal Watter Pollution Control Act) et l'Acte de Sûreté des ports et voies d'eau (Ports and Waterwaus Safety Act) ont donné une compétence aux gardes-côtes américains en matière de protection de l'environnement contre la pollution.
[456] Partie A : Prescriptions obligatoires concernant les dispositions du chapitre XI-2 de la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée.
Partie B : Recommandations concernant les dispositions du chapitre XI-2 de l'annexe à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine, telle que modifiée et de la Partie A du présent Code.
[457] « *Code ISPS, un avènement douloureux* » in Revue Officielle du Port Autonome de Cotonou, Octobre 2007, p. 80.

ISPS[458]. Ce Code impose à tout navire d'avoir un certificat international de sûreté du navire. Sa délivrance doit être subordonnée à certaines vérifications (A). Le certificat a une durée de vie et sa validité dépend de certaines conditions (B).

A) Les conditions de délivrance et de renouvellement du certificat international de sûreté du navire

Selon le Professeur Martin Ndende, le Code ISPS[459] conforte et transcende à la fois le schéma initié par le Code ISM[460]et « *instaure plusieurs dispositions importantes : nécessité d'un plan de sûreté à bord des navires et indiquant les mesures susceptibles d'empêcher l'introduction d'armes, de substances ou d'engins dangereux, mise en place de procédures d'intervention en cas de menace contre la sûreté, désignation d'un agent de sûreté pour chaque compagnie et pour tout navire, instauration d'un certificat international de sûreté du navire, et instauration de visites régulières de sûreté* »[461]. La délivrance d'un certificat de sûreté à un navire est subordonnée à certaines vérifications. Selon la Partie A du Code ISPS, chaque navire auquel s'applique la présente partie du Code doit être soumis aux vérifications spécifiées ci-dessous :

- Une vérification initiale, avant la mise en service du navire ou avant que le certificat international de sûreté du navire ne soit délivré pour la première fois, qui comprenne une vérification complète de son système de sûreté et de tout matériel de sûreté connexe visé par les dispositions pertinentes du Chapitre XI-2, du Code et un plan de sûreté du navire approuvé. Cette vérification doit permettre de s'assurer que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire satisfont pleinement aux prescriptions applicables

---

[458] OMI, Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Points 7 et 8 de l'ordre du jour: Examen et adoption du code ISPS.
SOLAS/CONF. 5/34 17 décembre 2002.

[459] Voir Annexe 1 du Code, Point 7 : Sûreté du navire ; Point 8 : Evaluation de la Sûreté du navire ; Point 9 : Plan de Sûreté du navire (pp. 10-15)

[460] ODIER (Françoise) : « *Des transports maritimes sûrs, Fédération française des sociétés d'assurances* », Les Entretiens de l'assurance-1999, Atelier 13, La sécurité des transports maritimes. Le Code international de la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires (ISM : *International Safety Managment*) a été adopté par l'OMI en 2002 pour améliorer les conditions d'exploitation des navires au sens strict et de la navigation en général. *« Le Code ISM est particulièrement séduisant dans sa conception, puisqu'il crée et organise un lien entre la réalité du navire et celle de l'entreprise. En effet, le Code ISM impose qu'il y ait un responsable uniquement affecté à la sécurité au sein de toute entreprise. Cette organisation illustre tout à fait l'idée que, au sein de l'entreprise, la notion de sécurité doit être globale et indivisible ».*
ANDERSON (Ph.) : « ISM Code, a pratical guide to the legal and insurance implications », LLP, London, Hong Kong, 1988, 299 pages.
BRAUDEL (Fernand) : « *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV*è*-XVIII*è *siècle* », 3 tomes, Armand Colin, Paris 1979.
BALLET (Jérôme) et de BRY (Françoise) : « *L'entreprise et l'éthique* », édition du Seuil, décembre 2001

[461] NDENDE (Martin) : « *Droits maritimes* », Les événements de mer- La limitation de responsabilité – Chap. 361 : Abordage, 361.09 : Conceptions internationale et française des « *événements de mer* », éd Dalloz Action, 2009/2010, p.489 et s., notamment p. 495.

du chapitre précité et de la Partie A du Code, que leur état est satisfaisant et qu'ils répondent au service auquel le navire est destiné.

- Une vérification de renouvellement à des intervalles spécifiés par l'Administration, mais ne dépassant pas cinq ans.
- Au moins une vérification intermédiaire entre la deuxième et la troisième date anniversaire du certificat. Mention de la vérification intermédiaire doit être portée sur le certificat.
- Toute vérification supplémentaire par l'Administration.

Les vérifications des navires sont effectuées normalement par les fonctionnaires de l'Administration de l'Etat du pavillon. Cependant, celle-ci peut confier les vérifications à un organisme de sûreté reconnu (OSR ou RSO en anglais : *Recognised Security Organisation*). L'Administration doit se porter garante de l'exécution complète et de l'efficacité de la vérification et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation. Le certificat international de sûreté du navire doit être délivré ou visé soit par l'Administration soit par l'Organisme de sûreté reconnu agissant pour le compte de l'Administration. Les certificats de sûreté ne doivent être délivrés que si l'Administration qui les délivrent est totalement convaincue que le navire satisfait à toutes les conditions requises et décrites plus haut. Dans le cas contraire, elle peut faire délivrer un certificat international provisoire de sûreté au navire. C'est le cas notamment après le 1er juillet 2004 pour[462] :

- un navire sans certificat ou un navire à sa livraison ou avant sa mise ou sa remise en service,
- un navire battant le pavillon d'un Gouvernement contractant qui passe sous le pavillon d'un autre gouvernement non contractant,
- un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas un Gouvernement contractant qui passe sous le pavillon d'un Gouvernement contractant, ou
- une compagnie qui assume la responsabilité de l'exploitation d'un navire qui n'était pas exploité auparavant par elle.

Le certificat international de sûreté du navire ne doit être délivré que si l'Administration ou l'organisme de sûreté reconnu, a vérifié que :

- l'évaluation de la sûreté du navire prescrite par la Partie A du Code a été effectuée ;

[462] SOLAS/CONF.5/34, Annexe 1 du Code ISPS, point 19.4., p. 27.

- une copie du plan de sûreté du navire satisfaisant aux prescriptions requises, se trouve à bord du navire (le plan ayant été soumis pour examen et approbation et étant appliqué à bord) ;
- le navire est doté d'un système d'alerte de sûreté du navire (voir Règles XI-2/6) ;
- l'agent de sûreté de la compagnie s'est assuré que le plan de sûreté du navire a été examiné, approuvé et appliqué à bord et a mis en place les arrangements nécessaires, y compris les exercices, entraînements et les vérifications internes ;
- des dispositions ont été prises pour procéder aux vérifications requises ;
- le capitaine, l'agent de sûreté du navire et autre personnel de bord responsables de tâches spécifiques liées à la sûreté sont familiarisées avec leurs tâches et responsabilités et avec les dispositions du plan de sûreté à bord ;
- l'agent de sûreté du navire satisfait aux prescriptions du Code ISPS.

Le certificat international de sûreté du navire (provisoire ou non) doit être établi selon le modèle annexé au Code ISPS[463]. Quelle est la durée de vie de ce certificat et les conditions de sa validité ?

B) La durée de vie et la validité du certificat de sûreté du navire

La durée de vie d'un certificat de sûreté est fixée par l'Administration. Cependant, selon les dispositions du Code ISPS, cette durée ne doit excéder cinq ans. Dans le cas où un certificat est délivré pour une durée inférieure à cinq ans, l'Administration peut en proroger sa validité au-delà de la date d'expiration jusqu'à concurrence de la période maximale de cinq ans, à condition bien sûr que les vérifications, lorsqu'un certificat est délivré pour cette période, soient effectuées selon qu'il convient. Avant l'expiration du délai de cinq ans, des vérifications intermédiaires doivent être réalisées. Lorsque la vérification de renouvellement est achevée dans un délai de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date de vérification de renouvellement jusqu'à une date qui n'est pas postérieure de plus de cinq ans à la date d'expiration du certificat existant. Quand la vérification de renouvellement s'est achevée après la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la vérification. Si la vérification de renouvellement est achevée plus de trois mois avant la date d'expiration du certificat existant, le nouveau certificat est valable à compter de la date d'achèvement de la vérification de renouvellement pour cinq ans. Un visa peut être posé sur un certificat pour une période

[463] SOLAS/CONF.5/34, Annexe 1, p. 29. Voir les différents modèles en annexe de la thèse.

n'excédant pas cinq mois si après l'achèvement d'une vérification de renouvellement, un nouveau certificat ne peut pas être délivré ou fourni au navire avant la date d'expiration du certificat existant. Le navire peut se trouver à l'étranger à quelques jours de l'expiration de son certificat. L'Administration peut proroger ledit certificat (pas plus de trois mois) pour permettre au navire d'achever son voyage. Arrivé dans le port dans lequel, il doit être vérifié, le navire ne peut en repartir sans en avoir obtenu un nouveau certificat. Une période de grâce ne dépassant pas d'un mois la date d'expiration indiquée peut être accordée par l'Administration aux navires effectuant des voyages courts. Dans plusieurs cas, un certificat de sûreté peut cesser d'être valable dans l'un quelconque des cas suivants :

- si les vérifications ne sont pas achevées dans les délais spécifiés ;
- si les visas n'ont pas été apposés sur le certificat ;
- lorsqu'une compagnie assume la responsabilité de l'exploitation d'un navire qui n'était pas exploité précédemment par cette compagnie et ;
- si le navire passe sous le pavillon d'un autre Etat.

Au Bénin, le contrôle du certificat international de sûreté ou de déclaration de sûreté est effectué par des Agents de sûreté du port formés spécialement pour cette mission. L'organisation de la sécurité et de la sûreté des navires étrangers au Bénin en général est éparpillée entre plusieurs Directions et Services. Au Congo, lors de l'inspection du navire, le certificat de sûreté est contrôlé par le PSCO ainsi que le plan de sûreté du navire.

Paragraphe 2 : Le contrôle du certificat international de sûreté dans les ports de Cotonou et de Pointe Noire

Depuis son entrée en vigueur, tous les ports du monde ont intérêt à respecter les dispositions du Code ISPS. Dans ce registre, les ports des pays en voie de développement notamment ceux du MOU d'Abuja en raison de l'insuffisance des moyens financiers pour les mettre aux normes risquent d'être exclus des relations commerciales avec les Etats-Unis, la Chine, l'Europe et le reste du monde. C'est la raison pour laquelle lors de la deuxième réunion du Comité du MOU d'Abuja en 2002, la question de l'intégration du Code ISPS dans le système informatique du Mémorandum a été soulevée. En 2005, lors de la 28ème réunion du Conseil de l'Association de Gestion des Ports de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, qui participe en tant qu'observateur aux travaux du MOU d'Abuja, le thème central de la réunion était : « *La nouvelle coopération portuaire dans le cadre du nouveau régime de sécurité* ». Trois autres thèmes avaient été

également abordés[464]. Le Code ISPS est donc appliqué dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre[465]. Dans le Projet de « *Déclaration d'Abuja sur la mise en application du Code ISPS de l'OMI en Afrique de l'Ouest et du Centre* »[466], le Secrétaire Général de l'AGPAOC après avoir considéré que la majorité des Etats de la sous région a signé le Code ISPS, rappelle que 90% du commerce extérieur des dits Etats avec le monde passent par les ports et sont transportés par voie maritime. Pour cette raison, il demande à tous les Etats membres de la sous-région de prendre les mesures nécessaires pour se conformer aux exigences du code. A cet effet, un Comité régional de coordination sur la sécurité maritime et la préparation à l'entrée en vigueur du code ISPS avait été mis sur pied composé des Secrétaires Généraux de l'OMAOC, de l'AGPAOC et de l'UCCA. Ce Comité est chargé, en collaboration avec l'OMI, d'assister tous les Etats de la sous-région dans leurs efforts en vue de la préparation de l'entrée en vigueur du Code et du renforcement de la sécurité maritime. Concernant particulièrement le contrôle du certificat international de sûreté du navire, il est différemment assuré au Bénin (A) et au Congo (B).

A) Le contrôle du certificat international de sûreté du navire au Bénin

Il y a une différence entre le plan de sûreté du navire et celui de l'installation portuaire, de même que la Déclaration de sûreté du navire et celle de l'installation portuaire[467]. La différence notable

[464] La réunion qui s'était tenue à Douala au Cameroun avait comme autres sous-thèmes : Contrôle des navires par l'Etat du port dans le cadre du Code ISPS : quelle synergie ; Les avantages du Code ISPS requis pour la mise en œuvre du contrôle des navires par l'Etat du port ; La nécessité d'intégrer le contrôle des navires par l'Etat du port dans la mise en œuvre du Code ISPS : quel niveau de coopération entre les Autorités maritimes et les ports. Avant cette réunion, une réunion du Comité ad hoc chargé d'élaborer les termes de référence de la Table Ronde du 28ème Conseil de l'AGPAOC avait eu lieu du 1er au 3 septembre 2004 à Lagos au Nigeria. Voir Rapport du Comité dans l'ouvrage de NGO MBOGBA (P.), préc. p. 163 et s.

[465] Voir Projet de « *Déclaration d'Abuja sur la mise en application du code ISPS de l'OMI en Afrique de l'Ouest et du Centre* », présenté par le SG de l'AGPAOC à la réunion des Directeurs Généraux des ports membres de l'AGPAOC et des représentants des Administrations maritimes tenue à Abuja du 12 au 13 août 2003 au Nigeria.

[466] Etaient présents à cette réunion les DG de ports de l'Angola, du Bénin, du Cameroun, du Cap Vert, du Congo, de la République Démocratique du Congo, de la Côte d'Ivoire, de la Guinée Equatoriale, du Gabon, de la Gambie, du Ghana, de la Guinée Bissau, du Liberia, du Sénégal, de la Sierra Leone et du Togo.

[467] En ce qui concerne les ports, le document délivré au gestionnaire d'une installation portuaire pour attester qu'elle obéit aux normes du Code ISPS est la Déclaration de Conformité de l'installation portuaire. Comment la Déclaration de conformité et le plan de sûreté du port sont-ils établis ? Le processus qui mène à la Déclaration de conformité de l'installation portuaire est pratiquement identique à celui suivi pour obtenir le certificat international de sûreté du navire (ISSC : *International Ship Security Certificate*).

L'administration après avoir choisi le port comme devant être astreint au Code ISPS détermine les zones à l'intérieur du port qui peuvent être considérées comme des installations portuaires (emplacements où a lieu l'interface navire-port). A ce propos, le port de Cotonou a été divisé en cinq zones. Le gestionnaire de l'installation portuaire (Autorité portuaire, gestionnaire portuaire ou gestionnaire privé d'un terminal) nomme et forme un agent de sûreté de l'installation portuaire ou un Organisme de Sûreté Reconnu (OSR ou RSO : *Recognised Security Organisation*) qui procède à l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire. L'auteur de l'étude d'évaluation de la sûreté a la charge d'élaborer le plan de sûreté. L'évaluation et le plan de sûreté de l'installation portuaire sont envoyés à l'administration pour approbation par la délivrance du document appelé la Déclaration de conformité. Au Bénin, le gouvernement et les autorités portuaires ont désigné un Organisme de Sûreté Reconnu (OSR/RSO) c'est-à-dire le

qu'on peut établir entre la délivrance du *Certificat international de sûreté du navire* et la *Déclaration de conformité de l'installation portuaire*[468] est que le Code ISPS rend le premier obligatoire (Partie A du Code) alors que la seconde (Partie B du Code) n'oblige pas les gouvernements contractants à la délivrer. Mais dans la pratique les deux documents revêtent la même valeur juridique, chacun dans son domaine et un port qui ne répond pas aujourd'hui aux normes du Code ISPS risque d'être déclassé. Au Port Autonome de Cotonou[469] par exemple, les autorités portuaires s'étaient engagées à appliquer le Code ISPS afin que le Port ne soit pas déclassé[470]. En effet, les gardes-côtes américains avaient menacé lors d'une visite du port le 19 mai 2007 de déclasser le PAC si les six conditions exigées n'étaient pas remplies avant le 22 août 2007. Il s'agissait du renforcement de l'éclairage de la berge ; la construction du mur de la façade maritime du port ; l'éclairage de la traverse ; l'abattage des arbres le long de la clôture douanière du port ; la délimitation du port en cinq zones signalées par des panneaux qui en restreignent l'accès[471] et l'acquisition des appareils. Les autorités portuaires se sont donc empressées d'effectuer les travaux nécessaires pour la conformité du Port au Code ISPS. Le 22 août 2007, Madame Gayleatha Brown, Ambassadeur des USA près le Bénin annonçait que « *la délégation américaine a constaté qu'il y a eu des efforts considérables accomplis et que le Bénin a satisfait aux conditions minimales requises par le Code ISPS* »[472]. La Direction de la Marine Marchande a été désignée au Bénin comme Autorité chargée du suivi de l'application du Code ISPS et le Rapport d'Evaluation et du plan de sûreté des installations portuaires des 9 et 12

Bureau d'Etude Canadien SEA QUEST TECHNOLOGIES pour élaborer les plans de sûreté des installations portuaires.

La Déclaration de conformité tout comme le certificat international de sûreté du navire est valable pour une période de cinq (5) ans renouvelables. Avant le renouvellement de la Déclaration de conformité de l'installation portuaire à l'instar du certificat international de sûreté du navire, des vérification intermédiaires dont la périodicité est déterminée par l'administration doivent être effectuées. Le Code exige cependant qu'une vérification intermédiaire ait lieu entre la deuxième et la troisième date anniversaire du certificat ou de la Déclaration.

[468] Voir en annexe de la thèse un modèle de la Déclaration de conformité de l'installation portuaire.

[469] ZINSOU (Amour Christian) : « *La gestion de la sécurité au Port Autonome de Cotonou* », Rapport de stage, 51 pages, préc. p.22 et s., Rapport publié sur Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/3

[470] Le déclassement d'un port est une sorte d'embargo sur celui-ci entraînant comme conséquences la suspension des escale et sa fréquentation. C'est la cessation des activités portuaires au cordon douanier. Dans le cadre du Bénin, les importateurs locaux et ceux des pays de l'hinterland utilisateurs du Port de Cotonou le déserteront au profit d'autres ports (Lomé, Abidjan, Lagos, etc…). Compte tenu de la contribution du port à l'économie nationale dont le budget est essentiellement fiscal, c'est comme un décret de mort. De plus il sera très difficile par la suite de reconquérir les clients.

[471] Les cinq zones du PAC sont désormais :
Zone 1 : Terminal Divers surface 302 716 m^2
Zone 2 : Terminal conteneurs surface 330 906 m^2
Zone 3 : Terminal Pêche surface 32 916, 75 m^2
Zone 4 : Terminal Traverse surface 14 180, 50 m^2
Zone 5 : Terminal Oryx : surface 205 480,50 m^2

[472] « *Visite d'inspection des Gardes-côtes américains : le déclassement du Port de Cotonou a été évité* » in PAC Inter, n° 13, mai - juin 2007, p. 4

novembre 2004 a été approuvé par le gouvernement qui a nommé un *Port Facility Security Officer* (PFSO différent du SSO : agent de sûreté du navire). Le code ISPS, malgré les mesures de protection édictées, laisse le soin aux rédacteurs de désigner les personnes devant s'occuper de la sûreté du navire[473].

Comment s'opère en réalité le contrôle du certificat de sûreté du navire au Port Autonome de Cotonou ?

Selon les textes juridiques nationaux, le contrôle de la sécurité des navires étrangers au Port de Cotonou[474] est du ressort de la Direction de la marine marchande. Au titre du contrôle des navires par l'Etat du port, ce sont les inspecteurs de sécurité de la Direction de la marine marchande qui vont à bord pour effectuer leur mission. Cependant, nous avons observé que plusieurs Directions et Services s'occupent d'une manière générale de la sécurité et de la sûreté du navire au Port de Cotonou. Une fois qu'un navire commercial ou de passagers est à quai, les différents agents de la santé, des douanes, de la sécurité du port ainsi que les services de la police vont à bord pour différents contrôles. Les services de la santé par exemple vérifient les carnets de vaccination, la douane vérifie les manifestes et scelle les « Bons de stores », les agents de sécurité du port vérifient la liste des matières dangereuses et enfin la police contrôle les passeports et délivre à l'équipage des « laisser-passer », menant ainsi la lutte contre l'immigration clandestine. On se demande dans ces conditions ce qui revient aux Inspecteurs de la sécurité au titre du « *port state control* ». En matière du contrôle de la sûreté du navire, les officiers de contrôle n'effectuent qu'un simple contrôle documentaire du certificat international de sûreté du navire. Ce sont particulièrement les agents de sûreté du port qui vont à bord du navire afin de contrôler la Déclaration de sûreté. Signalons qu'une Déclaration de sûreté a pour objet de s'assurer que le navire et l'installation portuaire ou d'autres navires avec lesquels il y a interface parviennent à un accord sur les mesures de sûreté qu'ils prendront chacun de leur côté conformément aux dispositions de leurs plans de sûreté approuvés respectifs[475]. Les agents de

[473] Point 8.11 de la Partie B du Code ISPS « The CSO and ship security officer (SSO) should always have regard to the effect that measures may have on ship's personnel who will remain on the ship for long periods. When developing security measures, particular consideration should be given to the convenience, comfort and personal privacy of the ship's personnel and their ability to maintain their effectiveness over long periods ».
Point 14.1 de la Partie A du Code ISPS « A port facility is required to act upon the security levels set by the Contracting Government within whose territory it is located. Security measures and procedures shall be applied at the port facility in such a manner as to cause a minimum of interference, with, or delay to, passengers, ship's personnel and VISITOR, goods and SERVICES ».

[474] CHABI (Elie) : « *La sécurité des marchandises dangereuses dans un port : cas des ports d'Abidjan et de Cotonou* », Mémoire d'officier de port, Académie régionale des sciences et techniques de la mer (ARSTM) Abidjan, 1995-1996, 81 pages, pp. 10 et s.

[475] Voir en annexe de la thèse le modèle de la Déclaration de Sûreté.

sûreté contrôlent les différents niveaux de sûreté du navire[476] et avitaillent le navire sous le contrôle du PFSO. Il arrive que les PSCO et les agents de sûreté se rejoignent sur le navire et il semble que cela ne crée pas des conflits d'attributions, chacun restant cantonné à sa sphère de compétence. Malgré tout, le contrôle des navires étrangers par l'Etat du port au Bénin n'est pas aussi développé que ce qui se passe dans le même secteur au Port de Pointe Noire au Congo.

B) Le contrôle du certificat de sûreté au titre du « port state control *» au Congo*

Lors d'un stage que nous avons effectué à Pointe Noire au Congo en 2007, il nous a été permis de suivre avec les inspecteurs de sécurité des navires, comment le contrôle s'organise concrètement. Une fois que le navire à contrôler est ciblé par les Autorités maritimes, deux inspecteurs sont désignés pour y effectuer un contrôle au titre du « *port state control* ». Le capitaine du navire est informé de la décision de contrôle de son navire et d'un commun accord avec les inspecteurs choisit la tranche horaire pendant laquelle le contrôle sera effectué. La principale inspection à laquelle nous avons assisté à Pointe Noire s'est déroulée le 2 février 2007 sur le navire « *Princess Htoun* », un Cargo Vessel battant pavillon Saint Vincent G. avec comme Numéro OMI : 7818406. Il a été classé par la Société de classification RINA. Le capitaine du navire se prénomme Tawfir Abdullatif Yassin. L'inspection a été effectuée par les officiers de contrôle Taty Boussiana accompagné de Jonas Patrick Bibila. Une fois à bord, l'inspecteur demande au Capitaine de lui présenter les certificats et documents de sécurité à bord. L'inspection se déroule entièrement en langue anglaise. C'est lors de ce contrôle que l'inspecteur demande à vérifier le certificat de sûreté du navire. Ensuite, la salle des machines a été visitée. Lors de ce contrôle, aucune défectuosité n'a été retenue contre le navire. Les résultats de cette inspection sont consignés sur le document intitulé[477] : Rapport d'inspection de l'Etat du Port. Ce document présente deux Formes : la Forme A et la Forme B. Pour l'instant, la mention du certificat ISPS ne figure pas encore sur la liste des documents à contrôler dans le modèle de Rapport d'inspection du Congo. Il serait d'ailleurs souhaitable que le Code ISPS, en tout cas le certificat ISPS soit clairement inséré dans la liste des documents à contrôler par l'inspecteur.

[476] Trois niveaux de sûreté ont été définis par le Code :
Niveau de sûreté 1 : niveau auquel des mesures de sûreté minimale appropriées doivent être maintenues en permanence
Niveau de sûreté 2 : niveau auquel des mesures de sûreté additionnelle appropriées doivent être maintenues pendant une période déterminée en raison d'un risque accru d'incident de sûreté.
Niveau de sûreté 3 : niveau auquel de nouvelles mesures de sûreté spéciales doivent être maintenues pendant une période limitée quand un incident de sûreté est probable ou imminent, bien qu'il puisse ne pas être possible d'identifier la cible précise.

[477] Voir le Rapport de cette inspection dans les Annexes de la Thèse.

L'importance du Code ISPS n'est plus à démontrer car il se propose de prévenir les actes criminels et terroristes dans le domaine maritime. Ses objectifs sont les suivants :

- « *établir un cadre international faisant appel à la coopération entre les Gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritime et portuaire pour détecter les menaces contre la sûreté et prendre des mesures de sauvegarde contre les incidents de sûreté qui menacent les navires ou les installations portuaires utilisés dans le commerce international ;*
- *établir les rôles et responsabilités respectifs des Gouvernements contractants, des organismes publics, des administrations locales et des secteurs maritime et portuaire, aux niveaux national et international, pour garantir la sûreté maritime ;*
- *garantir le rassemblement et l'échange rapides et efficaces de renseignements liés à la sûreté ;*
- *prévoir une méthode pour procéder aux évaluations de la sûreté en vue de l'établissement de plans et de procédures permettant de réagir aux changements des niveaux de sûreté ; et*
- *donner l'assurance que des mesures de sûreté maritime adéquates et proportionnées sont en place*».

Au regard des Rapports Annuels établis par le Secrétariat du MOU d'Abuja, il ressort clairement que le Congo est largement en avance sur le Bénin dans le contrôle des navires étrangers par l'Etat du port (Voir Rapport Annuel 2006). Le développement et l'effectivité du contrôle des navires dans tous les ports concernés par le MOU d'Abuja pourrait permettre sûrement de renforcer la sécurité maritime dans cette région de l'Afrique.

TITRE II

LE RENFORCEMENT DE LA SECURITE DES TRANSPORTS MARITIMES EN AFRIQUE

Le droit des transports a pour objet de régir l'activité de transport, c'est-à-dire le déplacement des personnes ou des marchandises au moyen d'un mode de transport. Ce droit sectoriel est tributaire de la matière qu'il régit et se spécialise au gré de l'évolution de cette dernière[478]. Ainsi on peut distinguer plusieurs branches du droit des transports dont les plus importantes sont les transports terrestres qui regroupent les transports routiers, ferroviaires et fluviaux ; les transports aériens et enfin les transports maritimes. Le droit des transports est donc un droit hétérogène provenant de différentes sources comme le droit public, le droit privé, le droit national et le droit international. Il est fondé sur les règles générales du droit commun et son application est confiée aux juridictions administratives ou judiciaires. Le droit des transports terrestres est en quelque sorte le droit commun des transports alors que les transports aérien et maritime seraient des disciplines spécialisées obéissant à leurs propres règles[479]. Cependant, le droit des transports terrestres n'est pas tout à fait le droit commun des transports en raison de la spécificité des régimes du transport routier, des transports fluviaux et des transports internationaux[480].

Depuis quelques années en Afrique, on assiste à un mouvement de communautarisation du droit des transports en général. En matière de transport routier par exemple, de nouvelles règles régissent désormais le contrat de transport routier en ce qui concerne l'OHADA[481]. Il s'agit de l'*Acte uniforme relatif aux contrats de transports de marchandises par route*. Pour l'instant, il n'existe pas un droit communautaire harmonisé à l'ensemble du continent en matière de transport maritime tout court et particulièrement en matière de sécurité des transports maritimes. Par contre les régions telles que l'Afrique du Centre à travers le Code communautaire de la marine marchande de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC) et l'Afrique de l'Ouest à travers l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) tentent d'harmoniser leurs règles en la matière. Le MOU d'Abuja peut être l'un des fondements pouvant permettre de construire un droit communautaire des transports maritimes au

[478] PAULIN (Christophe) : « *Droit des transports* », Litec LexisNexis, 2005, 314 pages, p. 1

[479] Des Conventions et des Codes leur sont consacrés spécialement. Citons par exemples : le code de l'aviation civile, le code du travail maritime, le code disciplinaire et pénal de la marine marchande, la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 régissant la responsabilité du transporteur aérien, la Convention de Montréal du 28 mai 1999 (entrée en vigueur le 4 novembre 2003), la Convention de Bruxelles sur la responsabilité du transporteur maritime de marchandises, celle de la limitation de réparation du propriétaire du navire et des règles concernant la responsabilité du transporteur maritime des passagers.

[480] Parmi les principales Conventions internationales en matière de transport, on peut citer : la Convention de Berne du 14 octobre 1890 dite COTIF en transport ferroviaire, comprenant une Convention spécifique pour les marchandises (RU-CIM) et une Convention pour les voyageurs et les bagages (RU-CIV); la Convention de Genève du 19 mai 1956 dite CMR en transport routier ; la Convention de Bruxelles du 25 août 1924 dite Règles de la Haye-Visby, les Règles de Hambourg de 1978 et enfin les *Règles de Rotterdam* du 23 septembre 2009 (non entrée en vigueur), en transport maritime.

[481] L'Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires (OHADA) a été créée par le Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique signé le 17 octobre 1993 à Port-Louis (Ile Maurice). Elle regroupe 16 pays à savoir les 14 pays de la zone franc CFA plus les Comores et la Guinée Conakry et reste ouverte à tout Etat du continent africain. La République Démocratique du Congo est toujours en cours d'adhésion.

sein de laquelle la sécurité maritime occupera une place prépondérante. Ce droit communautaire pourrait également se référer aux Conventions internationales en matière de transports dont les plus importantes sont : la Convention de Bruxelles de 1924 amendée par les Protocoles de 1968 et de 1979, les *Règles de Hambourg* de 1978, la *Convention des Nations Unies sur le transport multimodal international de marchandises* du 24 mai 1980 (pas en vigueur) et la *Convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer* , dénommée *Règles de Rotterdam*[482]. Cette nouvelle Convention qui a été adoptée récemment après de multiples sessions est l'œuvre conjointe de la CNUDCI et du CMI. L'objectif de cette nouvelle Convention dite (*Règles de Rotterdam*) est de constituer un compromis, un pont entre les deux grandes précédentes Conventions en matière de transport maritime. Elle entrera en vigueur après la ratification de 20 Etats. Le Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre est parfaitement un instrument de communautarisation du droit de la sécurité maritime en Afrique (Chapitre I) car il s'inscrit dans un cadre de réglementations africaines appartenant à plusieurs Etats dans le domaine des transports et de la sécurité maritime. Sa communautarisation dans une politique commune africaine de la sécurité des transports maritimes, pourquoi pas inspirée de celle de l'Union Européenne est son unique chance de pérennité et de survie (Chapitre II).

[482] DELEBECQUE (Ph.) : « *Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport par mer* », DMF 2003, p. 915 ; « *Les travaux du Comité des transports du CMI sur le projet CNU*DCI », DMF 2004, p. 820 ; « *Le projet de Convention sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer* », DMF 2006, spécial « CMI-Cap Town », pp. 691 et s. ; « *Le projet de Convention sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer (après la session de Vienne de novembre 2006)* », DMF, n° 680, avril 2007, pp. 291 et s. ; « *Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer : derniers pas avant son adoption ?* », DMF n° 685, octobre 2007, pp. 771 et s. ; « *La Convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer : dernières précisions* », DMF n° 696, octobre 2008, pp. 787 et s.
TASSEL (Y.) : « *Projet CNUDCI, une double critique de fond* », DMF 2004, p. 3.

CHAPITRE I

LE MOU D'ABUJA EN TANT QU'INSTRUMENT DE COMMUNAUTARISATION DU DROIT DE LA SECURITE MARITIME EN AFRIQUE

La communautarisation du droit des transports et de la sécurité maritime en Afrique est un processus qu'a connu un certain nombre d'Etats africains. Cette œuvre de communautarisation est motivée par au moins trois raisons fondamentales. La première est qu'on observe une très grande balkanisation du droit des transports en Afrique. Il y a autant de législations que de pays maritimes. Pour faciliter les échanges, il fallait remédier à cette situation. De plus, deuxième raison, les impératifs d'un développement économique harmonieux et coordonné du secteur maritime impose également une réglementation communautaire des transports en Afrique. On retrouve cette philosophie dans la Charte africaine des transports maritimes[483]. Enfin, on note le souci de contribuer à l'intégration juridique africaine, car il n'y a pas de communauté au sens politique et économique du terme sans le droit. Mais quelles sont les sources de ce droit maritime communautaire ? Certaines initiatives réglementaires au sens large du terme, sont dues à des entités transnationales. Mais il arrive que des institutions étrangères ou des Etats extérieurs à l'Afrique soient à la source de la création du droit communautaire. C'est notamment le cas du MOU de la Méditerranée[484] dont font partie des Etats hors du continent à savoir : Israël, Chypre, Malte, la Turquie, le Liban et la Jordanie. Cependant, de nombreuses institutions sont dues à des entités strictement communautaires africaines telles que la CEMAC et l'UEMOA. Les sources du droit maritime communautaire africain sont donc en résumé, transnationales, étrangères et communautaires. Quels sont les instruments juridiques chargés de véhiculer ce droit ? Dans la plupart des cas, on utilise fréquemment des textes internationaux peu directifs. C'est le cas des Recommandations, des Résolutions et même des Memoranda. Malgré tout, on constate l'existence de véritables Conventions internationales à vocation régionale liant les Etats concernés. On peut citer dans cette rubrique, la Convention d'Abidjan, la Convention de Naïrobi

[483] Charte africaine des transports maritimes du 11 juin 1994 : « *Conscients de la nécessité d'œuvrer à une expansion ordonnée des flottes marchandes africaines et d'assurer un développement harmonieux des transports maritimes en Afrique, notamment par le maintien d'un juste équilibre entre les intérêts des chargeurs et ceux des exploitants des navires dans nos Etats respectifs…*»

[484] DEJEANT PONS (M.) : « *La Méditerranée en droit international de l'environnement* », Economica, Paris, CERIC, Aix en Provence, 1990.

sur la protection de l'environnement en Afrique. Mais de plus en plus on tend vers une utilisation renforcée des textes communautaires beaucoup plus directifs tels le Code communautaire de la CEMAC et les textes de l'UEMOA. Ce droit communautaire est cependant limité par le manque de formation à une bonne application des textes et les mesures individualistes des Etats concernés. La signature du MOU d'Abuja s'inscrit parfaitement dans cette dynamique de l'expansion du droit communautaire en Afrique caractérisée d'une part par des réglementations africaines à vocation transnationale, telles que les initiatives réglementaires dictées par des impératifs environnementaux et de sécurité maritime donnant naissance aux Memoranda. Le MOU de la Méditerranée, d'Abuja et le celui de l'Océan indien, peuvent être classés dans ce registre (Section 1). D'autres réglementations communautaires à vocation strictement africaine en Afrique Centrale et Occidentale contribuent sans doute à la mise en œuvre du droit de la sécurité maritime en Afrique (Section 2).

Section 1 : Les réglementations africaines à vocation transnationale

Quant on parle d'une réglementation transnationale, c'est qu'elle appartient à, ou qu'elle regroupe plusieurs nations. La *Déclaration de Stockholm* sur l'environnement sanctionnant la Conférence de Stockholm en 1972 est un texte juridique non contraignant composé de 26 principes qui favorisent la protection des mers régionales[485]. L'approche régionale pour la protection du milieu marin est un principe du *Programme des Nations Unies pour l'Environnement* (PNUE[486]), organe subsidiaire de l'Assemblée générale des Nations Unies, créé à l'issue de la Conférence de Stockholm en 1972. La mission du PNUE est « *d'encourager la coopération dans le domaine de l'environnement en inspirant, informant et en permettant à des peuples et des nations d'améliorer leur qualité de vie sans compromettre celle des générations futures* » [487]. Son action est fondée sur deux dimensions qui s'adaptent parfaitement aux exigences de la protection du milieu marin : d'une part, la protection de l'environnement nécessite une approche régionale qui semble la mieux appropriée. D'autre part, cette approche régionale doit être coordonnée de manière à faire émerger un cadre global cohérent. C'est le Principe 7[488] de cette Déclaration, principe repris par la Partie XII de la *Convention internationale sur le droit de la mer (CMB)* qui a permis à plusieurs Etats à travers une démarche d'initiatives dictées par la géographie et les impératifs de sécurité maritime de signer des Memoranda en Afrique (Paragraphe 1). L'OMAOC a joué particulièrement en Afrique de l'Ouest et du Centre un grand rôle dans cette démarche (Paragraphe 2).

---

[485] LANNEAU (Mathilde): « *La protection des mers régionales* », Séminaire exploitation des océans 2000-2001 sous la direction du professeur J.P. BEURIER, Université de Nantes. Voir www.droit.univ-nantes.fr
Le concept de mer régionale dont parle le PNUE « sert à définir l'unité protégée ». « *Deux idées majeures sont sous jacentes à la mise en place du programme de protection des mers régionales. La première idée est la suivante : l'environnement est indivisible, il forme un tout et doit être considéré comme tel dans les rapports entre les riverains de cet environnement. La seconde idée est celle d'unité naturelle des différents milieux . Pour appréhender le concept de mer régionale, il faut adopter le point de vue du géographe et partir de la côte. En effet ce sont les Etats, riverains de ladite côte, qui vont impulser la mise en place d'une protection spécifique. Leur union se fédère alors autour d'une aire géographique déterminée, cette aire sera appelée mer régionale* ».

[486] La création du PNUE résulte d'une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies : Résolution 2997 (XXVII) du 15 décembre 1972. L'Assemblée générale des Nations Unies joue encore un rôle important dans le domaine de l'environnement en dépit de la création d'un organe subsidiaire spécialisé. Elle a entre autres proclamé en 1982 la Charte Mondiale de la Nature (Résolution 37/7 du 28 octobre 1982) et a joué un rôle important dans le cadre de la CNUED de Rio (1992) et du SMDD de Johannesburg (2002).

[487] Voir www.grida.no/geo/geo3/french/040.htm

[488] Principe 7 : « *Les Etats devront prendre toutes les mesures possibles pour empêcher la pollution des mers par des substances qui risquent de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques et à la vie des organismes marins, de porter atteinte aux agréments naturels ou de nuire à d'autres utilisateurs légitimes de la mer* ».

Paragraphe 1 : Les initiatives dictées par la géographie océanique et les impératifs environnementaux et de sécurité maritime

Les mers et les océans constituent la majeure partie de la surface de la terre. Les navires ne peuvent naviguer que sur l'eau et la navigation est maritime lorsqu'elle se rapporte à la mer. Certains Etats riverains d'une même mer soucieux des impératifs de sécurité et de protection de l'environnement ont décidé d'édicter et de communautariser leurs législations. On distinguera trois zones que sont du Nord au Sud: les Etats riverains de la Méditerranée[489] ; de l'Océan Atlantique et enfin de l'Océan indien, de la Mer rouge et du Golfe d'Aden. Tous ces Etats se sont regroupés dans des entités régionales signant trois Memoranda qui concernent l'Afrique. D'une part, nous avons le Mémorandum de la Méditerranée et d'Abuja (A) et d'autre part, le MOU de l'Océan indien, de la mer rouge et du Golfe d'Aden (B).

A) Les MOUs de la Méditerranée et d'Abuja

Sur le modèle du MOU de Paris, les MOUs de la Méditerranée[490] et d'Abuja seront signés respectivement le 11 juillet 1997 (1) et le 22 octobre 1999 (2) dans le but de renforcer la sécurité maritime dans ces régions. Il faut signaler que la région de la Méditerranée est particulièrement protégée outre le MOU de la Méditerranée, par plusieurs autres Conventions internationales.

1) Le Mémorandum et les Conventions en faveur de la protection de la Méditerranée

Les Etats riverains de la Méditerranée[491] ont signé, le 11 juillet 1997 le *Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de la Méditerranée* (*Memorandum of understanding on port state control in the Mediterranean region*)[492] pour lutter

[489] Les 22 Etats riverains de la Méditerranée au sens strict sont : Albanie, Algérie, Bosnie-Herzégovine, Chypre, Croatie, Egypte, Espagne, France, Grèce, Israël, Italie, Liban, Libye, Malte, Maroc, Monaco, Royaume-Uni, Slovénie, Syrie, Tunisie, Turquie, Yougoslavie.

[490] La Mer Méditerranée, historiquement au cœur des empires Egyptien, Phoenicien, Grec et Romain, compte aujourd'hui 160 millions de résidents et un nombre équivalent de visiteurs chaque année. Peu profonde sur son ensemble, en moyenne 1500 mètres, elle atteint un maximum de 5150 mètres de profondeur en-dessous de la côte Sud grecque. C'est un bassin presque entièrement fermé où le faible afflux d'eau superficielle provenant de l'Océan Atlantique constitue sa source majeure de renouvellement. Son renouvellement complet prend plus d'un siècle par le détroit de Gibraltar, profond de seulement 300 mètres. Ce faible afflux, couplé avec une forte évaporation, rend la Mer Méditerranée plus salée que l'Océan Atlantique.

[491] Huit pays étaient signataires de ce MOU au départ. Il s'agissait de : Algérie, Chypre, Egypte, Israël, Malte, Maroc, Tunisie, et Turquie. Voir IMO News, n° 2 et 3, 1997, p. 2. D'autres Etats y ont adhéré par la suite. Voir le dans les annexes de la Thèse.

[492] Voir www.medmou.org. Le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de la Méditerranée (voir annexes) est composé de 10 Sections :
Section 1 : Engagement,

contre les navires sous normes par le contrôle des navires étrangers fréquentant leurs ports respectifs sur le même modèle du MOU de Paris de 1982. Le MOU de la Méditerranée comprend aujourd'hui onze membres que sont : l'Algérie, la Chypre, l'Egypte, Israël, la Jordanie, le Liban, Malte, le Maroc, la Tunisie, la Turquie et l'Autorité Palestinienne. Les Etats membres se sont référés à la Déclaration adoptée le 28 novembre 1995 à l'occasion de la Conférence Euro-Méditerranéenne tenue à Barcelone, établissant un partenariat Euro-Méditerranéen et incluant la coopération dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution dans le bassin méditerranéen. Les progrès accomplis dans ces domaines, notamment au sein de l'Organisation Maritime Internationale et de l'Organisation Internationale du Travail ont également contribué à la signature de cet accord. A côté de ce Mémorandum, il existe de très nombreuses Conventions internationales liant les Etats de l'Afrique du Nord et destinées à renforcer la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin en Méditerranée. Il y a particulièrement la Convention de Barcelone du 16 février 1976 pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution et les six Protocoles qui s'y rapportent. L'ensemble de la Convention et des Protocoles est appelé le « *système de Barcelone* »[493]. La mer Méditerranée a fait l'objet d'une abondante réglementation en raison des rejets qui y sont effectués par les navires. Parfois, des déchets radio actifs y sont rejetés et c'est la

---

Section 2 : Instruments Pertinents,
Section 3 : Procédures d'inspection, rectification et immobilisation,
Section 4 : Information
Section 5 : Infractions aux règles d'exploitation
Section 6 : Organisation
Section 7 : Amendements
Section 8 : Dispositions administratives
Section 9 : Programmes de formation et séminaires
Section 10 : Dispositions financières.

[493] Le Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée par les opérations d'immersion effectuées par les navires et aéronefs, adopté à Barcelone, le 16 février 1976, entré en vigueur le 12 février 1978, révisé à Barcelone, les 9 et 10 juin 1995

Le Protocole relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution de la mer méditerranéenne par les hydrocarbures et autres substances nuisibles en cas de situation critique, encore appelé « protocole d'urgence », adopté à Barcelone, le 16 février 1976, entré en vigueur le 12 février 1978

Le Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranéenne contre la pollution d'origine tellurique, aussi appelé « protocole LBS », adopté à Athènes, le 17 mai 1980, entré en vigueur le 17 juin 1983, modifié à Syracuse, les 6 et 7 mars 1996

Le Protocole relatif aux aires spécialement protégées de la Méditerranée aussi dénommé « protocole SPA », adopté à Genève, le 2 avril 1982, en vigueur en 1986, révisé à Barcelone le 10 juin 1995, en tant que protocole relatif aux aires spécialement protégées et à la diversité biologique dans la mer Méditerranée

Le Protocole relatif à la protection de la mer Méditerranée contre la pollution résultant de l'exploration et de l'exploitation du plateau continental, du fond de la mer et de son sous-sol, encore appelé « protocole offshore », adopté à Madrid, le 14 octobre 1994

Le Protocole relatif à la prévention de la pollution de la mer Méditerranée résultant de mouvements transfrontaliers de déchets dangereux et de leur élimination, appelé « protocole déchets dangereux », adopté à Izmir, le 30 septembre et le 1er octobre 1996 et non encore entré en vigueur.

Signalons également le projet de Protocole sur la gestion intégrée des zones côtières de la Méditerranée élaboré en 2005.

raison pour laquelle à cause de la proximité de cette mer des côtes européennes, on observe son contrôle très rigoureux par les Etats européens contrairement aux côtes africaines qui ne sont pas assez contrôlées. Il est vrai qu'on ne peut pas comparer les moyens de patrouille de la marine militaire des Etats européens à ceux des Etats africains. Cependant, les marines nationales militaires africaines peuvent dissuader les navires dans un cadre régional ou sous régional concerté en effectuant de temps en temps des contrôles dans la région de la Méditerranée surtout qu'elle est une mer semi-fermée[494]. Les Etats riverains de l'Océan Atlantique ont à leur niveau signé le MOU d'Abuja pour le renforcement de la sécurité maritime dans cette région.

2) Le Mémorandum d'Abuja

Les Etats riverains de l'Océan Atlantique constituent la deuxième zone ayant favorisé une réglementation communautaire dans plusieurs domaines. Sur le plan géographique, tous ces Etats ont en commun l'Océan Atlantique dont la protection a fait l'objet de plusieurs textes communautaires. S'agissant du contrôle des navires par l'Etat du port, toutes les administrations maritimes concernées par le MOU d'Abuja (de la Mauritanie en Afrique du Sud) ont en commun et en partage l'Océan Atlantique. Dans le domaine de la protection de l'environnement, la zone du golfe de Guinée, étant une zone pétrolière, a fait l'objet de plusieurs réglementations. On peut citer entre autres :

- la Convention d'Abidjan du 23 mars 1981 relative à la coopération en matière de protection et de mise en valeur du milieu marin et des zones côtières de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Cette Convention s'applique normalement sur toute la partie atlantique de l'Afrique.
- le Protocole d'Abidjan du 23 mars 1981 relatif à la coopération en matière de lutte contre la pollution en cas de situation critique ;
- le Plan d'action pour la protection et le développement de l'environnement marin et les zones côtières, adopté le 23 mars 1981.

Ces réglementations communautaires devraient permettre normalement à tous les Etats concernés de pouvoir coopérer en matière de lutte contre la pollution de l'environnement marin dans cette zone. Cependant, sont-ils vraiment préparés pour coopérer en cas d'explosion d'une plate forme[495] en mer dans la zone par exemple ? Y a-t-il des exercices d'entraînement pour faire

[494] Article 122 de la CMB : « *On entend par « mer fermée ou semi-fermée » un golfe, un bassin ou une mer entourée par plusieurs Etats et relié à une autre mer ou à l'océan par un passage étroit, ou constitué, entièrement ou principalement, par les mers territoriales et les zones économiques exclusives de plusieurs Etats* ».

[495] Article 318 du code CEMAC « *Tout propriétaire d'un navire transportant une cargaison d'hydrocarbures en vrac est responsable des dommages de pollution résultant d'une fuite ou de rejets d'hydrocarbures de son navire*

face à une catastrophe suite aux déversements d'hydrocarbures dans les eaux de la région ? Les moyens financiers sont-ils disponibles pour gérer une situation critique dans la zone ? On assiste à des pollutions opérationnelles en Afrique sans qu'il n'y ait aucune réaction. Il a fallu l'affaire du *Probo Koala* en Côte d'Ivoire avant que certains Etats comme le Congo, le Cameroun et le Bénin[496] n'adoptent des plans d'urgence en cas de situation critique.

Un plan d'urgence concerne une zone sensible dont on veut protéger contre une pollution marine. Lorsque la pollution provient des hydrocarbures, il faut circonscrire la zone polluée et procéder par des méthodes déterminées à leur récupération et à leur élimination. Ce sont les écrémeurs qui permettent de récupérer les résidus d'hydrocarbures. Des opérations doivent être menées au large et près des côtes, notamment le confinement des hydrocarbures par des barrages flottants installés près de la source de pollution. Lors de la prise d'une décision de confinement ou la protection des zones sensibles, une intervention rapide et immédiate est essentielle. Il est également important de prévoir l'évacuation rapide de tous les produits confinés à travers des étapes de planification. L'étape de planification préalable comporte les éléments suivants :

- sélection des sites prioritaires pour lesquels le déploiement des barrages devra être envisagé d'urgence,
- préparation des points d'ancrage convenables,
- sélection des écrémeurs afin de faire face aux besoins,
- présence de capacité de stockage temporaire pour les produits récupérés et les dispositifs nécessaires à un soutien logistique approprié.

La formation du personnel et les exercices pratiques sont le cœur de cette étape. La mobilisation et le déploiement de matériel sous contrôle, sans pollution, constitue un essai efficace des procédures et des stratégies de lutte qui fera ressortir les difficultés susceptibles d'être rencontrées au cours d'une intervention effective. Le plan d'urgence de chaque Etat doit faire l'objet de test dans son ensemble, car les exercices viseront à tester les aspects organisationnels du plan, et à s'assurer que le matériel ainsi que les ressources identifiées par le plan sont disponibles et en état de marche. Les équipes locales d'intervention et de nettoyage apprendront lors de ces exercices de nouvelles techniques et la répétition des principes de base de l'expertise

---

dans les conditions et dans la limite fixées par la Convention internationale sur la responsabilité pour les dommages de pollution par les hydrocarbures, telle qu'amendée ». Les navires transportant plus de 2000 tonnes d'hydrocarbures en vrac ne peuvent avoir accès aux ports des Etats membres de la CEMAC que dans la mesure où ils disposent d'un certificat attestant que la responsabilité civile de son propriétaire pour les dommages par pollution est couverte par une assurance ou une garantie financière pour un montant fixé par application des limites de responsabilité.

[496] Le Plan national d'intervention d'urgence en cas de pollution marine accidentelle par les hydrocarbures, a été adopté au Bénin lors du conseil ordinaire des ministres du mercredi 26 avril 2006. Cf. compte rendu du conseil des ministres rendu public le 27 avril 2006.

marin. La pollution par les hydrocarbures peut conduire à la pollution des littoraux malgré les efforts entrepris par les équipes d'intervention pour lutter contre les hydrocarbures en mer et les efforts de protection du littoral. Le nettoyage du littoral est assez simple et ne nécessite pas de matériel spécialisé. Parfois la mise en œuvre de techniques inappropriées et mal adaptées, ainsi que l'adoption d'une organisation insuffisante peuvent aggraver les dégâts provoqués par les hydrocarbures. Une planification minutieuse est la clé du succès de toute opération d'urgence comme dans le cas d'un déversement d'hydrocarbures, car elle constitue une préparation essentielle. De nombreuses personnes et un certain nombre d'organismes auront des tâches à remplir en dehors de celles du nettoyage physique. Un plan d'urgence doit être bien préparé et doit fournir en premier temps le cadre de la stratégie globale d'une intervention anti-pollution ; et dans un second temps le cadre devant servir aux procédures opérationnelles à suivre en cas de pollution effective. Le plan opérationnel doit décrire les procédures recommandées pour intervenir en cas de pollution. Ce plan doit comporter des éléments sur les rubriques suivantes : la notification, l'évaluation, la décision d'intervention et les opérations de nettoyage.

Concernant la notification, les tous premiers renseignements concernant une pollution qu'elle quelle soit peuvent provenir de plusieurs sources y compris le grand public. La police d'Etat, de la mer, la gendarmerie et les autres services d'urgence doivent avoir les numéros de téléphone, fax et les fréquences radio leur permettant de contacter les affaires maritimes, les gardes-côtes, l'armée, la marine, les services de lutte contre l'incendie, bref tous les services chargées de la réception de ces informations à tout moment. Dès la réception de ces renseignements, le service de l'Etat chargé des opérations, indiqué dans le plan d'urgence doit émettre un compte rendu initial dans les plus brefs délais et le transmettre aux parties intéressées selon la procédure d'alerte convenue. Le format de ce rapport doit faire partie du plan d'urgence et comporter des renseignements tels que : date et heure de la première observation en heure locale ou GMT, la position de la nappe s'il s'agit des hydrocarbures (latitude et longitude ou repère le plus proche), la source et la cause de la pollution (collision ou échouage), l'estimation de la quantité du polluant déversé, la description des nappes observées, le type d'hydrocarbures déversés, les conditions météorologiques et l'état de la mer, les actions entreprises ou à entreprendre pour lutter contre la pollution ; le nom et la profession de l'observateur initial sans oublier leurs adresses et coordonnées pour tout contact ultérieur. On peut même envoyer le compte rendu initial à qui de droit dès qu'on a une réponse aux trois premières questions concernant le format de rapport. Les renseignements nécessaires aux autres rubriques seront transmis ultérieurement.

Le plan d'urgence doit prévoir une évaluation à effectuer par le commandant du port ou le commandant opérationnel sur zone. Il devra également évaluer la menace par le polluant vis-à-

vis des ressources susceptibles d'être polluées. S'il s'agit d'hydrocarbures, des mesures doivent être prises de manière à : identifier le type de brut, c'est-à-dire sa densité, sa viscosité, son point d'écoulement, sa teneur en cires paraffiniques et ses caractéristiques de distillation ; déterminer la trajectoire probable de la nappe sur la base des données sur le courants, les marais et les vents, penser à organiser la surveillance in situ à l'aide d'aéronefs, identifier les ressources menacées, informer les parties pouvant être affectées par la pollution. Les sources des renseignements devant permettre au Commandant d'effectuer son évaluation sont : le plan d'urgence, le commandant du navire, la société de sauvetage, l'assureur, sans oublier les autorités portuaires.
Les options d'intervention qui suivent doivent faire partie de tout plan d'urgence. S'il n'y a pas de menace des ressources clés, il suffit de suivre le déplacement du polluant et noter le comportement de la nappe en permanence s'il s'agit des hydrocarbures. Si les ressources sont menacées de pollution, il faut décider de leur protection en essayant de savoir si cette protection sera mieux assurée par une intervention de lutte contre la pollution en mer ou par la mise en œuvre de barrages flottants ou par toute autre mesure visant la défense de sites spécifiques. S'il n'est pas faisable, ni viable d'assurer la protection des sites ou si certaines ressources ont déjà été polluées, il faut alors décider des priorités au niveau du nettoyage des plages. Il faut dans ce cas, choisir le meilleur matériel nécessaire de même que le personnel pour sa mise en œuvre, et déterminer les disponibilités et les emplacements du matériel et de la main d'œuvre. Tout plan d'urgence doit comporter les dispositions pour placer la main d'œuvre et le matériel en alerte. Le matériel en cas de situation critique peut déjà être chargé sur les véhicules prêts au transport et les formalités administratives entamées et terminées avant que l'ordre de mobilisation ne soit donné. Il faudra donc établir d'avance des procédures pour mobiliser le matériel nécessaire pour le nettoyage et la main d'œuvre appropriée. Le déploiement du matériel en mer et à terre doit se faire conformément à la décision d'intervention. Il faut organiser le soutien logistique suffisant de manière à éviter des goulots d'étranglement. Mettre les moyens aériens à contribution pour la surveillance globale de la nappe. Il faut maintenir les archives à jour pour chaque chantier en faisant un résumé descriptif de la chronologie des événements de l'accident et de toutes les actions entreprises pour lutter contre la pollution.

Bien qu'il soit important de mettre fin à une opération de nettoyage lorsque le niveau requis est déjà atteint, il est difficile de donner un cadre précis de la démarche à suivre au niveau du plan d'urgence. Il est conseillé par exemple de prendre des dispositions telles que : assurer la liaison entre toutes les parties concernées au niveau de la conduite des opérations et le niveau de nettoyage nécessaire à chaque site, assurer l'évacuation du matériel et le retourner au magasin afin qu'il puisse être nettoyé et entretenu, assurer la réparation ou le remplacement du matériel

endommagé, assurer la restauration des sites de stockage temporaire et nettoyer les autres zones de travail, assurer la préparation d'un compte rendu détaillé sur les actions entreprises au niveau de l'intervention. Ce compte rendu sert à mettre à jour le plan d'urgence et surtout peut servir de pièce justificative pour appuyer les demandes d'indemnisations pour les dépenses de nettoyage.

L'indemnisation des dépenses de nettoyage et les dégâts occasionnés par une pollution par les hydrocarbures suite à des accidents de la navigation maritime est le plus souvent obtenue grâce aux assurances fournies par la Mutuelle d'Assurance des Armateurs appelée P&I Clubs. En cas d'accidents survenus à un pétrolier, des fonds supplémentaires constitués de versements effectués par les propriétaires de cargaison d'hydrocarbures dans le cadre du FIPOL pourront être versés aux victimes à certaines conditions. Des demandes d'indemnisation peuvent être formulées afin de récupérer les dépenses engagées pour la prévention et la lutte contre la pollution par les hydrocarbures. Des demandes additionnelles pourront également être formulées en raison des pertes économiques directes, écologiques et des dépenses encourues pour le remplacement et la réparation de biens. Chaque demande d'indemnisation devra comporter les informations suivantes : nom et adresse du demandeur, date et localisation de l'accident, identité de la source de pollution, type, quantité et impact géographique des hydrocarbures déversés, preuves sous formes d'analyse chimiques ou de déplacement de la nappe pour établir la source de la pollution et un rapport entre la source de la pollution et la demande d'indemnisation présentée, un résumé descriptif indiquera la chronologie des événements de l'accident, les actions entreprises pour lutter contre la pollution, les dommages subis par les biens des particuliers ou par les activités des particuliers, une ventilation des coûts par rapport aux activités de nettoyage spécifiques sur chaque site de travail (matériel, main d'œuvre, produits de traitement, coût de transport), les dépenses qui ont été déjà engagées ou que l'on attend pour le remplacement ou la réparation des biens endommagés et dont l'âge a été déclaré, des justificatifs de revenus des années passées dans le cadre touristique par exemple, ainsi que des bénéfices perdus de manière à établir la perte économique, des cartes et des photos qui serviront à illustrer les points ci-dessus mentionnés. Le traitement des demandes d'indemnisation pour dommage écologique, peut prendre du temps en raison de la complexité de la procédure; mais ce principe est reconnu par les textes en vigueur au plan international. Les demandeurs (Collectivités, communes associations, etc.) peuvent accélérer la procédure en tenant des registres des événements et des dépenses à jour tout en soumettant des demandes d'indemnisation détaillées et faciles à comprendre pour les juges.

D'autres préoccupations nouvelles surgissent dans cette région. Le phénomène de pavillonnage et de dépavillonnage en Mauritanie par exemple avec la complicité des autorités

locales occasionne l'exploitation anarchique de leurs ressources halieutiques. On observe de plus en plus des attaques venant du large en direction des côtes maritimes en Afrique occidentale. En novembre 2007 au Cameroun, le sous préfet a été tué lors d'une attaque. Les côtes maritimes africaines en général sont très perméables en raison de manque de moyens pour mieux les surveiller. Pourtant des solutions peuvent être trouvées afin de doter les administrations maritimes des Etats africains du matériel de surveillance de leurs côtes. Par exemple, le fait de percevoir 1/100ème des recettes pétrolières chaque année est largement suffisant pour constituer un véritable capital pour l'achat de matériel de surveillance. Chaque Etat doit avoir une législation adéquate de l'action de l'Etat en mer. Dans la région de l'océan indien et du golfe d'Aden, la situation est plus inquiétante avec la recrudescence du phénomène de la piraterie.

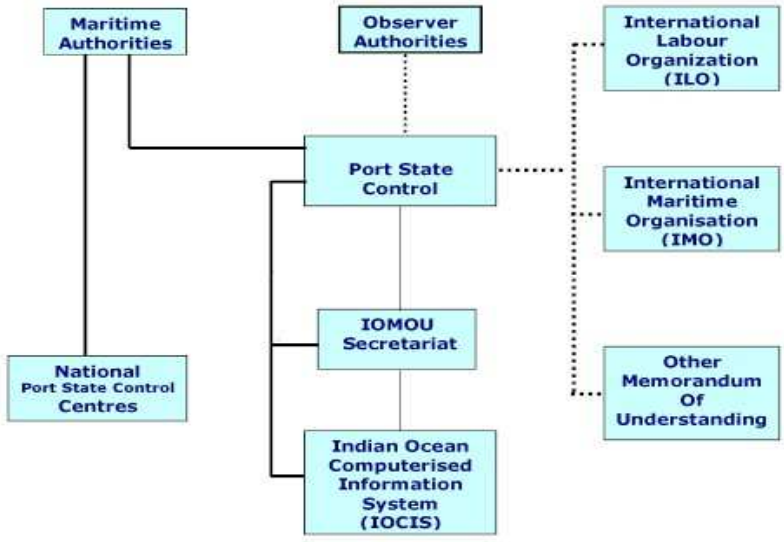
B) Le Mémorandum de l'Océan indien, de la mer rouge et du golfe d'Aden

Les Etats riverains de l'Océan indien[497], de la Mer rouge et du golfe d'Aden constituent la troisième zone. En effet afin de lutter contre les navires sous normes fréquentant cette zone très dense en trafic, et à l'invitation du Secrétaire Général de l'OMI, l'Inde a abrité la première réunion préparatoire devant permettre de mettre en application la Résolution de l'OMI en matière de contrôle régional des navires par l'Etat du port dans cette région. Cette rencontre s'est tenue à Mumbaï du 13 au 17 octobre 1997. Les délégations des pays suivants avaient assisté à ladite rencontre. Il s'agit de : l' Australie, du Bangladesh, de Djibouti, de l'Erythrée, de l'Ethiopie, de l'Inde, du Kenya, des Maldives, de Île Maurice, de la Mozambique, du Myanmar, de l'Oman, des Seychelles, du Singapour, de l'Afrique du Sud, du Sri Lanka, de la Tanzanie et du Yémen. Un projet de Mémorandum établi lors de cette réunion a été plus tard finalisé entre le 1er et le 5 juin 1998, à Pretoria en Afrique du Sud au cours d'une deuxième réunion préparatoire. En plus des pays cités précédemment, le Soudan et l'Iran ont participé à cette deuxième réunion. Du 5 juin 1998 au 22 janvier 1999, le MOU de l'Océan indien est resté ouvert à la signature des pays ayant participé aux deux réunions préparatoires de Mumbaï (13 au 17 octobre 1997) et de Pretoria (1er au 5 juin 1998). Au cours de cette période, six pays l'avaient signé : l'Australie, l'Erythrée, l'Inde, le Soudan, l'Afrique du Sud et la Tanzanie. Plus tard, l'Île Maurice, le Sri Lanka, l'Iran, le Kenya, les Maldives, l'Oman, le Yémen et la France ont signé le Mémorandum d'accord. En décembre 2009 quatorze pays ont adhéré à ce Mémorandum. Le MOU de l'Océan

[497] Voir : http://www.iomou.org/

indien est entré en vigueur le 1er avril 1999[498] et est très actif. Pour preuve, en 2008, 5631 inspections des navires ont été effectuées au titre du « *port state control* ». Le nombre des inspections avec défectuosités s'élève à 3067, alors que le nombre des navires défectueux est de 1878. Sur ce nombre, 553 navires ont été détenus.

Organisation structurelle du MOU de l'Océan indien



Cette zone très sensible en raison de son importance dans le trafic des pétroliers a fait l'objet d'une Convention régionale signée à Koweït le 24 avril 1978 pour la coopération en vue de la protection du milieu marin contre la pollution. La même zone a fait également l'objet d'un plan d'actions pour la conservation de l'environnement marin et le développement des zones côtières de la mer rouge et du golfe d'Aden adopté à Djéda en Arabie Saoudite le 14 février 1982. Les Etats du golfe se sont référés à ce plan d'actions pour soutenir le Koweït lorsque Sadam Hussein l'avait bombardé. Aujourd'hui cette zone est le terrain du développement de la piraterie[499] qui prend une ampleur inquiétante surtout aux larges de la Somalie[500].

---

[498] Depuis son entrée en vigueur, le Mémorandum de l'Océan indien est très actif (huit Rapports) contrairement à celui d'Abuja (quatre Rapports). Pour preuve, depuis 2001 et chaque année, le Secrétariat publie les Rapports annuels, (2001-2008). Voir Rapport Annuel, 2008, 45 pages, p.9.

[499] BELLAYER-ROILLE (Alexandra) : « *Montée en puissance de la lutte contre la piraterie maritime sus à l'hostis humani generis !* » ADMO, tome XXVII, 2009, pp. 309-331.
LABAT (Anne): « *La piraterie maritime au XX è siècle* », Mémoire de DEA sous la direction de Martin NDENDE, UBO, Brest
BOEDEC (Emmanuelle) : « *Les nouvelles formes de piraterie maritime* » Mémoire de DEA sous la direction de Antoine VIALARD, Université de Roen.

[500] Selon Noel Choong, Directeur du Centre d'observation de la piraterie du Bureau maritime international (BMI), les pirates élargissent leur zone opérationnelle en menant des attaques au large des côtes du Kenya et de la Tanzanie. Il qualifie cette évolution de la piraterie d'inquiétante.

Le phénomène de la piraterie[501] constitue clairement le cancer de la navigation maritime[502] surtout dans le golfe d'Aden. La piraterie est un « *crime, un acte de déprédation commis en mer contre un navire, son équipage ou sa cargaison* »[503]. D'un point de vue juridique, la Convention sur le droit de la mer définit la piraterie comme l'un quelconque des actes suivants : « *a) tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation commis par l'équipage ou des passagers d'un navire ou d'un aéronef privé, agissant à des fins privés et dirigé contre un autre navire ou aéronef, ou encore des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer ; contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat ;*

b) tout acte de participation volontaire à l'utilisation d'un navire ou d'un aéronef, lorsque son auteur a connaissance de faits dont il découle que ce navire ou aéronef est un navire ou aéronef pirate ;

c) tout acte ayant pour but d'inciter à commettre les actes définis aux lettres a) ou b), ou commis dans l'intention de les faciliter »[504]. Cette définition qui n'est que la reprise de l'Article 15 de la *Convention sur la haute mer* de Genève du 29 avril 1958 nous paraît restrictive. Elle ne porte que sur quelques formes de violence seulement en haute mer. La *Convention de Rome du 10 mars 1988 sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime*, entrée en vigueur le 1er mars 1992 vient combler ce vide, et répond aux nouvelles formes de violence auxquelles le transport maritime doit faire face. Depuis l'adoption en 2005 d'un protocole relatif à la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, le droit international a défini les mesures à prendre pour réagir lorsque les navires sont utilisés comme armes par les terroristes. L'attaque du *Ponant* le vendredi 4 avril 2008 et la prise d'otage de ses 30 membres d'équipage est la parfaite illustration de la piraterie[505]. En 2009, la situation

---

[501] MARGUET (Bernard) : « *La piraterie maritime* », DMF n° 590, février 1999, pp. 99-105. Selon l'auteur, les conditions d'existence d'actes de piraterie sont : le lieu : la haute mer (Art. 1 de la Convention de Genève du 29 avril 1958) ; la nature de l'acte : la violence (article 15 de la Convention de Genève préc. et l'article 101 de la CMB) ; le moyen de l'acte : le navire et enfin le mobile : fin privés ou buts personnels (art. 101 de la CMB).

[502] Selon l'Agence Reuters, les actes de piraterie en mer ont progressé de 20% au cours des trois premiers mois de l'année 2008 ; les côtes du Nigeria étant les eaux les plus dangereuses au monde, selon les statistiques publiées par le Bureau maritime international (BMI). Au total, le BMI a recensé 49 attaques au cours du premier trimestre, contre 41 au cours de la même période de l'année 2007.

[503] Dictionnaire Le Petit Larousse, imprimé en Juin 2008, éd 2009, 1812 pages, p. 781.

[504] Article 101 de la Convention de Montégo Bay

[505] GRAVES (Pierre) : « *Le Ponant : les 30 otages libérés et 6 pirates somaliens interpellés* », Le Marin, n° 3171, vendredi 18 avril 2008, p.2. L'équipage du bateau a été retenu en otage pendant quelques jours avant un dénouement heureux le vendredi 11 avril 2008. Six pirates somaliens soupçonnés d'avoir participé à la prise d'otage ont été interceptés et transférés en France pour y être jugés. Mis en examen pour les faits « *d'arrestation et séquestration de plusieurs personnes comme otages en vue d'obtenir une rançon* , de vols et de recel, le tout commis en bande organisée» et placés en détention provisoire à Paris le vendredi 18 avril 2008, ils risquent la prison à perpétuité. Un d'entre eux a également été mis en examen pour « *détournement de navire* ».
Le Marin, n° 3172 du vendredi 25 avril 2008, p. 4.

s'est aggravée. Malgré les patrouilles internationales effectuées, grâce à la première opération navale européenne baptisée « *Atalante*»[506], avec huit navires et deux avions de reconnaissance[507], les pirates somaliens ne cessent de frapper au large de la corne de l'Afrique. Dans l'intervalle d'à peine un an, plus de 18 navires et de 300 marins ont été pris en otage dans cette partie du continent[508]. Le Conseil de sécurité de l'ONU s'est saisi de la question et y a consacré la Résolution 1851 pour promouvoir une lutte efficace contre la piraterie au large des côtes de la Somalie[509] dans le cadre de l'acheminement de l'aide alimentaire par le Programme Alimentaire Mondial. Cette Résolution fait suite aux Résolutions 1814 (2008), 1816 (2008), 1838 (2008), 1844 (2008) et 1846 (2008) sur la Somalie. Selon M. Ali Ahmed Jama, Ministre

---

Après le Ponant un navire espagnol, le « *Playa de Bakio* » avec à son bord 26 membres a été également pris d'assaut par les pirates somaliens le 20 avril 2008 alors qu'il pêchait au large des côtes de la Somalie. La France demande à l'ONU de nouvelles dispositions internationales contre la piraterie. L'OMI qui réclame depuis plusieurs années la même chose soutient cette initiative française. L'Espagne de son côté discute avec la France et les Etats-Unis pour l'adoption d'une Résolution du Conseil de sécurité de l'ONU sur la lutte contre la piraterie maritime.
Le lundi 21 avril 2008, c'est au tour du pétrolier japonais le « *Takayama* », qui a été attaqué à la roquette par cinq vedettes au large de la Somalie et du Yémen. Il a réussi à s'échapper en se déroutant vers le port d'Aden pour des réparations

[506] « *Atalante* », « *Eunavfor Atalanta* » en anglais, est une force navale anti-piraterie de l'Union Européenne lancée le lundi 8 décembre 2008 dont la mission complexe est de neutraliser les pirates somaliens qui multiplient les attaques de navires et élargissent au fil des mois leur rayon d'action dans l'océan Indien. Huit pays (Allemagne, Belgique, Espagne, France, Grèce, Pays-Bas, Royaume Uni et Suède) participent à la mission « *Atalante* » sous le commandement d'un officier britannique, le vice-amiral Phillip Jones. Installée à Northwood, au nord de Londres, sur une base navale servant à la Royal Navy et à l'Otan, « *Eunavfor Atalanta* » compte 80 officiers. Une vingtaine de militaires assureront la logistique à Djibouti et un bon millier de marins navigueront au large de la Somalie et dans le golfe d'Aden. Agissant sur mandat de l'ONU, la flottille de l'UE va escorter les navires du Programme alimentaire mondial (PAM) qui livrent une importante aide humanitaire à la Somalie et patrouiller pour dissuader les pirates d'attaquer les navires marchands, voire faire feu sur eux s'ils passaient outre. Les attaques se sont multipliées en 2008 et continuent en 2009 au débouché du détroit de Bab el-Mandeb par lequel passent 12% du commerce maritime et 30% du pétrole brut mondial. L'Association des armateurs européens a demandé à l'UE de protéger les bateaux les plus vulnérables, c'est-à-dire, ceux dont le pont est bas et donc facile d'abordage, ainsi que les plus lents. Atalante devra aussi surmonter la question juridique du jugement des pirates après l'arraisonnement et leur arrestation. Quatre pays européens (Allemagne, Finlande, Pays-Bas et Suède) se sont dits en mesure d'arrêter et de juger des pirates au cas par cas.

[507] Voir J.O. L 112 du 6 mai 2009 ; JOUE L 119 du 14 mai 2009, p. 40 et JOUE L 148 du 11juin 2009, p.34, sur les décisions Atalanta/3/2009 et Atalanta/5/2009, du Comité politique et de sécurité du 21 avril 2009 et du 10 juin 2009 établissant le Comité des contributeurs et l'acceptation de contributions d'Etats tiers, pour l'opération militaire de l'Union Européenne en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large de la Somalie ;
Voir JOUE L 132 du 29 mai 2009, p. 20 et JOUE L 192 du 24 juillet 2009, p. 68, sur la Décision Atalanta/4/2009 et Atalanta/6/2009 du Comité politique et de sécurité du 27 mai 2009 et du 22 juillet 2009 portant nomination d'un commandant de l'opération de l'UE pour l'opération militaire de l'UE en vue d'une contribution à la dissuasion, à la prévention et à la répression des actes de piraterie et de vols à main armée au large des côtes de la Somalie. Ces Décisions sont citées dans DMF, n° 706, Septembre 2009, pp.763-764.

[508] LASSERRE (Isabelle) : « *La saison des pirates a repris dans le golfe d'Aden* », Journal Le Figaro du mercredi 15 avril 2009, n° 20127, 38 pages, p. 6.

[509] Conseil de sécurité**,** 6046e séance - après-midi du 16 décembre 2008. Voir : http://www.un.org/News/fr-press/docs/2008/CS9541.doc.htm
Par ce texte, le Conseil décide que, pour une période de 12 mois, les États et les organisations régionales concernés « *sont autorisés à prendre toutes mesures nécessaires et appropriées en Somalie* » aux fins de réprimer les actes de piraterie et vols à main armée en mer, conformément à la demande du Gouvernement fédéral de transition. Il encourage par ailleurs les États Membres à continuer de coopérer avec le Gouvernement fédéral de transition auquel, précise le texte, « *il incombe au premier chef d'éradiquer la piraterie* ».

des Affaires Etrangères de la Somalie présent lors de l'adoption de la Résolution du Conseil de sécurité, « *la Somalie, qui ne dispose pas d'une flotte permettant de surveiller ses côtes, soutient la résolution que vient d'adopter le Conseil de sécurité* ». La piraterie et le terrorisme, a-t-il reconnu, « *ne sont qu'un symptôme de la disparition de l'État somalien en 1991* ». L'Union Africaine représentée par M. Ramtane Lamamra, Commissaire pour la Paix et la Sécurité de l'Union Africaine, note à son tour que « *la zone située entre les eaux territoriales somaliennes et le golfe d'Aden constituait sans doute la voie de navigation la plus dangereuse du monde. Mais il est clair que la piraterie est le symptôme d'un problème plus large qui est celui de l'anarchie en Somalie. Il y a donc un besoin évident de traiter à la fois le symptôme et la racine du problème* ». M. Lamamra s'est félicité de la réaction du Conseil de sécurité et de plusieurs pays et organisations régionales pour les actions qu'ils ont entreprises afin de combattre ce phénomène criminel international.

L'OMI quant à elle, toujours fidèle à sa vocation a été l'artisan de l'adoption du *Code de conduite pour la répression de la piraterie et des attaques armées contre les navires* dans cette région. En effet, le 26 janvier 2009, elle a initié à Djibouti, une rencontre internationale sous l'égide de son Secrétaire Général et du Premier Ministre Djiboutien Dileita Mohamed Dileita, à laquelle ont participé les Ministres, Ambassadeurs, les officiels et les experts des Comores, de Djibouti, de l'Egypte, de l'Ethiopie, de la France, de la Jordanie, du Kenya, de Madagascar, des Maldives, d'Oman, d'Arabie Saoudite, des Seychelles, de la Somalie, de l'Afrique du Sud, du Soudan, de la République de la Tanzanie et du Yémen[510]. Les autres Etats membres de l'OMI en qualité d'observateurs, les institutions spécialisées de l'ONU et les organisations internationales et régionales ainsi que quelques organisations non gouvernementales étaient aussi présentes à cette rencontre. Au total, dix sept Etats de la région de l'Océan indien, du golfe d'Aden et de la mer rouge ont donc pris part à cette conférence internationale à l'issue de laquelle le Code de conduite a été adopté concernant la répression de la piraterie et des attaques armées contre les navires dans la région de l'ouest de l'Océan indien et du golfe d'Aden. L'adoption de ce Code vient donc démontrer que pour des raisons liées à la géographie, on peut assister à un développement des normes communautaires. Selon ce Code de conduite, chaque signataire doit revoir sa législation nationale dans le but de criminaliser la piraterie et les attaques armées contre les navires et aussi doit prendre les mesures adéquates pour l'exercice de sa juridiction dans la recherche, l'investigation et la répression de telles infractions. Il institue également une coopération entre les Etats pour arrêter, mener des enquêtes et réprimer toute personne ayant

[510] IMO News, The Magazine of the International Maritime Organisation, Issue 1, 2009, 31 pages, p. 7, "*Djibouti meeting adopts anti-piracy Code of conduct*"

commis la piraterie et les attaques armées ou étant raisonnablement suspecté d'avoir commis de tels actes. Sur la base du même Code, il est permis à tout Etat membre de venir au secours de tout navire ou toute personne victime de tels actes. Le Code est ouvert à la signature de 21 Etats dans la région et est déjà en vigueur depuis le 29 janvier 2009, grâce à la signature effective à la fin de la conférence de 9 Etats que sont : Djibouti, l'Ethiopie, le Kenya, Madagascar, les Maldives, les Seychelles, la Somalie, la République de la Tanzanie et le Yémen.

Lorsque que l'on observe l'environnement juridique qui prévalait en Afrique avant la signature du MOU d'Abuja, on constate qu'il s'inscrit parfaitement dans l'évolution qu'a suivi le droit des transports et de la sécurité maritime dans la région[511]. Cette évolution s'est construite grâce au rôle moteur de la Conférence Maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM) devenue OMAOC.

Paragraphe 2 : Le rôle moteur et constructif des Etats de l'OMAOC dans la communautarisation du droit des transports et de la sécurité maritime en Afrique

Sur le plan des transports maritimes, les pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre ont su mettre ensemble leur énergie, pour construire un droit des transports maritimes à travers la Conférence Ministérielle des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM), créée le 6 mai 1975 par la *Charte d'Abidjan* et rebaptisée aujourd'hui Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC). La naissance de cette institution communautaire a tout de même été favorisée par l'Organisation des Nations Unies suivant des étapes données. Mais avant cela, la région de l'Afrique de l'Ouest s'était particulièrement déjà illustrée par des institutions régionales dans la libre circulation des personnes et des biens, telles que le Conseil de l'entente[512] et la CEDEAO[513], etc.… Dans

[511] Voir KHALIL-DIALLO (I.) : « *Le contentieux maritime devant le juge : étude de Droit privé comparé du Sénégal, du Togo, de la Côte d'Ivoire, et de la France* », Tome1 et 2, Editions Juridiques Africaines, EDJA, Dakar 1992 et 1994. Voir recension bibliographique de Marin NDENDE au DMF 1995, p. 508

[512] Le Conseil de l'entente est créé le 29 mai 1959 et regroupe cinq Etats : le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'ivoire, le Niger et le Togo. Dans un esprit d'entente et de solidarité, ces 5 pays ont décidé de mettre ensemble leurs compétences et leurs efforts pour être compétitifs sur les marchés mondiaux du tourisme en mettant en valeur leurs atouts : un produit type spécifique (paysage, faune, flore et mode de vie) ; une gamme de produits complémentaires ; une harmonisation des diverses réglementations en ce qui concerne les formalités de douanes, de police et de chasse applicables aux touristes, une unité monétaire, le Franc CFA. Abandonnant ses objectifs politiques initiaux le Conseil de l'entente s'est consacré à des projets économiques et a acquis une vraie compétence dans certains domaines : formation professionnelle, hydraulique villageoise, gestion des terroirs, PME. Au fil de l'évolution, le principal outil du Conseil est devenu le Fonds d'Entraide et de Garantie des Emprunts du Conseil de l'Entente (FEGECE) qui finance les activités à savoir l'agriculture, l'hydraulique villageoise, l'électrification rurale, l'appui aux PME et le tourisme. Sa structure est la suivante : Conférence des chefs d'Etats, Conseil des Ministres des Affaires Etrangères, le Secrétariat Général et le Fonds d'Entraide de Garantie des Emprunts du Conseil de l'Entente (FEGECE). Parmi les institutions spécialisées du Conseil de l'entente, on peut retenir le Comité Supérieur des Transports Terrestres, créé en 1970 et transféré à la CEDEAO en 1984. Voir : http://www.diplomatie.gouv.fr

l'ensemble de la région (Ouest et Centre), le droit des transports et de la sécurité maritime en Afrique a vu le jour grâce à l'action conjuguée de la CNUCED et la volonté politique des jeunes Etats indépendants de la Côte Occidentale Africaine (COA) de se regrouper pour défendre leurs intérêts commerciaux.

Déjà à la fin de la 3ème session de la CNUCED dans une Résolution, la Conférence reconnaissait que « *les pays en voie de développement devraient participer d'une manière croissante et substantielle au transport maritime de marchandises* ». Une commission des transports maritimes a même été créée au sein de la CNUCED en avril 1965 ainsi qu'un groupe de travail en 1969 sur la réglementation internationale des transports maritimes. Dans ces deux organismes, les pays en voie de développement (PVD) avaient la possibilité de discuter, de donner leur avis dans l'élaboration des règles internationales en matière commerciale. La Convention des Nations-Unies du 6 avril 1974 portant Code de conduite des conférences maritimes fut donc adoptée dans cette logique donnant certaines prérogatives aux PVD, en l'occurrence le droit d'exporter directement les marchandises selon la fameuse clé de répartition 40-40-20. L'idée qui sous tend cette clé de répartition est la suivante. Dans tout trafic maritime entre deux Etats sur les lignes régulières, notamment entre un pays du contient africain et un autre de l'Europe, la compagnie africaine représentée par le conseil des chargeurs va transporter 40% des marchandises au même titre que la compagnie du pays européen (40% aussi). Les compagnies étrangères qui sont dans la situation de tiers à un contrat pourront participer au 20% restants. C'est d'ailleurs cette clé qui a favorisé le développement des Conseils des chargeurs en Afrique et celui de la marine marchande. C'était l'instrument du « *nouvel ordre maritime international* »[514], ce qui explique son succès sur le continent. Selon le professeur Martin Ndende, on ne peut donner une définition complète et incontestable de la notion de « *nouvel*

[513] La Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (ECOWAS en anglais) est créée le 28 mai 1975 (traité de Lagos) révisé par le traité d'Abuja en 1993. Il comprend l'ensemble des pays ouest-africains sans distinction d'héritage colonial ou de langue : 15 membres (Bénin, Burkina Faso, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Togo). Avec une population estimée à 200 millions d'habitants, la CEDEAO a comme objectif la libre circulation des marchandises et des personnes et l'établissement d'une union douanière et d'un marché commun. Les organes de la CEDEAO sont : la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement, le Conseil des Ministres, le Conseil des Ministres des Affaires Etrangères, le Parlement, le Conseil économique et social, la Cour de Justice, le Secrétariat exécutif et le Fonds de coopération, de compensation et de développement avec ses cinq Commissions techniques spécialisées consacrées à des domaines prioritaires : commerce, industrie et agriculture, transports, affaires sociales, administration et finances. L'institution dispose par ailleurs d'une force d'interposition dénommée ECOMOG qui intervient en cas de désastre humanitaire, de menaces de la paix et de la sécurité dans la région, ou de renversement ou tentative de renversement d'un régime démocratique. Voir : www.cedeao.org

[514] NDENDE (M.) : « *Le nouvel ordre maritime international : histoire d'un mythe* », in « *Du droit du travail aux droits de l'humanité* », Etudes offertes au Professeur Philippe-Jean HESSE, Presses Universitaires de Rennes, 2003, pp.193-210.

ordre maritime international »[515]. A la manière des grands mythes[516], sa richesse semble immense et on peut la considérer comme la variante maritime d'une expression plus large à la mode à l'époque dans les instances des Nations Unies : le « nouvel ordre économique international » [517]. La Convention de Montégo Bay de 1982 a tenté de donner un contenu à cette notion quand elle affirme dans son préambule que la Convention « *contribuera à la mise en place d'un ordre économique international juste et équitable dans lequel il serait tenu compte des intérêts et besoins de l'humanité tout entière* ». En raison de l'immense espoir suscité par le code de conduite des conférences maritimes des Nations Unies ; le 6 mai 1975, dix sept chefs d'Etats de la Côte Occidentale Africaine élaborent en Côte d'Ivoire la *Charte d'Abidjan* pour le développement des transports maritimes. Celle-ci a été signée par vingt Etats à Accra le 27 février 1977. C'est la naissance de la première organisation communautaire maritime sous le ciel africain, baptisée Conférence Ministérielle des Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM)[518]. Composée aujourd'hui de 25 Etats membres[519] (francophones, anglophones et lusophones), l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) est l'une des institutions actrices de la politique maritime africaine. Son champ d'application dépasse de nos jours bien entendu le domaine des transports et de la sécurité maritime, puisqu'elle recommande la création d'une Université maritime, la création d'une Banque maritime, etc. On note là le besoin de sortir d'une approche purement politique pour passer à une approche technique afin de faire avancer ses travaux. D'autres réglementations à vocation strictement communautaires notamment en Afrique du Centre et de l'Ouest vont succéder à celles à vocation transnationales.

---

[515] Idem, p. 196-197 . « *Le nouvel ordre maritime international* » est une notion logique et cohérente qui a progressivement mûri dans le creuset de l'histoire de la concurrence maritime internationale. Il a vu le jour grâce à trois paramètre majeurs : la fragilisation de la marine marchande de la Communauté européenne et des pays membres de l'OCDE, la montée inquiétante de la concurrence, considérée comme agressive de la marine marchande des pays de l'Est, et les revendications bien fondées des pays en voie de développement de rentrer dans le monde maritime pour assurer le transport de leur commerce extérieur.

[516] Ibidem, p. 196. Le mot mythe qui est une dérivée de *mythos* est « *un ensemble de paroles servant à créer l'illusion, la rêverie* »

[517] HAQUANI (Z.) : « *CNUCED : Pour un nouvel ordre économique international* », New York, Nations unies, 1977 ;
BETTATI (M.) : « *Le nouvel ordre économique international* », PUF, Coll. « Que sais-je ? », 1973, n° 2088.

[518] La CMEAOC pour mettre en œuvre la politique communautaire des transports maritimes a adopté plusieurs Résolutions et Recommandations depuis son institutionnalisation. Les Résolutions n°50/5/81 et 51/5/81 par exemple sont relatives respectivement aux principes à adopter pour la mise en vigueur du Code de conduite des conférences maritimes, la ratification et aux mesures de sauvegarde du même code

[519] L'Angola, le Bénin, le Burkina Faso, le Congo Brazzaville, le Cameroun, le Cap-Vert, le Gabon, le Ghana, la Gambie, la Guinée Conakry, la Guinée-Bissau, la Guinée Équatoriale, le Libéria, le Mali, la Mauritanie, le Niger, le Sénégal, la Sierra Leone, le Tchad, le Togo, la République Centrafricaine, le Congo démocratique, Sao Tomé et Principe, le Nigeria et la Côte d'Ivoire.

Section 2 : Les réglementations communautaires à vocation strictement africaine

C'est l'espace territorial qui va servir de moyen à quelques Etats de l'Afrique pour mettre en commun leur droit de la sécurité des transports maritimes. Le droit de la sécurité est tributaire du droit des transports maritimes. On ne peut donc parler de ce droit de la sécurité qu'en se référant au droit des transports maritimes en Afrique. Quelques Etats de l'Afrique Centrale vont réussir à communautariser leur législation en matière des transports et de la sécurité maritime au point d'adopter le seul Code communautaire au monde pour l'instant. On peut qualifier d'exemplaire, la construction de ce droit communautaire en zone CEMAC (Paragraphe 1). L'Afrique de l'Ouest de son côté a entrepris également depuis quelques années une expérience similaire quant à l'harmonisation de son droit des transports et de la sécurité maritime (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'exemplarité de la construction du droit communautaire de la sécurité des transports maritimes en zone CEMAC

Carte de la CEMAC



1- Cameroun 2- Centrafrique 3- Congo 4- Gabon 5- Guinée Equatoriale 6- Tchad.

Dans la région centrale du continent regroupant 6 Etats : le Cameroun, la Centrafrique, le Congo, le Gabon, la Guinée Equatoriale et le Tchad, la communautarisation du droit de la sécurité des transports maritimes s'est manifestée par l'adoption de l'unique Code communautaire de la marine marchande au monde, dénommé Code communautaire de la CEMAC (Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale). C'est parce que les

Résolutions de la CMEAOC/TM étaient restées lettres mortes[520] sur le plan de l'harmonisation des législations, que l'Afrique Centrale a pris ses responsabilités en adoptant par le biais de l'Union Douanière et Economique d'Afrique Centrale (UDEAC) devenue Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale[521] (CEMAC), un code communautaire de la marine marchande. Ce fut le Conseil des Chefs d'Etats de l'UDEAC qui adopta par Acte n° 6/94-UDEAC-594-CE-30 du 22 décembre 1994, le Code communautaire de la marine marchande des pays d'Afrique Centrale. L'adoption de ce Code a été rendue possible d'un point de vue juridique, grâce au Traité instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale du 16 mars 1994 et son additif du 5 juillet 1996, ainsi que la Convention régissant l'Union Economique de l'Afrique Centrale (UEAC). Suite à l'élaboration de la Convention de Vienne de 1991 non encore en vigueur sur les exploitants des terminaux, réglementant les conditions d'exercice à la profession, le régime d'agrément et les diverses sanctions, l'UDEAC a pris l'acte N° 4/96 UDEAC-611.CE 31 du 1er juillet 1996 portant adoption du cadre juridique d'exploitation du transport multimodal inter Etats de marchandises dénommé « *Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises en UDEAC* ». En 1998, l'UDEAC a pris un acte du 5 février 1998 portant réglementation des conditions d'exercice des professions maritimes et des auxiliaires de transport dans la zone. Il s'agit entre autres des manutentionnaires, des transitaires, des commissionnaires de transport, des consignataires, des experts maritimes, des courtiers, etc. Les activités de servitude portuaire que sont le remorquage, le pilotage et le lamanage sont également pris en compte dans cet acte. En 1999, un Code de la navigation intérieure en zone CEMAC et en RDC a été adopté par le Règlement du 17 décembre 1999. Il s'agit d'un Code sur la réglementation des questions administratives et sécuritaires des transports fluviaux.

Le Code de la marine marchande de la CEMAC de 1994 qui s'inspire de l'Ordonnance de Colbert de 1691 a été révisé en 2001 sur proposition des Ministres en charge des transports réunis en Comité Ministériel Ad Hoc le 17 mai 2001 à Douala. Il fait à nouveau l'objet d'une révision depuis juin 2008. Le texte du projet révisé de juin 2008 comporte 662 articles traitant de l'ensemble des questions maritimes aussi bien du droit public maritime (droit de la mer, droit des espaces maritimes) que privé (droit maritime). Le Code CEMAC vient donc conforter le grand mouvement d'intégration régionale du Continent initié par les Traités du 17 octobre 1993 sur

[520] En 1981 déjà, la Résolution n° 52/5/81 incitait les Etats membres à harmoniser leurs législations maritimes.
[521] Sur la mutation institutionnelle de l'UDEAC en CEMAC, voir Jeune Afrique Economie du 2 au 15 mars 1998, pp.64 et s. ; Jeune Afrique hebdo du 17 au 23 février 1998, pp. 48 et s.

l'Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique (OHADA),[522] du 10 mars 1994 créant l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) et enfin du 16 mars 1994 instituant la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC). Ces trois Traités ont largement assaini le droit des affaires en Afrique et ont naturellement une incidence sur le droit maritime bien que le premier n'ait pas encore pris en compte le droit des transports maritimes[523] contrairement au droit des transports terrestres. Le Traité de l'OHADA traite de huit actes communs à 16 pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre.

Tableau n°7: Les dates de ratification et d'entrée en vigueur du Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique (Source www.ohada.com)

Numéro d'ordre	**Etat partie**	**Ratification/ Adhésion**	**Dépôt instrument de ratification**	**Entrée en vigueur**
1	Guinée Bissau	15 janvier 1994	26 décembre 1995	20 février 1996
2	Sénégal	14 juin 1994	14 juin 1994	18 septembre 1995
3	Centrafrique	13 janvier 1995	13 janvier 1995	18 septembre 1995
4	Mali	7 février 1995	23 mars 1995	18 septembre 1995
5	Comores	20 février 1995	10 avril 1995	18 septembre 1995
6	Burkina Faso	6 mars 1995	16 avril 1995	18 septembre 1995
7	Bénin	8 mars 1995	10 mars 1995	18 septembre 1995
8	Niger	5 juin 1995	18 juillet 1995	18 septembre 1995
9	Côte d'Ivoire	29 septembre 1995	13 décembre 1995	11 février 1996
10	Cameroun	20 octobre 1995	4 octobre 1996	3 décembre 1996
11	Togo	27 octobre 1995	20 novembre 1995	19 janvier 1996
12	Tchad	13 avril 1996	3 mai 1996	2 juillet 1996
13	Congo	28 mai 1997	18 mai 1999	17 juillet 1999
14	Gabon	2 février 1998	4 février 1998	5 avril 1998
15	Guinée Equatoriale	16 avril 1999	15 juin 1999	13 août 1999
16	Guinée	5 mai 2000	22 septembre 2000	21 novembre 2000

Le Code de la Marine Marchande de la CEMAC s'insère donc dans la dynamique d'intégration régionale amorcée par les trois précédents Traités. Il a le mérite de réaliser le vœu de la CMEAOC/TM par une harmonisation des législations maritimes de l'Afrique du Centre. Le

[522] Le Traité relatif à l'harmonisation du droit des affaires en Afrique regroupe 16 pays de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Le conseil des ministres a déjà adopté 8 actes uniformes. Les institutions de l'OHADA sont : le conseil des Ministres, la Cour commune de Justice et d'Arbitrage, le Secrétariat Permanent et l'Ecole Régionale Supérieure de la Magistrature.

[523] DIALLO (I.K.) : « *Le contentieux maritime devant le juge : étude de droit privé comparé du Sénégal, du Togo, de la Côte d'Ivoire et de la France* », Tome 2, pp. 17-60 et Annexes, pp. 501-521 ;
Jeune Afrique Economie (JAE), n° 257 du 2 au 15 février 1998, pp. 22-30 ; JAE n° 260 du 16 au 29 mars 1998, p.122 ; JAE n° 261 du 30 mars au 12 avril 1998, p. 15 ; Jeune Afrique hebdomadaire (JA) n° 1878 du 1er au 7 janvier 1997, p. 37.

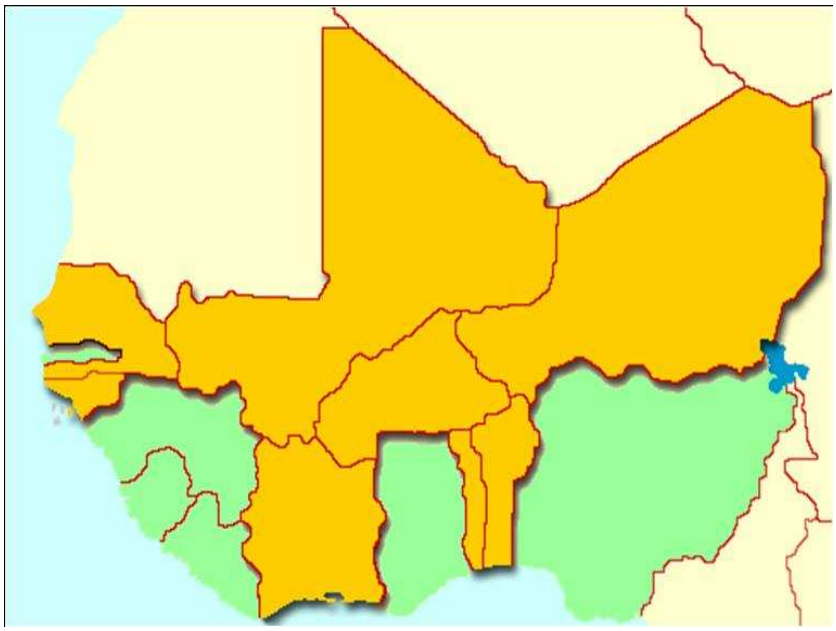
Code (projet de texte révisé, juin 2008) traite pratiquement de toutes les questions maritimes dont particulièrement celles relatives à la sécurité des transports maritimes. Les grandes lignes de ce Code sont :

- La navigation maritime (article 3 à 11 et 136 à 155)
- Les espaces maritimes sous juridiction nationale (art. 12 à 20)
- Le navire (art. 21 à 135)
- **Le contrôle des navires par l'Etat du port (art. 156 à 167)**
- La sûreté des navires et des installations portuaires (art. 168 à 172)
- Les sociétés de classification (art. 173 à 177)
- Les événements de mer (art. 178 à 237)
- Les épaves maritimes (art. 238 à 274)
- La pollution marine (art. 275 à 330)
- Les gens de mer (art. 331 à 411)
- Les transports maritimes et professions auxiliaires (art. 412 à 482 pour les premiers et art. 483 à 518 pour les seconds)
- Les assurances maritimes (art. 528 à 591)
- Le régime disciplinaire et pénal de la marine marchande (art. 592 à 613)
- Le contentieux maritime (art. 614 à 659)
- Dispositions finales (art. 660 à 662).

Les titres de sécurité que doivent détenir tout navire à bord ont été cités par l'Article 139 du Code. Parmi ceux-ci, on note le certificat international de sûreté des navires (ISPS). C'est là une grande avancée par rapport au Mémorandum d'Abuja qui ne l'a pas encore expressément intégré. Dans le MOU de Paris, ce certificat fait partie déjà des documents à contrôler par l'inspecteur de sécurité des navires (Voir Annexe 7 du Mémorandum). Lors des contrôles des inspecteurs de sécurité des navires au titre du « *port state control* », le capitaine est tenu de présenter les titres et documents valides exigés par les Conventions internationales en matière de sécurité maritime (Art. 156 du Code). Dans la région de l'Afrique de l'Ouest le Traité instituant l'UEMOA a favorisé le développement du droit de la sécurité des transports maritimes.

Paragraphe 2 : La construction progressive d'un droit des transports et de la sécurité maritime communautaire en zone UEMOA

Carte de l'UEMOA



1-Bénin / 2- Burkina Faso / 3- Côte d'Ivoire / 4- Guinée Bissau / 5- Mali / 6- Niger / 7-Sénégal / 8- Togo

Peu de temps après les indépendances, dans les années 1960-1962, l'Organisation Commune Africaine et Malgache (OCAM) avait sollicité les services des institutions internationales et du Doyen Rodière pour la rédaction d'un Code maritime communautaire applicable au moins entre les Etats francophones. C'était l'Afrique de l'Ouest qui était en avant garde d'un tel projet. Mais pour des raisons politiques, ce projet n'a jamais vu le jour. Dans les années 1970-1980, une tentative voisine mise en chantier dans le cadre de la Communauté Economique de l'Afrique de l'Ouest (CEAO) avait également échoué pour les raisons identiques. Certains auteurs avaient émis le vœu de voir les Etats africains francophones se doter d'une législation maritime commune[524], mais en vain. Depuis lors, les Etats de l'Afrique de l'Ouest notamment de l'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine se sont tournés vers la communautarisation des législations routières et semblent avoir abandonné l'ambition d'élaborer un Code communautaire de la marine marchande. L'Union Economique et Monétaire Ouest-Africaine est instituée par le Traité du 10 mars 1994 et est composée de huit Etats que sont : le Bénin, le Burkina-Faso, la Cote d'Ivoire, la Guinée Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo. Sa mission est la

[524] FALL (Aboubacar) : « *Moderniser le Droit maritime dans la zone franc* », JMM du 31 mars 1995, p. 780 ; DIALLO (I.K.) : « *Le contentieux maritime devant le juge : étude de Droit privé comparé du Sénégal, du Togo, de la Côte d'Ivoire et de la France* », préc. pp. 17-60.

création d'un espace économique harmonisé et intégré, au sein duquel est assurée une totale liberté de circulation des personnes, des capitaux, des biens, des services et des facteurs de production, ainsi que les droits de résidence et d'établissement. L'UEMOA regroupe sur une superficie de 3,5 millions de km2, environ 82 millions de personnes. Cet espace bénéficie des atouts suivants : une monnaie commune, le Franc CFA arrimée à parité fixe à l'Euro ; une complémentarité naturelle entre pays sahéliens et pays côtiers et des traditions culturelles communes. La mission de l'UEMOA est déclinée en cinq principaux objectifs :

- renforcer la compétitivité des activités économiques et financières des Etats membres ;
- assurer la convergence des performances et des politiques macroéconomiques des Etats membres, à travers une procédure de surveillance multilatérale ;
- créer entre les Etats membres un marché commun, basé sur la libre circulation des personnes, des biens, des services, des capitaux et le droit d'établissement des personnes, ainsi que sur un Tarif Extérieur Commun et une politique commerciale commune ;
- coordonner les politiques sectorielles nationales, par la mise en œuvre d'actions communes, dans les grands domaines de la vie socio-économique des Etats membres ;
- harmoniser les législations des Etats membres, en matière économique.

La mise en œuvre de ces objectifs, à travers des chantiers, est assurée par les Organes et Institutions Spécialisées Autonomes que sont : les Organes de Direction : la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement, le Conseil des Ministres, la Commission, Organe exécutif, basé à Ouagadougou, au Burkina Faso. Les Organes de Contrôle sont : la Cour de Justice et la Cour des Comptes, qui ont leur siège à Ouagadougou, au Burkina Faso, le Comité Interparlementaire, dont le siège est à Bamako, au Mali. La Chambre Consulaire Régionale dont le siège se trouve à Lomé, au Togo constitue un organe consultatif. Ses Institutions Spécialisées Autonomes sont : la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO), dont le siège est à Dakar, au Sénégal, la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD), qui a son siège à Lomé, au Togo et la Commission, Organe exécutif, basé à Ouagadougou, au Burkina Faso. Même si la réglementation en matière de transports n'est pas aussi développée comme celle des transports terrestres, on voit cependant apparaître quelques textes annonciateurs d'une nouvelle dynamique communautaire. Dans ce cadre, les Ministres en charge des Transports dans les pays membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest-africaine (UEMOA) se sont réunis, le vendredi 15 février 2008, au siège de la Commission à Ouagadougou pour examiner quelques textes portant sur l'harmonisation des cadres législatif et réglementaire des transports et de la

sécurité maritime de la Communauté[525]. Tous les Etats membres étaient représentés à cette réunion ainsi que le représentant de la Commission de l'Union Africaine. Le Conseil des Ministres chargés des Transports a pris acte du compte-rendu des experts sectoriels et approuvé après amendements six projets de textes portant sur :[526]

- *un projet de Règlement relatif aux transports maritimes au sein de l'UEMOA.* Ce projet de Règlement détermine les conditions régissant les transports maritimes dans les Etats membres de l'Union en les classant en trois catégories (le transport maritime intérieur, le transport maritime intracommunautaire et le transport international). Les deux premiers types de transport sont réservés aux armements communautaires tandis que le transport international est ouvert à la concurrence.
- *un projet de Règlement relatif aux conditions d'exercice des professions d'intermédiaires de transport maritime au sein de l'UEMOA.* Ce projet de Règlement fixe les conditions d'exercice des professions d'intermédiaires des transports maritimes, à l'exclusion des fournisseurs de services portuaires, en instituant l'obligation d'obtenir un agrément préalable.
- ***un projet de Règlement relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes au sein de l'UEMOA.*** Ce projet de Règlement est relatif aux conditions préventives minimales de nature à assurer la sécurité et la sûreté à bord des navires et dans les ports maritimes. Le cadre institutionnel relatif à la sécurité et à la sûreté maritimes prévoit la création d'une structure unique dans chaque Etat membre et d'un dispositif sous-régional de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer.
- *un projet de Directive relative à la recherche et au sauvetage en mer et à la protection de l'environnement marin au sein de l'UEMOA.* Ce projet de Directive a pour objet, de déterminer les normes que les Etats doivent mettre en place en matière de recherche et de sauvetage en mer et de protection de l'environnement marin, sur tout navire quel que soit son pavillon, dès lors qu'il se trouve dans les eaux sous juridiction des Etats membres de l'Union. Il a aboutit à l'adoption à Dakar le 28 mars 2008, de la *Directive n° 2/2008/CM/UEMOA relative à la recherche et au sauvetage en mer et à la protection de l'environnement au sein de l'UEMOA.* Selon cette Directive, les Etats membres doivent mettre en place dans les deux années qui suivent son entrée en vigueur, les plans *Search*

[525] TAPSOBA (Paul) : « *Transports maritimes au sein de l'UEMOA : A la recherche d'un cadre harmonisé* », Sidwaya - EDITION INTERNET N° 6114 du 18 Février 2008
[526] Bulletin hebdomadaire de l'UEMOA, n° 193 du 18 au 24 février 2008.
Voir http://www.uemoa.int/BullInfo/Bull193.pdf

And Rescue[527] (SAR) et celui de prévention et de lutte contre les pollutions marines accidentelles[528] (POLMAR).

- *un projet de Directive relative aux fournisseurs de services portuaires au sein de l'UEMOA.* Ce projet de Directive a pour objet de déterminer les conditions d'intervention de certains fournisseurs de services portuaires dont les prestations sont fournies aux navires et/ou à la marchandise dans les ports maritimes.
- *un projet de Directive portant mise en place d'un cadre institutionnel harmonisé du sous -secteur maritime au sein de l'UEMOA.* L'objectif de ce projet de Directive est d'assurer la mise en place d'un cadre général institutionnel harmonisé, susceptible d'accompagner et de faciliter la mise en oeuvre du Programme commun de développement du sous - secteur maritime des Etats membres de l'Union. Le projet préconise également la mise en place par les Etats membres à façade maritime, d'un département unique chargé des activités maritimes et portuaires, ainsi que la création au sein dudit département d'une structure unique en charge des questions de sécurité, de sûreté de la navigation maritime et de la protection de l'environnement marin.

A l'issue des travaux, le Conseil a recommandé :

Aux Etats membres :

- **de ratifier les Conventions internationales qui régissent les questions de sécurité et de sûreté maritimes à bord des navires et dans les ports maritimes, ainsi que la protection de l'environnement marin ;**
- d'appliquer sans exception l'obligation d'assurance des navires effectuant une navigation commerciale ;
- de mettre en place une structure unique chargée des opérations de recherche et de sauvetage en mer.

Aux Etats membres à façade maritime :

- d'œuvrer à la mise en place d'installations de réception des résidus d'hydrocarbures avec l'appui de la Commission ;
- d'engager la libéralisation des activités de manutention portuaire et de remorquage ;
- de se doter d'un département ministériel unique chargé des activités maritimes et portuaires ;
- de mettre en place une structure unique en charge des questions de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement marin ;

[527] Voir Article 4 de la Directive n° 02/2008/CM/UEMOA du 28 mars 2008
[528] Article 9 de la même Directive.

- de préserver de toutes taxes locales les pays sans littoral dans le cadre des opérations de transport en transit.

Aux Etats membres sans littoral :

- de mettre en place au sein des départements en charge des transports, une direction unique chargée des activités maritimes et portuaires ;

A la Commission de l'UEMOA :

- d'engager une réflexion sur la coopération entre Etats membres de l'Union dans le domaine des transports maritimes ;
- d'initier un programme de développement des transports fluvial et lagunaire qui enregistre dans certains Etats membres des niveaux appréciables en termes de trafic de passagers ;
- d'élaborer une réglementation spécifique sur les navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute ;
- d'opter, en rapport avec les Etats membres, pour une libéralisation négociée plutôt que pour une libéralisation sans réserve des services de transport maritime et portuaires, dans le cadre des négociations sur les Accords de Partenariat Economique (APE) ;
- de convenir avec l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) et ses organes spécialisés, d'un cadre formel de coopération dans les domaines touchant aux services maritimes et portuaires ;
- de faire réaliser une étude dans le cadre de la mise en place du Fonds sous-régional de développement du sous -secteur maritime de l'UEMOA ;
- de mettre en place un Comité consultatif sur les transports maritimes pour l'assister dans la mise en œuvre de la politique communautaire du sous-secteur ;
- de mettre en place un dispositif sous-régional de coordination des opérations de recherche et de sauvetage en mer ;
- d'élaborer et de mettre en oeuvre, en rapport avec les Etats membres, un programme harmonisé de renforcement des capacités dans le sous-secteur des transports maritimes.

On voit bien que de nombreux textes réglementaires qui n'intéressent pas exclusivement les transports maritimes ont été élaborés avec des incidences sur le transit portuaire. D'importantes relations sont tissées avec les pays enclavés dans le cadre des accords bilatéraux, conformément à la Convention des Nations unies sur le commerce des pays sans littoral. On peut citer par exemple le cas du Bénin avec les pays du Sahel tels que le Burkina Faso[529], le Niger et le Mali.

[529] Accord de coopération en matière de transports et de transit entre le Burkina Faso et la République du Bénin, fait à Cotonou le 13 septembre 1990.

La communautarisation du droit de la sécurité des transports maritimes en Afrique de l'Ouest comparativement en Afrique du Centre est encore à une étape embryonnaire. Il faudra donc développer cette œuvre et pourquoi pas faire de ces deux sous régions un seul ensemble dans lequel le même Code sera applicable aux transports et à la sécurité maritime. La réponse peut venir d'une vraie politique commune entre les Etats de l'Afrique du Centre et de l'Ouest à l'instar du Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port qu'ils ont déjà en commun. Que ce soit en Afrique de l'Ouest à travers l'UEMOA ou en Afrique Centrale grâce au Code CEMAC, la mise en commun des forces par une harmonisation des législations et des politiques en matière maritime dénote de l'importance de ce secteur dans les économies des Etats de la région. L'œuvre de communautarisation du droit des transports et de la sécurité maritime en Afrique souffre néanmoins de quelques imperfections. Aussi, faut-il faire émerger une nouvelle politique africaine commune en matière de sécurité des transports maritimes. La Communautarisation du MOU d'Abuja dans une politique commune de l'Union africaine, inspirée de celle de l'Union Européenne peut permettre de renforcer la sécurité des transports maritimes en Afrique.

CHAPITRE II
LA NECESSITE DE LA COMMUNAUTARISATION DU MOU D'ABUJA PAR UNE POLITIQUE COMMUNE AFRICAINE DE LA SECURITE MARITIME INSPIREE DE CELLE DE L'UE

La communautarisation des législations africaines dans le domaine de la sécurité des transports maritimes n'aura aucun effet si chaque Etat ou chaque sous-région se cantonnait à appliquer dans son espace sa politique en matière de sécurité maritime. Les régions de l'Afrique de l'Ouest et du Centre font un travail remarquable dans l'œuvre de communautarisation de leurs législations et politiques. Dans un second temps, les politiques des institutions telles que l'UEMOA, la CEMAC, le Maghreb, etc.. doivent faire l'objet d'une harmonisation au sein de la Commission de l'Union Africaine. En Europe, les Etats avaient réagi dans un premier temps en mettant en œuvre un contrôle coordonné des navires étrangers faisant escale dans leurs ports. L'accord, dont l'initiative revient en grande partie à la France, est connu sous l'appellation de « *Mémorandum de Paris* » signé le 26 janvier 1982. A ce jour, 22 administrations maritimes en font partie. L'Union Européenne n'a clairement compétence en matière de sécurité maritime, que depuis le *Traité de Maastricht* en 1992, ce qui a permis à la Commission de diffuser, le 24 février 1993, la communication intitulée « ***Pour une politique commune de la sécurité maritime*** ». Cette politique commune à l'ensemble des pays de l'Union Européenne[530] a pour but de faire progresser la sécurité maritime et la prévention de la pollution des mers en Europe. Elle favorise la concertation entre les Etats membres pour qu'ils mènent une action positive au sein de l'OMI et qu'ils appliquent tous, ses règles de manière harmonisée afin d'éviter des distorsions de concurrence entre Etats membres. Cette politique commune permet également le renforcement de la lutte contre les navires sous normes des pays tiers qui n'appliquent pas correctement les règles de l'OMI, dans l'esprit du Mémorandum de Paris. Elle définit enfin les normes communes pour les domaines non couverts par l'OMI. La Commission de l'Union Africaine aussi en

[530] Au nombre de 27, ce sont : l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, Chypre, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, Malte, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la République tchèque, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovaquie, la Slovénie et la Suède.

fonction des particularités régionales, doit mettre en place une politique commune de la sécurité des transports maritimes. La sécurité maritime et celle des transports maritimes se confondent sur un même objet : la mer. La sécurité maritime concerne toutes les mesures à prendre pour mettre à l'abri de tous risques, le navire, les marchandises ainsi que les personnes qu'il transporte. Elle prend également en compte la protection de l'environnement marin contre toutes les menaces de pollution. Quant à la sécurité des transports maritimes, elle concerne la réglementation et le suivi du trafic maritime, la sécurité de la navigation, des passagers et des marchandises transportées. La sécurité des transports maritimes englobe donc la sécurité maritime. Les travaux entrepris ces dernières années tendent vers une approche de la communautarisation des politiques régionales pour ainsi dégager une politique commune africaine en matière de sécurité des transports maritimes. Cette politique initiée et conduite par la Commission de l'Union Africaine peut s'inspirer de la construction de celle de l'Union Européenne (Section 1). Le MOU d'Abuja à l'instar du MOU de Paris devra être communautarisé dans une politique plus globale des transports et de la sécurité maritime en Afrique (Section 2).

Section 1 : La politique commune de l'Union Européenne en matière des transports et de la sécurité maritime : un chantier juridique en construction

La politique commune des transports maritimes de l'Union Européenne (UE) est le fruit de l'évolution de la politique des transports en général au sein de l'Union. Soutien indispensable à la libre circulation des personnes, des capitaux et des marchandises, la politique des transports fait partie des politiques communautaires instituées par le Traité de Rome du 25 mars 1957. Depuis ce Traité, en Europe, la politique européenne concerne tous les modes de transports terrestres[531]. L'application de cette politique commune aux transports aériens et maritimes relevait des décisions du Conseil. Plusieurs Règlements visant l'article 80 ont étendu la compétence de la Communauté à ces deux domaines que sont les transports aériens[532] et maritimes[533]. Elle a d'abord progressé lentement et c'est l'avènement du marché intérieur avec l'Acte unique et surtout le Traité de Maastricht qui a lancé la libéralisation des transports maritimes. Depuis cinquante ans, l'Europe s'efforce de favoriser les échanges humains et commerciaux en encourageant le décloisonnement des espaces nationaux et la réduction des déséquilibres régionaux. Cette ouverture est largement profitable aux acteurs économiques, aux voyageurs et aux consommateurs, même si des problèmes nouveaux ont fait leur apparition : embouteillages, exigences de sécurité, pollution. De nombreuses initiatives ont contribué au développement de cette politique commune. On peut citer notamment le *livre blanc* de Jacques Delors en 1993 pour la relance de la croissance par les infrastructures, notamment de transport, avec le lancement des réseaux trans-européens au Conseil européen d'Edimbourg en 1993. Dans les cinq grands types de transport (routier, ferroviaire, aérien, maritime et fluvial), l'Union Européenne s'est fixée comme objectifs de favoriser la performance économique tout en assurant la sécurité du citoyen et de l'environnement. Pour profiter au mieux des bénéfices du grand marché européen, l'UE appuie l'ouverture des marchés des transports et garantit une concurrence équitable. L'UE promeut des normes de protection élevées. Elle s'appuie pour cela sur le travail

[531] Traité CE article 80 g 1 (ex art. 84)

[532] DUPONT-ELLERAY (M.) : « *La politique communautaire de l'aviation civile, de la libéralisation du transport aérien au ciel unique européen* », RFD aérien 2002, p. 351.

[533] RODIERE (R.) et DU PONTAVICE (E.) : « *Droit maritime* », Précis Dalloz, 12 éd., 1997, n° 26-9 : Règlement (CEE) n° 4056/ 86 du Conseil, 22 déc. 1986 déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du Traité aux Transports maritimes, JOCE n° L. 378, 31 déc. 1986 ; Règlement (CEE) n° 4057/86 du Conseil, 22 déc. 1986 relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes, JOCE n°L. 378, 31 déc. 1986 ; Règlement (CEE) n° 4058/86 du Conseil, 22 déc. 1986 concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique, JOCE n° L. 378, 31 déc. 1986 ; Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil, 22 déc. 1986, portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre Etats membres et pays tiers, JOCE n° L. 378, 31 déc. 1986.
DAILLER (P.) : « *Les fondements des compétences de la CEE dans le domaine maritime* » in La communauté européenne et la mer, Economica, 1990.

de trois agences décentralisées : l'Agence Européenne de la Sécurité Aérienne (AESA), l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM) et l'Agence Ferroviaire Européenne (AFE). Elle s'attache également à protéger les travailleurs du secteur des transports maritimes en imposant des normes minimales de sécurité au travail. A la suite du naufrage de l'*Erika* en décembre 1999, deux séries de directives ont été votées pour renforcer la sécurité des navires et protéger l'environnement maritime. Une série de mesures prises (Règlements, Directives, Décisions, etc.) par les institutions communautaires européennes après les catastrophes maritimes, ont pour objet, de mettre en place un droit et une politique commune des transports et de la sécurité maritime (Paragraphe 1). Cette politique a été renforcée, suite aux catastrophes maritimes et concerne de nos jours plusieurs domaines (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Un droit et une politique communautaire construits, après les catastrophes maritimes

Le droit et la politique communautaire européenne en matière de protection de l'environnement et de la sécurité maritime se sont construits progressivement après les catastrophes maritimes. Les Etats membres ont peu à peu transféré leurs compétences à l'Union qui a pris le relais dans ce domaine[534]. Il est très difficile à une seule administration maritime de faire face à une catastrophe maritime dont les conséquences peuvent toucher plusieurs Etats membres. Pour prévenir et lutter contre les catastrophes maritimes, les moyens juridiques et matériels d'un seul Etat étant insuffisants, l'action de l'Union Européenne s'est avérée inéluctable. La nécessité d'établir une politique européenne en matière de sécurité des transports maritimes s'est faite sentir afin d'harmoniser non seulement les normes et leur application, mais aussi de planifier les interventions à chaque niveau de décisions : Etat, régions et Union. La sécurité des transports maritimes n'est plus seulement du ressort d'un seul Etat. Elle dépasse les limites géographiques d'un Etat et concerne plusieurs pays. Le rôle de l'Union concerne plusieurs niveaux. Pour assurer une meilleure application des normes internationales et le renforcement de la sécurité des transports, la communautarisation de celles-ci ont pour effet de les rendre encore plus contraignantes et applicables sans délai[535]. Les réglementations nationales avec leur champ

[534] LE PENNEC (Noëlla) : « *Les affaires maritimes et la protection de l'espace maritime et littoral* », Thèse de Doctorat sous la direction du Professeur André-Hubert MESNARD, 6 juillet 2006, Université de Nantes, pp. 522 et s.

[535] COM (93) 66 final du 24 février 1993 de la Commission intitulée « *Vers une politique commune de la sécurité maritime* » de l'Union Européenne. Elle a émis la volonté « *d'adopter des prescriptions communautaires concernant la mise en œuvre convergente, par les Etats membres, des règles internationales dictées généralement par l'OMI, celles-ci devant être univoques et contraignantes afin que les Etats membres, en leur qualité d'Etats du pavillon soient tenus de la faire respecter* ». Le Programme d'action présenté dans cette communication en son

d'application trop limité se trouvent donc enrichies par l'apport des normes communautaires. Les catastrophes maritimes ont incité les institutions de l'Union Européenne à élaborer des règles en vue d'assurer la sécurité des transports maritimes (A). Celles-ci établissent des normes à respecter par les navires, l'inspection et la visite des navires par les administrations maritimes et enfin la communautarisation du MOU de Paris (B)

A) Les fondements juridiques de la politique commune européenne des transports et de la sécurité maritime

Deux principaux fondements juridiques ont permis à la politique européenne en matière des transports et de la sécurité maritime de voir le jour. Il s'agit d'abord de la nécessité de la protection de l'environnement marin suite aux catastrophes maritimes dans les années 70 (1) et ensuite la justification de la mise en œuvre d'une politique de la sécurité maritime au sein de l'Union (2).

1) La nécessité de la protection de l'environnement marin

L'article 3 du Traité de Rome du 25 mars 1957 instaurait une politique commune des transports. Cette politique devait-elle prendre en compte les transports maritimes ? Cette querelle aujourd'hui tranchée, avait pendant longtemps opposé les Etats de la Communauté[536]. L'Union se reconnaît une compétence en matière environnementale en vertu de l'Article 235 du Traité de Rome pour légiférer. Ainsi grâce à l'Acte unique, l'UE a développé une politique de protection de l'environnement marin. Elle va même participer aux négociations de la CMB et adhérer à plusieurs Conventions internationales en matière de protection de l'environnement marin. On peut citer dans ce cadre la *Convention d'Helsinki* de 1974, la *Convention de Barcelone* de 1976 et ses différents protocoles, la *Convention d'Athènes* de 1980 relatif à la protection contre la pollution d'origine tellurique, la *Convention de Genève* de 1982 concernant les aires spécialement protégées.[537] C'est dans le cadre de la protection de ses eaux, que justement l'Union a mis en place dès 1978, une série de mesures juridiques[538]. La Commission avait fait

---

chapitre 2 envisageait le rôle que pourraient jouer les Etats membres en tant qu'Etats du port, et mettait l'accent sur la nécessité d'une application uniforme des normes et l'effectivité du contrôle par l'Etat du port.

[536] DAILLIER (P) : « *La participation des communautés européennes aux relations internationales maritimes : enseignement de la pratique récente* », A.D.M.A., Université de Nantes, 1976, Tome III, pp. 103-137.

[537] FILLON (J-L) : « *L'Europe et la protection de l'environnement maritime* », *Espaces et Ressources Naturelles*, 1997, n°11, p. 245.

[538] Directive du 21 Décembre 1978 sur les mesures minimales exigées pour certains navires-citernes entrant dans les eaux communautaires (*JOCE* 11 Décembre 1979, p. 16).

deux propositions dans un projet pour permettre à l'Union de mieux contrôler les navires fréquentant les ports européens[539]. Malheureusement, ce projet a échoué en raison de la nécessité du transfert des compétences des Etats à l'Union qu'il préconisait[540]. Aussi ne voulait-elle pas être taxée de concurrencer l'Organisation Maritime Internationale dans la production des normes pertinentes en matière de sécurité dans les transports maritimes. Néanmoins, elle a soutenu la naissance du MOU de Paris[541] par une Résolution du conseil des ministres des transports.

2) La justification d'une politique commune de l'UE en matière des transports et de la sécurité maritime

La Commission de l'UE soutient en 1985 dans une communication[542], que la politique maritime de l'Europe est liée à celle de l'environnement. Au sein de cette politique maritime, va donc se développer une politique européenne de la sécurité des navires et de la navigation maritime. D'une approche environnementale, cette politique tend vers une approche sécuritaire. Cette compétence de la sécurité de la navigation est reconnue et entérinée par le Traité de Maastricht notamment en son article 75 (c) et (d) « *le Conseil ... établit les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports* ». L'article 75 autorise donc le Conseil, en statuant conformément à la procédure de coopération et après consultation du Comité Économique et Social, à établir les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports. Le traité d'Amsterdam de 1997 a prévu le passage de la procédure de coopération à celle de la codécision, ainsi que la consultation du Comité des régions (UE, art. 71, nouveau). Aux termes de l'article 6 du Traité, « *les exigences en matière de protection de l'environnement doivent être intégrées dans la définition et la mise en œuvre des politiques et des actions de la Communauté… en particulier afin de promouvoir le développement durable* ». Le Traité de Maastricht a donc doté sans équivoque l'Union d'une compétence sécuritaire dans le domaine des transports maritimes. En vertu des dispositions du Traité, le Conseil est habilité à prendre les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports maritimes et cette intervention se fait dans le cadre d'une assistance, d'un encadrement et d'une harmonisation de l'action des Etats membres. A la suite du naufrage de l'*Aegean Sea* le 3 Décembre 1992 et du *Braer* le 5 Janvier 1993, une session extraordinaire du Conseil des

---

Directive du 21 Décembre 1978 sur le pilotage des navires par des pilotes hauturiers en Manche et Mer du Nord (*JOCE* 8 février 1979, p. 32).
Directive 79/116, JOCE, L. du 8 février 1979.

[539] « Deux propositions de la Commission au Conseil pour prévenir les accidents et lutter contre la pollution marine », J.M.M., 24 Juillet 1980, pp. 1800-1802.

[540] DOUAY (C) : « *La Communauté, Etat du port* », *Revue du Marché Commun*, Février 1981, n° 244, p. 63.

[541] *J.M.M.* 24 Décembre 1981.

[542] COM (85)90, 14 Mars 1985

ministres des transports et de l'environnement s'est tenue le 25 janvier 1993. Un mois après, c'est-à-dire le 24 février 1993, la Commission adopta une communication[543] intitulée « ***Pour une politique commune de la sécurité maritime*** »[544]. Elle tourne autour de quatre axes principaux à savoir :

- l'harmonisation de la mise en œuvre des réglementations internationales,
- l'harmonisation des règles de sécurité applicables à l'équipement des navires,
- l'harmonisation de la mise en œuvre des Résolutions de l'O.M.I., et enfin
- l'adoption de normes communes pour les navires qui ne relèvent pas des Conventions.

La communication de la Commission a été approuvée et adoptée en juin 1993 par une Résolution du Conseil des ministres des transports de l'Union[545]. La politique commune de la sécurité maritime est donc l'application des dispositions du Traité de l'Union et des décisions du Conseil. Elle est comme un chantier qui se construit progressivement et qui se renforce après chaque catastrophe maritime. Comme quoi, dirons-nous, le renforcement de la règle juridique en droit de sécurité maritime a besoin de l'événement ou de la catastrophe. La politique commune de la sécurité maritime de l'UE souffre néanmoins de quelques lacunes en ce sens qu'on peut déplorer l'éclatement des actions maritimes de l'Union en plusieurs Directions ne travaillant pas forcément en harmonie. Elle manque également d'une approche globale ou intégrée de toutes les préoccupations liées à la sécurité dans transports maritimes. Aussi, les Etats membres envisagent-ils de nos jours, une politique intégrée commune de la sécurité maritime au sein de l'Union tout entière. Cela suppose un renforcement des normes et une coordination des différents services traitant des questions sécuritaires en une Direction unique. Pour l'instant, l'action menée par l'Union a été dans une double direction qu'il faut saluer. Il s'agit d'une part, de la transposition des instruments pertinents dans l'ordre communautaire grâce à une sorte de régionalisation des mesures internationales, et d'autre part, de l'harmonisation des différentes législations en vigueur dans les Etats membres en matière de protection de l'environnement marin. C'est donc grâce à cette construction par étapes de la politique européenne de la sécurité maritime, cœur de la politique communautaire maritime, que ses organes ont adopté de nombreux instruments juridiques en ce sens.

[543] COM (93) 66 final du 24 février 1993 préc.
[544] PAMPORIDES (G.) : « *The Shipping policy of the European Union* », International Journal of Shipping Law, September 1998, p. 217.
[545] Résolution du Conseil du 8 juin 1993 sur une politique commune de la sécurité maritime, *J.O.C.E.* du 7 Octobre 1993, p. 1 - 3.

B) Les différents instruments juridiques de l'UE quant à la sécurité maritime

L'instrument juridique qui fonde et légitime la politique commune de la sécurité maritime de l'UE est sans doute la Résolution du 8 juin 1993[546] relative à la communication de la Commission. Cette Résolution invite tous les Etats membres à empêcher le trafic dans l'Union Européenne des navires ne répondant pas aux normes communautaires. Si la Résolution du Conseil des ministres du 8 juin 1993 a été l'acte fondateur de la politique commune de la sécurité maritime de l'UE, le programme d'actions de celle-ci a fait l'objet de plusieurs mesures adoptées par les organes de l'UE (Commission et Conseil notamment) en faveur de la sécurité maritime au sens large du terme (1). Le contrôle technique et social des navires va devenir la pierre angulaire de la mise en œuvre concrète de cette politique de la sécurité maritime (2). En ce sens, le MOU de Paris a été enfin communautarisé[547] au sein de l'Union.

1) Les mesures juridiques de la Commission et du Conseil de l'UE sur la sécurité maritime

La sécurité maritime qu'entend améliorer l'UE, doit être entendue ici au sens large, c'est-à-dire englobant plusieurs domaines des transports maritimes : sécurité de la navigation, sûreté et sécurité du navire, sûreté des installations portuaires, sociétés de classification, formation et qualification des marins, durée de travail, protection de l'environnement, etc. Le Règlement de la Commission n° 2158/93 du 28 Juillet 1993[548] a mis à jour les législations européennes au regard des amendements à la Convention SOLAS 74 et à la Convention MARPOL de 1973/78. Plusieurs Directives ont été adoptées ensuite dans plusieurs domaines par le Conseil afin de renforcer cette sécurité. Rappelons qu'une Directive est en effet, un instrument juridique permettant aux Etats membres de l'Union de conserver le choix du moyen juridique approprié quant à la mise en œuvre de sa politique de sécurité maritime, mais demeure contraignante quant au résultat à atteindre[549]. Il s'agit notamment de :

- *La directive du 13 septembre 1993*[550] modifiée par la *Directive du 17 juillet 1998*[551]. Elle dispose que les navires transportant des cargaisons dangereuses et polluantes à destination ou au départ d'un port maritime de la Communauté, doivent communiquer aux autorités les informations détaillées sur la nature des produits transportés. Elle instaure un Comité de

[546] *J.O.C.E.* n° C 271 du 7 Octobre 1993, p. 1.
[547] ABOLLIVIER (Ludovic) : « *La communautarisation du Mémorandum de Paris* », Mémoire de DESS de Droit des Activités maritimes, Université Occidentale de Brest, 1996.
[548] *J.O.C.E.* n° L 194 du 3 Août 1993, p. 5.
[549] ISAAC (G) : « *Droit communautaire général* », Armand Colin, 1998, p. 288.
[550] *J.O.C.E.* n° L 247 du 5 Octobre 1993, p. 19.
Voir article 12 de la Directive
[551] Directive n° 98/55/CE du 17 juillet 1998

réglementation qui collabore avec la Commission pour la préparation des obligations d'inspection et le suivi des règles internationales.

- *La Directive 94/57/CE du 22 novembre 1994*[552] modifiée par la *Directive 2001/105/CE du 19 décembre 2001* établit les normes et les règles communes à observer par les organismes chargés d'effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes. Pour une meilleure sécurité, cette Directive institue une procédure d'agrément relative aux organismes chargés de contrôler les navires ; institue leur coopération avec l'Etat du port et réglemente enfin les relations entre les administrations maritimes et les sociétés de classification[553].

- *La Directive 94/58/CE du 22 Novembre 1994*[554] sur le niveau minimal de formation des gens de mer introduit quant à elle dans le droit communautaire, la Convention STCW de 1978. Elle permet une mise en œuvre cohérente et uniforme de cette Convention au sein de l'Union Européenne.

- *La Directive 95/21 du 19 juin 1995*[555] entrée en vigueur le 1er juillet 1996 et régulièrement modifiée, concerne « *l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'Etat du port)* ». Elle prévoit l'inspection de tous les navires par l'Etat du port (*port state control*) afin de lutter contre les navires sous normes. D'un contrôle des normes techniques du navire, l'Etat du port a développé des nouvelles compétences sur le contrôle social.

2) Le contrôle technique et social des navires par l'Etat du port au sein de l'UE

Les Conventions internationales retiennent clairement sans équivoque comme principe, l'Etat du pavillon en tant que garant du respect des normes internationales à bord des navires battant leur pavillon. En ce sens et selon l'article 94 de la CMB, il est chargé de la délivrance et du contrôle des titres de sécurité avant et pendant l'exploitation du navire. Le phénomène de la libre immatriculation avec les nombreux avantages qu'il présente, a entraîné le désengagement de l'Etat du pavillon. Afin de protéger leur environnement marin, les Etats côtiers tentent de

[552] *J.O.C.E.* n° L 319 du 12 Décembre 1994, pp. 20-27. Entrée en vigueur le 1er janvier 1996
[553] CARTOU (L) : « *La politique commune de la sécurité maritime : analyse de la directive 94/57* », *les Petites Affiches*, n°44, 12 Avril 1995.
[554] *J.O.C.E.* n° L 319 du 12 Décembre 1994, p. 28.
[555] *J.O.C.E.* L 157 du 7 Juillet 1995, p. 1.

combler ce déficit en mettant en place un contrôle des navires qui passent le long de leurs côtes ou qui font escale dans leur port. Le contrôle des navires par l'Etat du port (*port state control*) ne portait dans un premier temps que sur les aspects techniques du navire (structure, équipement, etc.). La Convention n° 147 de l'OIT de 1976 sur les normes minima a lancé la dynamique du contrôle des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires. C'est la naissance du contrôle social qui voit son essor se développer dans la CTM 2006 pour le travail maritime dans le secteur de la navigation commerciale. La Convention CTM 2006 et depuis 2007, celle pour le travail dans le secteur de la pêche, ont introduit la certification sociale des navires de commerce, de pêche et d'armements[556]. Selon la Synthèse du Rapport du Groupe 3 sur le Grenelle de la Mer intitulé « *Partager la passion de la mer* »[557], « *il s'agit de conceptions innovantes qui garantissent une application des normes sociales minimales pour les marins en matière de protection sociale, de contrat de travail, de rapatriement, d'accès aux soins, de logement sous le contrôle de l'Etat du pavillon qui certifie le navire et des Etats des ports d'escale qui procèdent à des inspections. Leur mise en œuvre au plan national suppose de s'appuyer sur un corps d'inspecteurs chargés de délivrer les certificats de conformité aux navires français et parallèlement de contrôler au titre du contrôle par l'Etat du port les navires escalant dans les ports français* ». En cette année 2010, ces deux Conventions entreront en vigueur au sein de l'Union Européenne. Avec son importante façade maritime (70 000 km de littoral) et ses nombreux ports et installations portuaires (770 ports, 3700 installations portuaires, 95 000 navires), sans oublier ses nombreuses compagnies de transport (4200 au total), l'UE a pris d'importantes Directives qui font du « *port state control* » un enjeu européen. Rappelons le, les activités liées au transport maritime représente 1 milliard d'euros, soit 10% du Produit Intérieur Brut (PIB). C'est dans ce cadre qu'il faut placer la *Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995* sur le « *port state control* » modifiée successivement et complétée par d'autres Directives.

Cette Directive précitée a communautarisé le Mémorandum de Paris de 1982 en rendant ses dispositions contraignantes et en harmonisant les pratiques d'inspection dans tous les Etats de l'UE[558]. La retranscription du MOU de Paris grâce à cette Directive a le grand mérite de provoquer un changement radical concernant la nature même du texte. Désormais, on passe d'un droit mou (*soft law*) à un droit dur (*hard law*), obligatoire et contraignant à tous les Etats membres de l'Union. Dans l'affaire C315/98, l'Italie s'est vue condamnée sur requête de la

[556] LEFRANCOIS (Amandine) : « *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans le transport maritime* », Thèse de Doctorat sous la direction du Prof. Patrick CHAUMETTE, 17 février 2010, Université de Nantes.
[557] Voir Rapport, 46 pages, page 30
[558] NDENDE (M.) et VENDE (B.) : « *La transposition par les Etats de la Directive portant communautarisation du Mémorandum de Paris* », DMF n° 603, Avril 2000, pp. 307-314.

Commission par la Cour de Justice des Communautés Européennes dans l'Arrêt CJCE du 11 novembre 1999[559] pour n'avoir pas transposé dans les délais la *Directive 95/21/CE du 19 juin 1995*. Cette Directive entend atteindre quatre principaux objectifs :

- réduire de façon drastique le nombre de navires sous-normes naviguant dans les eaux communautaires,
- appliquer de façon plus sévère le MOU de Paris[560],
- renforcer le niveau des critères de ciblage du Mémorandum et enfin
- harmoniser les règles de détention des navires sous-normes afin d'éviter tout détournement de trafic dans toute l'Union[561].

La Directive, en reprenant le même fondement que celui du MOU de Paris à propos du contrôle des navires par l'Etat du port, (référence aux instruments pertinents de l'OMI et de l'OIT, le système de l'inspection simple et renforcée, le taux de 25% du total des navires à inspecter par an, l'immobilisation des navires défectueux, le transfert et l'échange des données grâce à la coopération entre les Etats, la publication des immobilisations, etc.) va tout de même au-delà de ce dernier. En ce sens, elle constitue une évolution dans l'approche du contrôle des navires par l'Etat du port puisqu'elle institue des procédures de contrôle uniformes pour l'ensemble des Etats membres de l'Union ayant une valeur obligatoire[562]. Aussi apporte t-elle des précisions de taille de nature réglementaire n'existant pas dans le MOU de Paris en ses Annexes I (renforcement du système de ciblage des navires), VI (critères pour l'immobilisation des navires) et VII (critères minimaux pour exercer les fonctions d'inspecteurs). La charge de la preuve a été inversée (repose sur le propriétaire et non sur l'administration maritime) et les frais d'immobilisation sont à sa charge ou à la charge de l'exploitant du navire ou du consignataire au port. Les Etats en cas de manquement à leurs obligations peuvent être sanctionnés par la Commission. Le recours en manquement permet de condamner un Etat de la Communauté n'ayant pas rempli ses obligations en tant qu'Etat membre[563]. Le manquement peut résulter d'un acte juridique interne violant les prescriptions communautaires (C.J.C.E. 5 Mai 1970 Commission c/ Belgique)[564], comme d'une abstention ou d'un refus de prendre les mesures requises (C.J.C.E. 17 Février 1970 Commission

[559] Voir Bulletin des Activités de la Cour de justice de première instance des Communautés européennes, semaine du 8 au 12 novembre 1999, pp. 6-7.
[560] Selon le MOU de Paris, 25% des navires faisant escale aux ports concernés par l'accord doivent être contrôlés. En 1996 par exemple, la Belgique, le Danemark, la France, l'Irlande et le Portugal pour ne citer que ceux-là n'avaient pas réussi à atteindre cet objectif.
[561] MAGUIRE (C) : « *Port State Control : Brussel style* » , *I.J.O.S.L.*, Part 2, Mars 1996, p.118.
[562] SALVARANI (R) : "*The EC Directive on Port State Control : A policy Statement*", *I.J.M.C.L.*, 1996, vol. 11 n°2, pp. 225-231.
[563] *J.O.C.E.* n° C 55/19 du 20 Février 1998, Commission c/ Irlande ;
J.O.C.E. n° C 258/2 du 14 Mai 1998, Commission c/ Belgique.
[564] Recueil de la jurisprudence de la CJCE, p. 244.

c/ Italie)[565]. Le recours en manquement peut enfin résulter d'un conflit d'intérêt. Tel en a décidé la Commission qui a introduit contre le gouvernement grec un recours en manquement, sur la base de l'article 226 du Traité de la Communauté, pour avoir empiété sur les compétences des institutions communautaires. En effet, le gouvernement grec avait soumis au Comité de sécurité maritime de l'OMI, une proposition l'invitant à prévoir l'établissement de listes de vérification (check lists) de la conformité des navires et des installations portuaires avec les exigences du chapitre XI-2 de l'annexe de la Convention SOLAS et du Code ISPS. La Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE) a déclaré ce recours recevable, et constaté le manquement de la Grèce à ses obligations[566]. Comme on le voit bien la responsabilité d'un Etat peut être engagée devant la Cour de Justice de la Communauté Européenne pour manquement, car les Directives européennes sont créatrices d'obligations juridiques à respecter par tous les Etats de l'Union. Une telle évolution est souhaitable en ce qui concerne les institutions de l'Union Africaine.

La *Directive 95/21 du 19 juin 1995* organise un véritable contrôle technique puis social, de la sécurité des navires par la procédure de leur inspection. Ce contrôle doit se faire pour atteindre le triple objectif : de la sécurité maritime, de l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins et enfin de la protection de l'environnement marin. Cette Directive a été modifiée et complétée par les Directives suivantes :

- La *Directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996* institue un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

- La *Directive 98/25/CE du 27 avril 1998*[567] sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution, ainsi qu'aux conditions de vie et de travail à bord des navires, répond à un double objectif. Elle constitue la mise à jour de la Directive de 1995 quant aux Conventions applicables en matière de contrôle de la sécurité et inclut ainsi l'ensemble des amendements intervenus concernant les Conventions SOLAS 74, MARPOL 73/78, STCW 78 et le Mémorandum de Paris. Elle met ensuite en place la procédure applicable en cas d'absence ou de non-conformité du certificat ISM à bord du navire. Un tel navire peut être immobilisé[568].

[565] Recueil de la jurisprudence de la CJCE, p. 33..
[566] BONASSIES (P.) et DELEBECQUE (Ph.) : « *Le droit positif français en 2008* », DMF Hors série n° 13, juin 2009, pp.22-23
[567] *J.O.C.E.* L 133 du 7 Mai 1998, p. 19.
[568] AGUADO (A) : « *Le contrôle par l'Etat du port* », *Revue du Marché Unique Européen*, 1998, vol. 2, p. 248.

- La *Directive 98/42/CE du 19 Juin 1998*[569] modifie la Directive de 1995 en dressant une nouvelle liste des navires à inspecter prioritairement. Elle renforce la directive de 1995 en établissant un système de coefficient de ciblage permettant de déterminer les navires à inspecter en priorité. Ainsi selon ce barème, un navire faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre ou après une absence de 12 mois ou plus, sera doté du plus fort coefficient, c'est-à-dire +20[570].

- La *Directive 1999/63/CE du Conseil, du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union Européenne (FST)*[571]. Les dispositions de cette Directive sont fondées sur celles de la Convention n° 180 de l'OIT[572] sur la durée du travail des gens de mer et les effectifs des navires, 1996 et ne concernent que les gens de mer se trouvant à bord de tout navire de mer immatriculé dans le territoire d'un Etat membre.

- La *Directive 1999/95/CE du Parlement Européen et du Conseil du 13 décembre 1999, concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté*[573], concerne cette fois ci tous les navires faisant escale dans un port de l'Union quel que soit le pavillon[574].

- La *Directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre 2001*[575] vise à appliquer les mêmes sanctions en cas de non-respect des normes. Cette initiative de l'UE démontre le rôle très actif qu'elle mène au plan mondial en réussissant ce que l'OMI n'a pas pu faire.

- La *Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002*[576] portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires. Au premier article de cette Directive on peut lire *« L'objet de la présente directive est d'améliorer la mise en œuvre de la législation communautaire régissant la*

---

[569] *J.O.C.E.* L 184 du 27 Juin 1998, p. 40.
[570] Annexe I de la Directive 98/42/CE.
[571] J.O. n° L 167 du 02/07/1999, pp. 33-37.
[572] L'article 24 de la Convention n° 180 de l'OIT fait référence aux Conventions :
n° 109 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée) de 1958,
n° 147 sur la marine marchande (norme minima), 1976 et son Protocole de la même année,
n° 178 sur l'inspection du travail (gens de mer), 1996,
n° 76 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1946,
n° 93 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs (révisée), 1949,
Recommandation n° 109 sur les salaires, la durée du travail à bord et les effectifs, 1958.
[573] JOCE L 14 du 20/01/2000, pp. 29-35.
[574] Les Directives 99/63/CE du 21 juin 1999, 99/95/CE du 13 décembre 1999 et la Convention n° 180 de l'OIT sont en Annexes du Mémoire « *La durée du travail dans la marine marchande* » de SOSSAH H.M. R., préc.
[575] JOCE L 019 22/01/2002, p.17
[576] JOUE L 324 du 29/11/2002, p.53

sécurité maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord des navires:

a) en faisant référence au COSS, c'est-à-dire le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires qui centralise les tâches des Comités institués dans le cadre de la législation communautaire pertinente en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution par les navires et de protection des conditions de vie et de travail à bord,

b) en accélérant la mise à jour et en facilitant la modification de cette législation compte tenu de l'évolution des instruments internationaux applicables en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution par les navires et de conditions de vie et de travail à bord des navires, conformément au règlement (CE) n° 2099/2002».

En effet, le naufrage du pétrolier *Prestige,* en décembre 2002, au large de la Galice a engendré une nouvelle marée noire, puis de nouvelles mesures dont le Règlement *417/2002 du 18 février 2002*[577] relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers simple coque, modifié par le *Règlement 2099/2002 du 5 novembre 2002*[578]. La Commission a proposé un second train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime, portant sur la mise en place d'un système communautaire de suivi, de contrôle et d'information sur le trafic maritime, la création d'une Agence Européenne pour la Sécurité Maritime, la mise en place d'un Fonds d'indemnisation nouveau pour les pollutions par les hydrocarbures.

Le droit de la sécurité maritime est décidément un droit influencé par les catastrophes maritimes car après le naufrage de l'*Erika* en 1999, on assiste de la part des décideurs politiques européens à une forte propension dans le sens du renforcement des règles en matière de sécurité maritime. De nouvelles normes viennent donc renforcer les règles existantes aussi bien concernant les navires, que pour les procédures de contrôle par l'Etat du port.

---

[577] *JOCE* L 64, 7 mars 2002

Historiquement l'accident de l'EXXON VALDEZ en 1989, a entraîné l'adoption par les Etats Unis en 1990 de l'"Oil Pollution Act"(OPA 90), qui impose de manière unilatérale la double coque tant pour les pétroliers neufs construits avant le 1er janvier 1994 que pour ceux qui existaient ou dont le contrat de construction a été signé avant le 30 juin 1990 et livrés avant le 1er janvier 1994 et qui doivent rentrer dans un port Américain. En pratique, tout navire-citerne à simple coque ne pourra plus entrer dans les eaux américaines après le 1er janvier 2010 et tout navire-citerne avec un double fond ou doubles côtés après le 1er janvier 2015. La double coque est une structure extérieure englobant la première coque et qui isole la cargaison de la mer par un espace vacant d'environ 1,50 m. Cet SBT (Segragated Ballast Tank) réduit les éventuels rejets à la mer de ballast souillé par la cargaison.

[578] *JOCE* L 324, 29 nov. 2002, p. 1-5.

Paragraphe 2 : Le renforcement de la sécurité des transports maritimes et la mise en œuvre de la politique commune européenne en la matière

L'arsenal juridique de l'UE ne cesse d'évoluer au fur et à mesure que se produisent des catastrophes maritimes polluant l'environnement marin et mettant en cause soit une erreur humaine ou un facteur matériel. Les principaux domaines d'action communautaire sont : le contrôle par l'Etat du port, le suivi du trafic maritime et SafeSeaNet, les Sociétés de classification, l'élimination des pétroliers à simple coque, la responsabilité et l'indemnisation des victimes de pollution et enfin la création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM). Le naufrage d'un navire rappelle que la question de la sécurité maritime est une affaire de chaque instant et a l'avantage de favoriser le renforcement des règles en matière de sécurité maritime (les Paquets *Erika*) par la Commission de l'UE (A). L'Agence Européenne de Sécurité Maritime est chargée quant à elle du contrôle de la mise en œuvre harmonieuse des réglementations européennes, c'est-à-dire de la politique européenne en la matière (B).

***A) Le renforcement de la sécurité maritime par la Commission de l'UE : les Paquets* Erika**

Les naufrages du pétrolier *Erika* et du *Prestige* avec les nombreux dégâts écologiques qui en suivirent ont permis à la France lors de sa première Présidence de l'Union Européenne d'afficher sa ferme volonté de faire avancer les règles de la sécurité maritime dans le sens de leur renforcement. Avec la participation des principales puissances maritimes, les propositions françaises ont abouti à des textes européens dans le domaine du transport des pétroliers et la politique de contrôle par l'Etat du port. Tout ceci s'est traduit dans les faits par l'adoption des paquets *Erika* I, II et III.

1) Les mesures du paquet Erika I

Le Paquet *Erika* I contient des mesures dans trois domaines : le renforcement du contrôle par l'Etat du port ; la surveillance accrue des sociétés de classification et la suppression des pétroliers à simple coque. Le renforcement du contrôle des navires par l'Etat du port a été décidé à l'issue de la modification de la *Directive 95/21/CE* entrée en vigueur en juillet 2003. En ce sens, la Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen du 21 mars 2000, propose qu'on bannisse de tous les ports de l'Union, les navires de plus de 15 ans qui ont été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédentes en se référant à la liste noire publiée par la Commission tous les six mois. Les contrôles des navires par l'Etat du port en

ce sens devraient augmenter et être renforcés. Les Etats doivent s'engager à augmenter le nombre de contrôles quand ils sont insuffisants en ciblant les navires présentant le plus de risque. Selon l'article 5 de la Directive modifiée, sont considérés comme navires à risque, les pétroliers de plus de 15 ans, les navires à passagers de plus de 15 ans, les vraquiers de plus de 12 ans, les chimiquiers et gaziers de plus de 10 ans, soit environ plus de 4 000 navires. Afin de ne pas créer des ports européens de complaisance, les Etats membres doivent recruter et former les inspecteurs de contrôle chargés de cette mission. Les autorités portuaires pour des raisons de compétitivité ne doivent pas être laxistes ou complaisants par rapport au contrôle des navires fréquentant leurs ports. On sait que les enjeux économiques tendent à concurrencer directement les impératifs de la sécurité maritime. Nul n'ignore la contribution des ports à l'économie d'une nation. C'est la raison pour laquelle, les ports adoptent une politique de compétitivité attrayante pour attirer le maximum de navires. A prestation égale, l'armateur choisira le port offrant une grande souplesse en matière de contrôle des navires. La concurrence portuaire et la sécurité maritime sont en ce moment antinomiques. Ceci entraîne quelques fois des carences pour raison économique, des contrôles de l'Etat du port, situation favorisant les ports où les contrôles sont moins rigoureux : c'est le détournement du trafic. Selon Henri de Richemont dans un Rapport d'information, la rigueur des contrôles varie d'un Etat à un autre en fonction de leur culture marine ou de leur sens d'affaires[579]. Les intérêts économiques ne sont-ils pas plus importants que les impératifs de sécurité maritime dans quelques ports ? La pratique des inspections est-elle la même dans tous les Etats de l'Union ? Les disparités observées lors des contrôles des navires entre les Etats membres doivent céder la place selon la Directive à une harmonisation des procédures d'inspection dans tous les Etats membres. Avec la création du système informatique dénommé *Equasis*, les inspecteurs au regard de toutes les informations que contient cette base de données peuvent mieux cibler les navires à inspecter prioritairement. *Equasis*, créé par la Commission européenne en collaboration avec l'administration maritime française recueille toutes les informations relatives à la sécurité et à la qualité des performances des navires et de leurs exploitants[580].

La surveillance accrue des sociétés de classification est venue de la modification de la Directive 94/57/CE entrée en vigueur en juillet 2003. Cette Directive vise à assurer un contrôle plus étroit des Sociétés de classification qui vérifient pour le compte de l'Etat du pavillon la qualité des navires. En effet, ces Sociétés jouent un double rôle : la classification des navires

[579] DE RICHEMONT (H.) : « *Erika : indemniser et prévenir* », Rapport d'information 441 1999-2000, Tome 1.
[580] COM (2000) 142 final de la Commission au Conseil et au Parlement européen du 21 mars 2000 sur la sécurité maritime de transport pétrolier, JOCE, du 25 juillet 2000.

(coque, installations électriques, propulsion…) et les visites et délivrance des certificats pour le compte des Etats. Rappelons que la Directive de 1994 a mis en place un agrément communautaire des sociétés de classification, basé sur des critères quantitatifs et qualitatifs. Seules les sociétés agréées peuvent agir pour le compte des Etats membres et cet agrément était délivré par les Etats membres. Avec la modification de cette Directive dans le Paquet *Erika* I, désormais l'agrément est délivré par la Commission aux Sociétés de classification. Par une procédure simplifiée, l'agrément peut être suspendu ou retiré en cas de mauvaises performances des Sociétés de classification. Leur responsabilité peut même être engagée en cas de négligence notoire. Celles-ci seront auditées périodiquement par la Commission et les Etats membres. L'Union Européenne ne reconnaît que les Sociétés de classification au sein de l'IACS (*International Association of Classification Societies LTD*), bien que plus de 50 organisations dans le monde fournissent ce type de prestation. Ces sociétés[581] représentent cependant 90 % du tonnage mondial, et les Etats membres ne peuvent recourir qu'à ces Sociétés.

La suppression des pétroliers à simple coque doit permettre l'introduction accélérée des pétroliers à double coque. *Le Règlement 417/2002 du 7 mars 2002* de l'UE, applicable depuis le 1er septembre 2002, qui accélère l'introduction des doubles coques, ramène les dates buttoirs d'élimination des simple-coques de 2026 dans certains cas à 2015 (voir art. 4) et réduit le tonnage des navires soumis à cette réglementation de 20 000 t de TPL à 5000 t.

Le Règlement (CE) n°1726/2003 du 22 juillet 2003 modifie *le Règlement (CE) n° 417/2002 du 7 mars 2002*. Dans sa version modifiée, ce Règlement prévoit une accélération du calendrier de retrait des pétroliers à simple coque, et un système d'évaluation plus sévère de l'état des pétroliers de plus de quinze ans. Il est prévu en particulier que les pétroliers à simple coque ne soient plus acceptés dans les ports et terminaux en mer des Etats membres à des dates variant entre 2003 et 2010, selon l'année de construction, le type et le port en lourd du navire. Sous certaines conditions (application du *Conditional Assessment Scheme* : CAS), le retrait peut être porté jusqu'à 2015 ou au jour où le navire atteint l'âge de 25 ans (la date à retenir étant celle qui se présente en premier). Ces Règlements visent à éliminer les principales causes des marées noires qui sont le plus souvent provoquées par les échouements, collisions et ruptures de coque des pétroliers à simple coque. Ils interdisent de façon immédiate le transport d'hydrocarbures lourds par les pétroliers à simple coque ; accélèrent le retrait des pétroliers à simple coque battant pavillon des Etats membres de l'UE où opérant dans les ports européens et imposent des contrôles techniques renforcés des pétroliers à simple coque de plus de 15 ans qui rentrent dans

[581] Les Sociétés de classification de la IACS sont : ABS, BV, CCS, DNV, GL, KR, LR, NK, RINA, RS et IRS

les ports de l'UE. Sur l'initiative de l'Union Européenne, au plan international, la Convention MARPOL a été modifiée dans le sens de l'alignement du retrait des pétroliers simple coque sur le calendrier européen. De plus MARPOL interdit désormais le transport d'hydrocarbures lourds par les pétroliers à simple coque depuis le 5 avril 2005. Après le naufrage du *Prestige*, l'UE a proposé en 2002, une seconde accélération du calendrier d'élimination des pétroliers à simple coque et la restriction du transport des pétroles lourds. Ce sont les mesures « *Prestige* ». Ainsi depuis le 21 octobre 2003, plus aucun pétrolier à simple coque à destination ou en provenance de l'UE ne peut transporter du pétrole lourd. Ces mesures dénommées « sanctions pénales », ont pour principaux objectifs, d'inciter à une plus grande responsabilisation des marins et de tous les acteurs impliqués dans la chaîne du transport ; d'imposer des sanctions pénales pour tous rejets illégaux (intentionnels « dégazages » ou non) ; de couvrir les rejets effectués en haute mer et enfin de s'appliquer à toutes les parties (armateur, affréteur, Sociétés de classification, etc.) qui ont contribué au rejet par négligence grave. Les mesures du paquet Erika II iront encore plus loin dans le renforcement de la sécurité maritime.

2) Les mesures du paquet ERIKA-II

La Commission Européenne a proposé des mesures en ce qui concerne le renforcement de la sécurité maritime le 6 décembre 2000. Ce deuxième paquet appelé *Erika* II a trait aux mesures suivantes :

- la mise en place d'un système de suivi et d'information sur le trafic maritime ;
- la création d'un fonds de compensation pour les dommages résultant d'une pollution par les hydrocarbures et enfin
- la création de l'Agence Européenne pour la Sécurité Maritime (AESM).

Le Conseil des Ministres des transports européens s'est réuni le 20 décembre 2000 et le 6 avril 2001 et s'est engagé à examiner ce paquet *Erika* II. Cet examen a permis d'adopter les mesures suivantes :

- *La Directive sur le système communautaire de suivi et d'information sur le trafic maritime* adoptée par le Conseil et entrée en vigueur en février 2004 instaure non seulement des mesures sur le suivi du trafic maritime mais également un meilleur contrôle des situations dangereuses en mer. Concernant le premier point, c'est-à-dire le renforcement de l'identification et du suivi des navires sur le trafic dans les eaux communautaires elle instaure: - l'obligation d'installer à bord des navires des transpondeurs (AIS) et boîtes noires (VDR) ; - l'obligation pour les Etats Membres de se doter de stations côtières pour le suivi des navires (réception AIS) ;-

l'obligation de notification des marchandises dangereuses au port de destination et la mise en place d'un réseau transeuropéen d'échange électronique de données (projet SafeSeaNet). Sur le second point c'est-à-dire un meilleur contrôle des situations dangereuses en mer, elle recommande :

- l'identification et le suivi des navires « à risque » ;
- l'instauration des mesures préventives telles que : l'interdiction d'appareiller par forte tempête, les lieux de refuge pour navires en détresse,- le renforcement des moyens pour l'intervention en mer : mise en demeure, remorquage des navires, équipes d'évaluation à bord, etc.

- *Le Règlement sur la création d'un fonds complémentaire d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures* (le Fonds COPE) n'a pas été adopté par le Conseil**.** En effet, le droit international organise déjà la responsabilité et l'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures. Selon le régime international, il existe plusieurs niveaux de responsabilité à travers les différentes Conventions. Le premier niveau de responsabilité, instauré par la Convention CLC 1992 qui remplace CLC 69 concerne l'armateur. Il s'agit d'un régime de responsabilité objective sans faute. Cependant, l'armateur a le droit de limiter sa responsabilité et par conséquent l'indemnisation en fonction du tonnage de son navire. Le montant de l'indemnisation peut s'élever jusqu'à 84 millions d'euros pour les plus gros pétroliers. Ils sont donc dans l'obligation de souscrire des assurances auprès des P&I club qui se chargeront de payer ces indemnités. Le deuxième niveau de responsabilité instauré par la Convention FIPOL 1992 qui remplace FIPOL 71 concerne les compagnies pétrolières. Il s'agit d'un régime de responsabilité indépendant de toute faute qui leur est imposé par le FIPOL qui couvre les dommages non indemnisés au titre de la Convention CLC. Le Fonds alimenté par les compagnies pétrolières s'élèvent à 189 millions d'€ environ. A la suite des propositions de la Commission de l'UE issues du Paquet *Erika* II et du *Prestige*, une Conférence diplomatique a été ouverte à l'OMI le 16 mai 2003 qui déboucha sur un troisième niveau d'indemnisation au sein du FIPOL. Un nouveau protocole à la Convention internationale sur la responsabilité civile (CLC) établissant un nouveau fonds doté de 750 millions de DTS (environ 900 millions d'euros) a donc été adopté.

Le 7 décembre 2001, contrairement au fonds COPE, le Conseil des Ministres des transports européens a trouvé un accord sur la création de l'Agence Européenne de la Sécurité Maritime dont le rôle est de fournir une assistance technique aux Etats membres et à la

Commission pour la mise en œuvre harmonieuse de la politique communautaire de sécurité maritime[582]. Elle a pour missions entre autres de :

- collecter et de diffuser les informations sur la sécurité maritime,
- contrôler le travail des Sociétés de classification,
- d'organiser des inspections afin de vérifier la conformité des contrôles réalisés par les Etats membres et
- d'assurer enfin la coordination des contrôles de sécurité effectués sur les pétroliers.

Le Règlement portant création de l'AESM a été adopté par le Parlement le 27 juin 2002[583]. Après la catastrophe du *Prestige*, la Commission a accéléré la mise en œuvre du Règlement en mettant en place le Conseil d'administration et le Directeur exécutif de l'AESM. Le champ d'application de l'Agence a été étendu pour couvrir désormais la lutte antipollution afin de préserver l'environnement marin. Elle travaille dans ce sens avec l'Agence Européenne de l'Environnement. Après les deux premiers «*paquets Erika*» des textes communautaires, suite à la commission d'enquête du Parlement européen (MARE) et aux demandes du Conseil Transports, la Commission a présenté le 23 novembre 2005 sept projets de texte visant à renforcer la prévention des accidents et des pollutions et le traitement de la suite des accidents. Les 7 mesures législatives sécuritaires proposées dans la perspective du Paquet *Erika* III sont :

- une proposition de règlement sur la responsabilité des Etats du pavillon,
- la modification de la directive sur les sociétés de classification,- la modification de la directive sur le contrôle par l'Etat du port, - la modification de la directive sur le suivi du trafic, - une proposition de directive sur les enquêtes après accidents, - deux règlements sur l'indemnisation des dommages aux passagers en cas d'accident maritime et sur la responsabilité extra contractuelle des propriétaires de navires (obligation d'assurance pour tous les navires). Ces propositions vont naturellement déboucher sur l'adoption du paquet Erika III.

3) Les mesures du Paquet Erika III

La *Directive 2009/16/CE du 23 avril 2009*[584], adoptée par le Conseil dans le cadre du *Paquet Erika III* est une refonte du contrôle des navires par l'Etat du port au sein de l'UE. Cette Directive censée remplacer la directive 95/21/CE modifiée, entrera en vigueur en 2011. Entre temps, chaque Etat membre de l'Union devra prendre toutes les dispositions afin de transposer la nouvelle *Directive 2009/16/CE* dans sa législation interne au plus tard le 31 décembre 2010. Les

[582] Voir Article 1 et 2 du Règlement.
[583] Voir Règlement CE n° 1406/2002, JO L 208 du 5 août 2002.
[584] JOCE L n°131, du 28 mai 2009, p. 57

Instruments pertinents internationaux auxquels la Directive fait référence sont les mêmes. Il s'agit entre autres de :

- la Convention sur les lignes de charge LL 66 ;
- la Convention SOLAS modifiée ;
- la MARPOL 73/78 ;
- la STCW 78/95 ;
- la COLREG 72 ;
- la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (ITC 69) ;
- la Convention de 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (Convention OIT 147) ;
- la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC 92).

La recherche de plus d'efficacité des contrôles par l'Etat du port a été la philosophie qui a mené à cette refonte. Les principales nouvelles mesures de la présente Directive tournent autour du :

- ciblage des navires,
- des possibilités de contrôle au large,
- du refus d'accès au port d'un Etat membre,
- des mesures de bannissement définitif et enfin,
- la tenue d'une base de données.

Le ciblage des navires était déjà pratiqué sur la base de la *Directive 95/21/CE* modifiée, la nouveauté ici est la volonté qu'affiche le texte de cibler précisément les navires devant être contrôlés en priorité. La Directive adopte néanmoins les deux catégories d'inspection. Une inspection simple qui consiste en un contrôle documentaire et une inspection renforcée pour les navires présentant un profil de risque élevé. Il s'agit pour cette catégorie :

- des navires à passagers,
- les pétroliers,
- les navires-citerne pour gaz ou produits chimiques ou les vraquiers de plus de douze ans,
- ceux sur qui des facteurs prépondérants ou imprévus se manifestent,
- les navires soumis à une nouvelle inspection après une mesure de refus d'accès prise conformément à l'article 16.

La Directive instaure, peut-on tenter de dire, un nouveau régime d'inspection selon lequel les inspections seront conduites en fonction du profil du navire établi par l'AESM grâce aux données recueillies sur lui. Il s'agira de substituer au régime actuel basé sur le taux de 25% de contrôle, un système d'inspections systématiques (Target Factor range) dont la périodicité

reposera sur l'évaluation du risque, le niveau et la portée des inspections. Le temps entre deux inspections ne dépassera plus 6 mois quand le profil de risque du navire est très élevé. Bien entendu, ce profil est établi par l'AESM selon les critères du MOU de Paris (paramètres génériques et historiques). Si cette procédure semble contraignante pour les navires présentant de réels risques ou potentiels, ceux étant en accord avec les normes internationales seront libérés de toute contrainte. Ce nouveau régime d'inspection des navires n'est pas en opposition à la procédure d'audit établie par l'OMI. Avec la nouvelle Directive, il sera désormais possible à l'inspecteur de procéder à des contrôles au-delà de la zone portuaire en l'occurrence sur le navire lorsqu'il se trouve aux zones de mouillage au large. Cette extension du champ d'application du contrôle des navires par l'Etat du port est véritablement une première et est largement justifiée par le droit de la mer, surtout en matière de protection de l'environnement. Un navire, à certaines conditions, peut être interdit d'accès ou même de mouillage au port d'un Etat membre. L'accès à l'un des ports européens peut être refusé à tout navire qui :

- en raison de son taux d'immobilisation figure sur la liste noire dressée par le MOU de Paris. Il doit avoir été immobilisé ou faire l'objet d'une interdiction d'exploitation conformément à la *Directive 1999/35/CE* plus de deux fois au cours des trente six derniers mois dans un port d'un Etat membre ou signataire du MOU de Paris ;
- bat le pavillon d'un Etat qui en raison de son taux d'immobilisation figure sur la liste grise établie par le MOU de Paris et qui a été immobilisé ou interdit d'exploitation plus de deux fois au cours des vingt quatre derniers mois dans un port ou mouillage d'un Etat membre ou signataire du MOU de Paris.

Dans l'ensemble, un navire peut être cette fois ci définitivement banni des eaux européennes s'il a subi à plusieurs reprises des contrôles ayant entraîné son immobilisation. La Commission veillera à tenir à jour la base de données et publiera périodiquement la liste des compagnies peu scrupuleuses respectant peu ou pas du tout les normes internationales en matière de sécurité maritime. La publication des mauvais élèves a pour effet de susciter la prise de conscience de tous les acteurs concernés. Au niveau social, la *Directive 2009/13/CE* du 16 février 2009 a été prise pour la mise en œuvre de la CTM, 2006. Le contrôle de la mise en œuvre de la politique de l'UE en matière de sécurité maritime est confiée à l'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM).

B) Le contrôle de la mise en œuvre harmonieuse de la politique européenne de sécurité maritime par l'AESM

L'Agence Européenne de Sécurité Maritime (AESM), créée en 2002 et mise en place en 2003, est désormais l'instrument opérationnel et technique des décideurs de l'Union Européenne[585]. Par son action et l'assistance technique qu'elle apporte aux Etats, l'Agence poursuit trois missions générales :

- veiller à une application correcte de la législation communautaire,
- contrôler sa mise en œuvre et
- évaluer son efficacité.

Ces trois missions générales se déclinent en diverses missions spécifiques, dont notamment :

- le contrôle de l'application de la réglementation communautaire,

- l'assistance technique et la formation auprès des administrations nationales chargées d'inspecter les navires faisant escale dans leurs ports. Chaque Etat membre doit inspecter au moins 25 % de ces navires chaque année ;

- le contrôle des sociétés de classification, une fois tous les deux ans,

- la mise en place d'un système d'information européen SafeSeaNet, afin de regrouper et d'harmoniser les données éparses collectées par divers acteurs sur les cargaisons, la sécurité des navires, la provenance et la destination des navires et des marchandises, etc. L'accès rapide 24h/24 à ces informations à tout utilisateur autorisé, favorisera la prévention, raccourcira les délais d'intervention en cas de catastrophe et facilitera l'identification des responsables ;

- le contrôle de la qualité de la formation dispensée dans les écoles maritimes des pays tiers, tous les 5 ans pour chaque pays tiers. En effet, 75 % environ des gens de mer travaillant sur des navires battant pavillon de l'Union ont suivi une formation dans ces pays (aux Philippines et en Ukraine pour 58 %). Or, 70 % des accidents maritimes relèvent d'une erreur humaine. Aussi est-il essentiel que les formations de ces marins correspondent aux normes les plus élevées ;

- la mise en place d'un réseau de navires dépollueurs, d'équipements et de ressources diverses afin d'aider les Etats membres à faire face à la pollution provoquée par les navires ;

- la mise au point d'une procédure commune d'enquête sur les accidents, ainsi que la création et la maintenance d'une base de données sur les accidents. Il s'agit de mieux cerner les causes des accidents afin de proposer les actions correctrices les plus efficaces ;

[585] Rapport du Groupe POSÉIDON "*Politique maritime de la France*", Décembre 2006, p. 25 et s.
Voir : www.strategie.gouv.fr et www.sgmer.gouv.fr

- l'évaluation des installations portuaires de réception des déchets des navires[586] ainsi que la collecte d'informations sur les tarifications pratiquées par les Etats membres pour ces prestations. En effet, les rejets illicites de déchets en mer constituent une grave menace pour l'environnement marin, notamment dans les zones maritimes semi-fermées comme la mer Baltique, la Méditerranée et la mer Noire. Il s'agit ici de s'assurer qu'à l'intérieur de la Communauté, ces déchets peuvent être évacués et traités dans des installations portuaires appropriées comme le demande la réglementation internationale ;
- la lutte contre la pollution en mer.

Pour agir, la Commission et l'Agence Européenne de Sécurité Maritime recherchent les véritables causes des accidents maritimes, évidemment diverses. L'erreur humaine est le cas le plus fréquent, la formation et la compétence des équipages ainsi que de bonnes conditions de travail étant essentielles à la sécurité en mer. On observe également une corrélation entre l'âge des navires et la fréquence des accidents : 60 des 77 pétroliers perdus entre 1992 et 1999 avaient plus de 20 ans d'âge. Dans un contexte de forte concurrence au sein du transport maritime, les navires les plus anciens offrent souvent le tonnage disponible le moins cher. Le renouvellement de la flotte mondiale imposé par l'interdiction des pétroliers à simple coque a néanmoins résolu, provisoirement, cette difficulté.

En matière de sûreté maritime, l'évolution la plus récente est directement liée aux attentats contre l' *USS Cole* le 12 octobre 2000 et contre le pétrolier français *Limbourg* en octobre 2002, ainsi qu'aux événements du 11 septembre 2001 aux Etats Unis. L'objectif est de prévenir et de lutter contre tous actes illicites de malveillance, de terrorisme[587] à l'encontre du navire, de son équipage, mais aussi des installations portuaires. L'Organisation maritime internationale a décidé en décembre 2002, de modifier la Convention sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) en y ajoutant un chapitre sur la sûreté maritime[588]. Ce chapitre fait obligation aux Etats membres signataires d'appliquer le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Entré en vigueur le 1er juillet 2004, il

[586] Association Française des Capitaines de Navires (AFCAN), n° 83, juillet 2009, 36 p., p. 34. D'après un article de R. Meade, selon M. W. de Ruiter, Directeur exécutif de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime, tous les Etats de l'UE ont des plans établis pour la désignation de places de refuge pour les navires en détresse. Selon des audits de l'Agence, tous les plans sont établis, bien que leur bon fonctionnement éventuel soit encore à vérifier. Les audits ont vérifié également les installations de réception de déchets dans les ports. Le Directeur Exécutif de l'Agence souhaite que cet audit soit étendu de l'Europe vers l'international par le biais de l'OMI.

[587] Dictionnaire Le Petit Larousse 2009, préc. p. 1004. Le terrorisme est un « *ensemble d'actes de violence (attentats, prises d'otages, etc.) commis par une organisation pour créer un climat d'insécurité, exercer un chantage sur un gouvernement ou satisfaire une haine à l'égard d'une communauté, d'un pays, d'un système* ».

[588] Chapitre XI-2 intitulé « *Mesures spéciales pour renforcer la sûreté maritime* ».

s'applique à tout navire[589] effectuant des voyages internationaux. Le Code ISPS a été complété au plan européen par le *Règlement (CE) n° 725/2004* du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 et la *Directive 2005/65/CE du 26 octobre 2005*. Ces mesures tout juste entrées en vigueur et s'appliquant tant dans les ports que sur les navires (*Interface Ship & Port Facility Security*) sont un indéniable cadrage de la liberté de navigation au bénéfice de la sûreté des échanges maritimes. Pour ne pas avoir transposé dans leur droit interne les normes européennes sur l'amélioration de la sûreté des ports contenues dans la *Directive 2005/65/CE* qui a établi un cadre communautaire pour la sûreté des ports, la commission a envoyé le 28 février 2008 des avis motivés à l'Allemagne et à la Pologne. En effet cette Directive complète les mesures déjà mises en place depuis 2004 au profit des navires et terminaux portuaires en définissant les règles de base communes pour les mesures destinées à prévenir les actes illicites intentionnels contre les ports et leurs différentes composantes. La Directive qui aurait dû être transposée dans tous les Etats au plus tard le 15 juin 2007 définit les mécanismes pour la mise en œuvre de ces mesures et le contrôle de leur conformité[590]. La CJCE est la juridiction à saisir lorsque les avis de la Commission ne sont pas respectés. A ce renforcement du dispositif d'encadrement international ou européen répondent certes des stratégies d'évitement et de contournement d'armements, visant à échapper aux responsabilités. Le recours à des pavillons de complaisance ou à des stratégies de type *one ship, one company*, destinées à mettre à l'abri derrière des Sociétés écran les responsables économiques, ont cependant montré leurs limites devant la détermination des Etats. La volonté politique de renforcer le contrôle par l'Etat du port, qui complète et parfois se substitue à celui, traditionnel, de l'Etat du pavillon, a permis de se rapprocher d'un cadre normatif commun et opposable à tous et a affaibli la complaisance réglementaire. Seuls y échappent les navires qui évoluent en marge du trafic mondial. Dans ce contexte, en effet, les navires « sous normes » ne sont pas tous condamnés à disparaître, certains finissant leur vie au large de pays qui n'ont ni les moyens, ni la volonté de les contrôler. Malgré tout et même si des progrès restent encore à faire, les Conventions internationales de l'OMI forment désormais un véritable socle normatif commun, dont les Etats du port contrôlent la bonne application par les Etats du pavillon. Cette avancée du cadre législatif européen en matière de sécurité des transports maritimes doit être un exemple dont le continent africain pourrait s'inspirer pour définir et mettre en œuvre une véritable politique commune en cette matière si l'on sait l'importance et l'incidence de ce secteur sur les économies africaines.

[589] Les navires à passagers ; les navires de charge d'une jauge brute supérieure à 500 tonneaux ; les unités mobiles de forage

[590] JMM : « *Sûreté des ports : la Commission européenne envoie des avis motivés à l'Allemagne et à la Pologne* », n° 4604-4605 du 7 février 2008, p. 31.

Section 2 : L'émergence d'une véritable politique commune africaine des transports et de la sécurité maritime

La Convention du Travail Maritime, 2006 invite « *tout membre a avoir des politiques nationales propres à encourager le développement des carrières et des aptitudes professionnelles ainsi que les possibilités d'emploi des gens de mer, afin que le secteur maritime soit pourvu d'une main d'œuvre stable et compétente* »[591]. Considérant l'importance des transports maritimes pour leurs économies, certains Etats africains avaient déjà signé le 7 mai 1975 la *Charte des transports maritimes* en Afrique de l'Ouest et du Centre dite « *Charte d'Abidjan* » afin d'assurer le développement économique de leurs pays. Les institutions créées grâce à cette charte sont entre autres : la Conférence Maritime des Etats de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les Transports Maritimes (CMEAOC/TM) aujourd'hui rebaptisée Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), l'Union des Conseils des Chargeurs Africains (UCCA), l'Association des Compagnies Nationales de Navigation Maritime (ACNMA), l'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC), les Académies maritimes d'Abidjan et d'Accra. La politique des transports maritimes que nous appelons de tous nos vœux à se mettre en place a déjà un bon socle que constituent les politiques régionales : Afrique de l'Ouest (UEMOA), Afrique Centrale (CEMAC)[592] Afrique du Nord (UMA), Afrique australe etc. Des entités régionales existent et fonctionnent. Il s'agira donc d'harmoniser les politiques régionales par la communautarisation des législations et des organes dans le cadre bien sûr de l'Union Africaine. Dans l'acte constitutif de l'Union Africaine, il est clairement stipulé dans l'article **3 c** et **l** « *l'accélération de l'intégration politique et socio-économique du continent, la coordination et l'harmonisation des politiques entre les Communautés économiques régionales existantes et futures en vue de la réalisation graduelle des objectifs de l'Union* ». Quant à l'article 24 de la *Charte africaine des transports maritimes*, il institue une coordination des Politiques et des Actions. Dans ce cadre, la première conférence de l'Union Africaine des Ministres en charge du Transport maritime organisée par la Commission de l'UA du 19 au 23 février 2007 a été l'occasion pour les participants d'adopter, le *Plan d'Actions du Transport maritime pour la période de 2007 à 2010*. Ce Plan d'Action constitue un document de base, dont l'objet principal est de présenter les objectifs globaux, les principales

[591] Règle 2.8 de la CTM, 2006

[592] Article 412 du Code de la CEMAC « *L'organisation générale des transports maritimes et, en particulier les mesures de coopération sous-régionale ou régionale qui peuvent être demandées aux structures maritimes nationales pour favoriser l'économie sous-régionale ou régionale, sont définies par les autorités maritimes des Etats membres dans le cadre de la politique générale adoptée par les organisations régionales et sous-régionales compétentes* ».

activités ou actions identifiées pour atteindre ces objectifs, les éléments de contrôle, les organismes pilotes ainsi que les institutions susceptibles d'intervenir dans la réalisation de ces activités. Les fondements institutionnels, juridique et économique justifient la définition d'une politique commune de la sécurité des transports maritimes en Afrique (Paragraphe 1). Cette politique commune des transports et de la sécurité maritime à plusieurs volets, doit être mise en œuvre et coordonnée par la Commission de l'UA dans le sens du renforcement des transports maritimes en Afrique (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La justification d'une politique commune africaine des transports et de la sécurité maritime

Les transports maritimes ont un caractère international et évoluent avec les âges et le temps. Afin de renforcer la sécurité des transports maritimes, les règles juridiques qui gouvernent le transport des passagers et des marchandises sont constamment mises à jour et améliorées au fur et à mesure que se produisent des accidents maritimes dans le monde. Le naufrage du *Titanic* entraîna l'adoption de la Convention sur la sauvegarde de la vie en mer dite SOLAS ; l'accident du *Herald of free enterprise* suscita le Code international de gestion de la sécurité maritime dite Code ISM (*International Safety Managment)* qui a été complété en matière de sûreté maritime par le Code ISPS (entrée en vigueur en 2004) après les attentats des tours de *World Trade Center* en 2001 ; le *Tanio* provoqua la naissance du Mémorandum de Paris en 1982 sur le contrôle des navires par l'Etat du port. Pour faire appliquer les nombreuses normes juridiques en matière de sécurité des transports maritimes, il faut dans une région ou un continent tel l'Afrique, agir d'une manière concertée d'où la nécessité de définir et d'appliquer une politique commune en la matière. Des fondements institutionnels (A), juridique et commercial justifient une telle politique commune de la sécurité des transports maritimes en Afrique (B).

A) Les fondements institutionnels d'une politique commune africaine des transports et de la sécurité maritime

A l'instar de l'Union Européenne dont le Traité de Rome donne compétence aux institutions pour définir une politique des transports et de la sécurité maritime, l'Acte constitutif de l'Union Africaine donne compétence au Conseil et à la Commission de l'Union Africaine pour élaborer et mettre en œuvre une politique ou des politiques dans le domaine des transports maritimes (1). Les politiques maritimes régionales existantes devront être coordonnées et harmonisées pour l'intérêt suprême du continent tout entier (2).

1) La compétence normative de l'UA en matière de politique commune de la sécurité des transports maritimes

Selon l'article 13 de l'Acte constitutif de l'UA, le conseil exécutif assure la coordination et décide des politiques dans les domaines d'intérêt communs pour les Etats membres. L'UA est donc compétente pour élaborer une politique commune coordonnée à l'ensemble des Etats en matière des transports[593] et particulièrement de la sécurité des transports maritimes. Dans le même ordre d'idées, l'article 2 de la *Charte africaine des transports maritimes* dispose que « *les Etats membres déclarent leur adhésion aux principes fondamentaux de coopération maritime suivants : …harmonisation et coordination des politiques maritimes des Etats membres dans tous les domaines liés au transport maritime international et aux ports* ». Selon l'article 3 de la même *Charte*, les objectifs assignés à la coopération maritime africaine sont entre autres de « *définir et de mettre en œuvre des politiques maritimes harmonisées capable de favoriser un développement harmonieux et soutenu des flottes maritimes africaines et promouvoir une coopération étroite entre Etats d'une même région ou sous-région et entre région ou sous-région d'Afrique ; susciter une concertation régulière en vue de déterminer des positions communes africaines sur toutes les questions de politique maritime internationale et définir pour chaque problème donné des réponses concertées ; promouvoir une coopération bilatérale et multilatérale entre les administrations maritimes des Etats membres, entre leurs organismes opérationnels respectifs dans le domaine des transports maritimes ; mener toutes les études susceptibles de favoriser la promotion et le développement de la coopération maritime et portuaire entre Etats, entres sous-régions ou régions d'Afrique ; encourager la création de compagnies régionales ou sous-régionales de transport maritime* ».

Au regard des dispositions pertinentes consacrées aux transports maritimes dans le Traité instituant la Communauté Economique Africaine, des dispositions de la *Convention des Nations Unies relative à un Code de conduite des conférences maritimes*, des dispositions de la *Convention relative au commerce de transit des Etats sans littoral* signé le 8 juillet 1965 à New York et l'importance des transports maritimes dans la promotion des échanges extérieurs et du développement économique, les institutions de l'UA peuvent définir et mettre en œuvre une politique de la sécurité des transports maritimes. Faut-il le rappeler, les transports maritimes constituent un facteur d'intégration économique régionale et continentale. Les Etats africains

[593] Article 13 f de l'acte constitutif de l'UA

devront coopérer[594] par une coordination et une harmonisation des politiques maritimes existantes au niveau des cinq régions[595].

2) L'harmonisation des politiques régionales dans la perspective d'une politique africaine commune

Le Continent africain regroupe plus d'une cinquantaine d'Etats. A l'heure de la mondialisation des échanges, le sort du continent ne peut passer que par un regroupement de ses moyens (juridiques et matériels). En Afrique, il est vital et impérieux qu'une politique harmonisée des transports maritimes en général et en particulier de la sécurité des transports maritimes, naisse en coordonnant celles existantes dans les groupements régionaux. Les politiques régionales devront donc être coordonnées et étendues aux autres régions pour définir à terme une politique commune des transports et de la sécurité maritime à l'ensemble du Continent.

L'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) met progressivement en place une politique commune des transports et de la sécurité maritime. Le Traité de l'UEMOA a été adopté par la volonté des chefs d'Etats de la sous région[596] de faire évoluer l'Union Monétaire Ouest Africaine (UMOA) en une Union Economique et Monétaire[597]. L'article 4 d) du Traité institue « *une coordination des politiques sectorielles nationales, par la mise en œuvre d'actions communes et éventuellement de politiques communes notamment dans les domaines suivants : ressources humaines, aménagement du territoire, **transports** et télécommunications, environnement, agriculture, énergie, industrie et mines* ». Les organes de l'Union sont [598]:

- la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement, telle que définie à l'article 5 du Traité de l'UMOA,
- le Conseil des Ministres, tel que défini à l'article 6 du Traité de l'UMOA,
- la Commission,
- le Parlement,
- la Cour de Justice,

[594] Chapitre IV de la Charte africaine des transports maritimes
[595] Résolution CM/RES.464 (XXVI) du Conseil des Ministres de l'Organisation de l'Unité Africaine relative à la répartition de l'Afrique en 5 régions : Afrique du Nord, Afrique de l'Ouest, Afrique Centrale, Afrique de l'Est et Afrique Australe.
[596] Le Traité de l'UEMOA concerne 8 Etats : le Bénin, le Burkina Faso, la Côte d'Ivoire, la Guinée Bissau, le Mali, le Niger, le Sénégal et le Togo.
[597] Voir Article 2 du Traité : « Par le présent Traité, les Hautes Parties Contractantes complètent l'Union Monétaire Ouest Africaine (UMOA) instituée entre elles, de manière à la transformer en Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA), ci-après dénommée l'Union ».
[598] Article 16 modifié du Traité

- la Cour des Comptes.

Des organes consultatifs (la Chambre Consulaire Régionale qui regroupe les chambres consulaires des Etats membres) et des institutions spécialisées (la Banque Centrale des Etats de l'Afrique de l'Ouest (BCEAO) et la Banque Ouest Africaine de Développement (BOAD) concourent à la réalisation des objectifs[599] de l'Union. Dans le secteur des transports, il faut noter que les Ministres en charge des Transports dans les huit (8) Etats membres de l'Union Economique et Monétaire Ouest africaine (UEMOA) à la rencontre du vendredi 15 février 2008, au siège de la Commission à Ouagadougou ont examiné et adopté six (6) projets de textes portant sur l'harmonisation des cadres législatif et réglementaire des transports maritimes de la communauté[600].

Dans la région de l'Afrique Centrale, le Code communautaire de la marine marchande est une illustration exemplaire de l'harmonisation des législations devant permettre de définir et de mettre en œuvre une politique commune des transports et de la sécurité maritime pour l'ensemble de cette sous-région.

Pour l'ensemble des régions de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, l'objectif de l'OMAOC se rapproche de ceux du MOU d'Abuja. Son but est justement de mettre en place les politiques et les stratégies de développement de l'activité d'exploitation maritime portuaire, de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement marin. En ce sens, l'OMAOC se propose de faire de l'échange des expériences et de la conjugaison des efforts, les moteurs de l'application des politiques et des stratégies en vue de permettre au secteur maritime de faire face aux défis du commerce international. La Conférence de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) organisée du 23 au 24 février 2007 à Abuja au Nigeria et présidée par le Ministre des transports angolais André Luís Brandão, a permis à ces homologues de l'Union Africaine de proposer la création d'un fond et d'une banque maritime régionale en vue de financer les divers projets de cet organisme continental dans ce secteur que sont : la création de bourses nationales de frets, l'installation de centres de communication et d'information et la promotion de l'activité de cabotage régional [601]. Les principaux organes de l'OMAOC sont : l'Assemblée générale, le Secrétariat et le Bureau des Ministres des

[599] Article 4 du Traité de l'UEMOA

600 Les textes sont cités plus haut.

[601] « *Le Potentiel* », Edition 3959 du lundi 26 février 2007

Transports[602]. D'autres organes spécialisés participent à l'œuvre communautaire des transports et de la sécurité maritime dans la région[603]. On peut citer :

- l'Association de Gestion des Ports d'Afrique de l'Ouest et du Centre (AGPAOC),
- l'Union des Conseils de Chargeurs d'Afrique (UCCA),
- l'Association des Compagnies Nationales de Navigation Maritime (ACNMA),
- les deux Académies maritimes d'Abidjan et d'Accra. Les ministres des transports maritimes ont décidé, lors de la VI[è] session du Bureau des Ministres de l'OMAOC, d'attribuer à l'Académie d'Accra le statut d' « *Université maritime régionale* », en ce sens qu'elle contribuera à la hausse du niveau de la formation des cadres de l'organisation. Elle a été inaugurée par le Président de l'OMAOC, Ministre des Transports de l'Angola *André Luís Brandão*, le 25 octobre 2007.

Au plan continental, la politique des transports et de la sécurité maritime est du ressort des institutions de l'Union Africaine, notamment de la Commission qui a élaboré un projet de Plan d'actions lors de la rencontre des Ministres en charge des transports en 2007 au Nigéria (Abuja) pour la période allant de 2007 à 2010[604]. Ce Plan d'actions amendé et développé pourrait constituer un document de base devant permettre d'élaborer une politique commune africaine des transports et de la sécurité maritime. Quels peuvent être les fondements juridique et commercial d'une telle politique commune ?

B) Les fondements juridique et commercial justifiant une politique commune de la sécurité des transports maritimes en Afrique

La politique africaine de la sécurité des transports maritimes que nous souhaitons se mettre en place très rapidement pourrait se fonder sur deux principaux piliers ou fondements : la nécessité de réduire et d'éliminer les accidents maritimes, responsables d'énormes pertes en vie humaine par une mise en œuvre du droit de la sécurité maritime (1) et l'urgence du développement économique du continent (2).

---

[602] L'Angola assure la présidence du Bureau des ministres, le Sénégal (vice-président), la RDC (vice-président), le Nigeria, le Gabon, le Mali et la Côte d`Ivoire sont membres.

[603] SASSA (Francis) : « *La coopération maritime en Afrique noire : contribution à l'étude des transports maritimes de l'Ouest et du Centre* », Thèse de doctorat, Université de Nantes 1992.

[604] Rappelons ici que la Commission de l'Union Africaine avait préparé pour la période 2004-2007, 3 volumes d'un Plan Stratégique d'Actions pour accélérer l'intégration du Continent. Il s'agit de : la vision de la Commission (volume 1), le cadre stratégique de la Commission (volume 2) et enfin du plan d'Action 2004-2007 (volume 3). Dans le troisième qui est le dernier volume pour cette période, la Commission préconise par exemple dans le programme prioritaire 6 : « *L'Afrique en paix dans un monde en paix* », la rédaction des Livres blancs notamment sur la question des pavillons de complaisance et des paradis fiscaux. Voir p. 29 du Plan d'Action 2004-2007 sur le site www.iss.co.2a/af/reg/org/unity…, Mai 2004.

1) La nécessité de réduction et d'élimination des accidents maritimes en Afrique dus au facteur humain

On distingue en général plusieurs événements de mer, responsables des accidents maritimes. Le *Lloyd's Register of Shipping* distingue plusieurs types d'événements de mer. Il s'agit de :

- la disparition : elle intervient après une période de temps raisonnable sans qu'on ait reçu aucune nouvelle du navire dont le sort devient indéterminé ;
- l'incendie et l'explosion : l'incendie étant « *l'embrasement d'une chose quelconque, mobilière ou immobilière entraînant sa destruction partielle ou totale sous l'action directe d'un feu susceptible de se propager*[605] ». Il s'agit d'« *un feu anormal, destructeur, causant des dommages d'importance appréciable*»[606]. L'incendie peut entraîner ou non une explosion. Il peut inversement être la conséquence d'une explosion. L'explosion est souvent liée à une combustion vive. C'est suivant le pourcentage des corps combustibles dans le mélange comburant/combustible, proportion qui varie d'ailleurs suivant les corps en présence, qu'il se produit une explosion ou un incendie ; en effet les gaz et vapeurs donnent avec l'oxygène des mélanges susceptibles, suivant certaines limites, soit de s'enflammer, soit d'exploser au contact d'une source d'inflammation. De même la déflagration est à la fois une combustion vive et une explosion[607] ;
- l'abordage : heurt entre deux ou plusieurs bâtiments de mer, peu importe que l'un d'eux soit en route ou à l'ancre ;
- le contact : heurt avec un corps flottant, ce peut être un tronc d'arbre, des épaves, une plate-forme fixe ou mobile ;
- l'échouement : contact involontaire du navire avec le fond ;
- l'échouage : acte volontaire qui produit le même effet que l'échouement ;
- la perte qui survient par suite de dommage ou de défaillance de la coque ou des machines d'un navire ;
- le naufrage : c'est la submersion du navire par suite du mauvais temps, d'une voie d'eau ou d'une cassure en deux qui ne soit pas la conséquence des événements précédents.

[605] CORNU (Gérard) : « *Vocabulaire juridique* », Edition PUF, septembre 1996
[606] FOSSEREAU (J) : « *La notion d'incendie* », Thèse LGDJ, 1962, n° 165
[607] FOSSEREAU (J) , *précité*, n°72 & 117.

A ces événements, on peut ajouter les périls, dangers ou accidents de la mer …de l'Article 4 de la Convention de Bruxelles de 1924[608]. Selon la doctrine française, « *il faut entendre par péril de mer non seulement des événements qui y surviennent, mais aussi ceux qui en proviennent, plus exactement qui constituent ce qu'il peut y avoir d'original, de spécifique dans les hasards de la navigation maritime* »[609] . Quant à la doctrine anglo-saxonne, elle définit les périls, dangers ou accidents de la mer … comme « *Some catastrophic force or event that would not be expected in the area of the voyage, at that time of year and that could not be reasonably guarded against*» [610] c'est-à-dire « *quelques puissances ou événements catastrophiques qui ne pouvaient être prévisibles sur cette zone et à cette époque de l'année et contre lesquels on ne pouvait se prémunir* ».

Parmi toutes les causes des événements de mer, le facteur humain occupe une place prépondérante et vient d'ailleurs en première position[611]. Les naufrages qui surviennent dans les eaux africaines démontrent aisément une méconnaissance ou du moins la non-application des règles élémentaires de sécurité maritime. L'élément humain est le plus souvent rattaché à la notion d'erreur humaine. Cependant « *l'erreur humaine n'est pas cantonnée aux domaines dans lesquels on constate une intervention directe de l'homme* »[612]. Selon Philippe Boisson, les événements de mer sont causés pour la plupart, par des défaillances techniques ou structurelles. L'origine de ces défaillances se retrouve dans le manque de maintenance des équipements à bord ou l'absence de soin dans leur fabrication. Ce sont donc ces comportements qui sont attribuables à une défaillance humaine. Le fait par exemple de dépasser la charge autorisée est aussi assimilable à une défaillance humaine. En Afrique par exemple, c'est un sport national que de surcharger les navires en dépassant leur capacité optimale. Déjà, l'expédition maritime est caractérisée par un certain nombre de risques auxquels l'équipage est confronté en mer. Un grain de sable dans la machine peut donc créer un accident de mer[613] et lorsqu'il survient, le plus souvent une défaillance humaine en est à l'origine. On en parle sous le vocable de « *facteur*

---

[608] DE CET BERTIN (Cécile) :« *Regards sur la jurisprudence, 40 ans d'application des cas exceptés de responsabilité des Règles de la Haye -Visby* », Séminaire de recherche 2004/2005 du Master II Droit des espaces et des activités maritimes (DEAM) spécialité Recherche de l'UBO. Travaux réalisés sous la direction de Cécile par Gorecki Delphine, Hamel Guillaume, Loddé Brice, Nouaze Viviane et Zinsou Amour. DMF novembre 2005, pp.908-925.

[609] RODIERE (René) : « *Traité Général de Droit Maritime, Affrètements &Transports* », Tome II- Les contrats de transports de marchandises, Dalloz 1968, n° 759.

[610] TETLY Willian, in "Glassary Maritime", cité par J-F, p. 11.

[611] PAGES (A) : « *Le risque de mer et le facteur humain* », DMF 1975, pp. 451-457

[612] BOISSON (P) : op. cit., p. 362.

[613] Article 221-2 de la CMB : « *On entend par « accident de mer », un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou événement survenu à bord ou à l'extérieur d'un navire entraînant des dommages matériels ou une menace imminente de dommages matériels pour un navire ou sa cargaison* » et nous ajouterons et son équipage.

humain ». Que recouvre en réalité cette notion et quelle est sa fréquence dans les événements de mer en Afrique ?

L'élément humain ou « *human factor* »[614] en anglais, est difficile à définir par la loi et la doctrine. L'USCG (*United States Coast Guard*) désigne sous l'expression « *facteurs humains* », l'étude et l'analyse de la conception de l'équipement et de son interaction avec l'opérateur c'est-à-dire plus exactement les procédures appliquées par l'équipage et la direction. Parmi toutes les expressions qui se rattachent à l'élément humain, l'OMI a retenu la notion d'erreur humaine qu'elle définit comme « *une entorse à une pratique acceptable ou souhaitable de la part d'une personne ou d'un groupe de personnes qui peut avoir des résultats inacceptables ou fâcheux* »[615]. L'erreur peut survenir lors de la conception[616] du navire, de sa construction ou au cours de son exploitation.[617] Pour cerner les causes d'un accident dû au facteur humain, il faut donc prendre en compte plusieurs paramètres. On ne peut classer les défaillances humaines qu'à partir des rapports d'enquêtes établis après les accidents. Mais compte tenu de la diversité des approches et des définitions retenues pour opérer un classement des défaillances humaines, l'OMI qui a toujours joué un rôle de premier plan en matière de sécurité maritime, distingue parmi les causes et facteurs liés au personnel, neuf catégories[618] :

- l'erreur humaine au sein de l'organisation à laquelle le navire appartient ;
- l'erreur humaine qui trouve son origine au sein de l'organisation du pilote ;
- l'erreur humaine au sein d'autres organisations ;
- les facteurs concernant la liaison avec des organismes extérieurs : non respect des normes, communications, conception du matériel-fabricant, normes de compétence du personnel, environnement /lieu de travail ;
- les facteurs liés à la compagnie et à l'organisation : ordres permanents de la compagnie inadéquats, insuffisants voire contradictoires, instructions du fabricant, pression sur le plan de l'organisation, ressources inadéquates, qualifications et connaissances professionnelles ;
- les facteurs liés à l'équipage : communication, gestion et supervision inadéquates, attribution inappropriée des responsabilités, procédures inadéquates, effectifs, formation, discipline ;

---

[614] HARRAP'S : "*Shorter French and English Dictionary*", Edinburgh, Paris, New York, 812 pages, p.296. Les anglo-saxons emploient couramment le terme human factor pour désigner l'élément humain.
[615] OMI : Taxinomie relative à l'élément humain, MSC 67/12/3, 12 septembre 1996, annexe 3.
[616] Ship Structure Committee : The role of human error in design, construction and realiability of marine structures, Washington, 1er novembre 1994, SSC- 378 cité par BOISSON (P), op. p.362
[617] MITCHELL (K) : "*Minimising the potential for human error in ship operation*", Paper 17, IMAS 1995, The institute of Marine Engineers.
[618] BOISSON (P) : op. cit., p. 362.

- les facteurs liés à l'équipement : mauvaise utilisation du matériel, équipement nécessaire non disponible, mal adapté ou mal entretenu, personnel non familiarisé avec le matériel, automatisation ;
- les facteurs liés à l'environnement au travail ou au lieu de travail : performance affectée par le bruit, les vibrations, la température, l'humidité, l'environnement visuel, les effets liés aux mouvements du navire, la mauvaise intendance, l'agencement non adapté à la tâche à exécuter, l'habitation ;
- les facteurs personnels : communication, compétence, formation, connaissances et qualifications, santé (drogues, alcool, problème médical), les problèmes familiaux, la fatigue et la vigilance, les capacités de perception, les difficultés à prendre les décisions (mauvaise utilisation des informations), la perception des risques.

Une commission associée à la *National Academy of Sciences* a identifié 14 facteurs susceptibles de contribuer à des accidents imputables à l'erreur humaine. Ce sont[619] :

- l'inattention
- des relations ambiguës capitaine-pilote
- une conception inefficace de la passerelle
- de mauvaises procédures opérationnelles
- une forme physique déficiente
- une mauvaise vue
- une fatigue excessive
- un usage excessif de l'alcool
- une rotation excessive du personnel
- un niveau trop élevé de risques calculés
- l'insuffisance de phares et balises
- un mauvais usage de radar
- une utilisation incertaine des signaux acoustiques
- les insuffisances de la réglementation sur la navigation.

Lorsque l'on analyse les causes des nombreuses catastrophes qui surviennent chaque fois en Afrique, on constate une grande insuffisance de la réglementation en matière de sécurité et de la navigation. En effet, comme l'a si bien écrit Paulette Ngo Mbogba, « *ce sont les mêmes violations des normes internationales de sécurité maritime que l'on a déploré dans les naufrages*

[619] J.M.M. 8 novembre 1979, p. 2745

du Joola et du ferry Al Salam 98 »[620]. Tous les mois, on déplore quelque part dans les eaux africaines la mort de nombreuses personnes sur des embarcations de fortune telles que les pirogues[621]. Rien qu'en République Démocratique du Congo, à la fin de l'année 2009, plus de 2000 personnes sont mortes lors des naufrages sur le fleuve Congo. Selon le Directeur de la Régie des Voies Fluviales, les principales causes des naufrages enregistrés en RDC sont : la surcharge, la vétusté des matériels flottants (bateaux et ferry), qui pour la plupart datent de la période coloniale, le manque de matériels de balisage sur les cours d'eau en RDC, l'inexpérience et le manque de formation du personnel navigant. A cela il faut ajouter l'irresponsabilité des autorités politiques congolaises qui ont laissé le secteur de la navigation fluviale entre les mains des armateurs peu soucieux de la sécurité des passagers[622]. Sur les navires battant pavillon national en général, les normes sécuritaires ne sont pas rigoureusement respectées. Tant qu'il y encore une petite place, on peut tout embarquer sur un navire ou dans un avion. Le crash du Boeing 727, le jeudi 25 décembre 2003 à Cotonou dans l'Océan Atlantique a révélé après les enquêtes que l'appareil était très surchargé (la soute). L'avion qui assurait la liaison Cotonou-Beyrouth ayant raté son décollage a entraîné tout de même la mort de 130 personnes et 10 disparues. Il est vrai que l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) fait un travail remarquable dans le contrôle de la mise en œuvre de la réglementation internationale dans son domaine d'action. Le Continent africain gagnerait également à mettre en place une Agence Africaine de la Sécurité Maritime afin de mieux contrôler et coordonner la mise en œuvre des normes pertinentes des institutions internationales en matière de sécurité maritime.

Pour éviter les catastrophes maritimes, l'équipage, les armateurs, les sociétés de classifications sans oublier les administrations maritimes devraient travailler la main dans la main afin de réduire ou de supprimer les erreurs associées à chaque catastrophe maritime. Mais comment arriver à cette fin ? On peut par exemple améliorer la formation de l'équipage et essayer d'avoir une homogénéité à ce niveau car il n'est pas rare de voir certains membres

---

[620] NGO MBOGBA (Paulette): « *De l'urgence de l'effectivité des MOUs dans les pays du Sud* », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports (RAMATRANS), n° 1, juillet 2009, p.21. Le gouvernement égyptien a indiqué que les premiers éléments de l'enquête sur le naufrage du ferry égyptien, le 3 février, mettent en cause le capitaine du navire.
L'analyse de la boite noire a notamment montré que l'officier n'avait pas envoyé de message de détresse. Les résultats de ce rapport sont transmis au parquet général égyptien et à la commission parlementaire chargée du dossier.

[621] Les naufrages sont très fréquents par exemple en Sierra Leone comme ailleurs (Mauritanie, Guinée, Tanzanie, Libye, Nigeria, Cameroun, Bénin, etc.) en Afrique car les navires ne sont pas régulièrement inspectés (Etat du pavillon et Etat du port) et manquent cruellement des équipements de base pour la sécurité. Cf. Introduction de la thèse.

[622] Voir : http://www.afriqueredaction.com/article-rdc-plus-de-2-000-victimes-dans-les-naufrages-des-bateaux-en-2009-42289899.html

d'équipage ne comprenant pas grand chose à la langue anglaise d'où il ressort une grande difficulté de communication. Il faut aussi réglementer les salaires et permettre aux marins quelle que soit leur nationalité d'être à l'abri des besoins et des soucis du quotidien et du lendemain. Les conditions sociales jouent un très grand rôle dans la réduction des catastrophes maritimes causées par le facteur humain. L'état du navire ne doit pas non plus être occulté car la diminution des coûts d'entretien du navire pour s'assurer une bonne marge de profit, exercice auquel se livrent régulièrement les armateurs, doit être revu et corrigé. C'est dire qu'il faut agir sur un certain nombre de paramètres si l'on souhaite renforcer la sécurité des transports maritimes dans le sens d'une réduction de la fréquence de l'erreur humaine afin d'amorcer le développement du continent africain.

2) L'urgence du développement économique du Continent

Le continent africain est très riche en matières premières. Cependant il ne profite pas assez de ses richesses et son économie dépend pour une grande partie des échanges commerciaux avec le reste du monde. Le secteur maritime est son principal atout de développement car plus de 90% de ses échanges se font par la mer. Une politique des transports maritimes en général et en particulier la sécurisation de ce mode de transport doit être de nos jours un objectif fondamental pour les institutions africaines. Sur le plan institutionnel, le continent a progressé depuis le 25 mai 1963 où 30 pays africains indépendants avaient créé à Addis Abéba, l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA). Cette Organisation s'est s'imposée peu à peu dans la vie internationale, comme une véritable organisation régionale. Après avoir progressivement compris, au fil des années, que les structures de l'OUA n'étaient point à la hauteur de ses missions, les dirigeants africains ont lancé un premier appel à la constitution d'une Union africaine à Syrte (Libye), en septembre 1999. Le Sommet de l'OUA à Lomé (Togo) a adopté l'Acte constitutif de l'Union et l'a soumis à la signature et à la ratification des 53 Etats membres de l'OUA. L'UA a été officiellement proclamée en mars 2001 après avoir obtenu la ratification des deux tiers des membres de l'OUA[623]. L'Union Africaine est un regroupement des pays africains à une grande envergure, composée de 53 pays et régions membres dont la population totale s'élève à 800 millions d'habitants environ. L'Union Africaine (UA), née des cendres de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) est donc une des organisations de coopération régionale conformément au Chapitre VIII de la Charte des Nations Unies. Inspirés de l'Union européenne, les organes que

[623] C'est à l'occasion du 37è et dernier sommet de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA), à Lusaka, en juillet 2001 que l'UA a été proclamée.

l'Union a mis en place en vue d'une meilleure intégration, gouvernance, et stabilité du continent africain sont mentionnés à l'article 5. Il s'agit de[624] :

- **la Conférence de l'Union**, organe suprême de l'Union, est composée de Chefs d'Etats et de gouvernements ou de leurs représentants se réunissant une fois au moins en session extraordinaire ;

- **le Conseil exécutif**, composé des Ministres des Affaires Etrangères ou des représentants à cet effet., est chargé de coordonner et décider des politiques nécessaires à l'ensemble des Etats membres ;

le Comité des Représentants Permanents, composé de représentants permanents et autres plénipotentiaires des Etats membres, est responsable de la préparation des travaux du Conseil exécutif et agit sur instruction du Conseil ;

le Parlement Panafricain qui sera monocaméral mais représenté par tous les parlements des pays d'Afrique où les lois seront adoptées à la majorité des deux tiers des parlementaires. Il est composé de cinq parlementaires par Etat membre dont au moins une femme. Il évoluera plus tard vers un parlement élu au suffrage universel ;

la Cour Africaine de Justice composée de onze (11) juges élus par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement de l'U.A. pour un mandat de 6 ans est l'organe judiciaire principal de l'Union. Elle a compétence sur tous les différents et requêtes qui lui sont soumis conformément à l'Acte Constitutif de l'Union et au Protocole portant sa création ;

la Commission de l'Union africaine joue le rôle de secrétariat de l'Union. Elle est composée de dix commissaires dont le Président et le Vice-président. Elle représente l'Union et défend ses intérêts sous la direction de la Conférence et du Comité exécutif. Elle peut initier des propositions à soumettre aux organes et elle exécute les décisions arrêtées par les autres organes. Elle assiste les Etats membres dans l'exécution des programmes de l'Union et des politiques, notamment la CSSDCA[625] et le NEPAD[626]. Elle élabore les positions communes de l'Union et coordonne les actions des Etats membres dans les négociations internationales ;

---

[624] Article 5 de l'Acte constitutif de l'Union Africaine adopté le 11 juillet 2000, au Sommet de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) de Lomé (Togo)
voir : http://www.africa-union.org/Official_documents/Treaties_Conventions_fr/Acte%20Constitutif.pdf

[625] CSSDCA : Conférence sur la Sécurité, la Stabilité, le Développement et la Coopération en Afrique.

[626] Le Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique (NEPAD) a été lancé, à l'époque, par le Sommet de l'OUA tenu en juillet 2001 à Lusaka (Zambie), sous l'appellation de Nouvelle Initiative africaine (NIA). En tant que programme socio-économique de l'Union africaine (UA), le NEPAD a pour principal objectif de relever le défi de l'éradication de la pauvreté en Afrique, par la création d'un environnement stable propice à la paix et à la sécurité, et par la promotion d'une croissance et d'un développement économiques durables, afin de renforcer la participation effective du continent aux affaires politiques et économiques au niveau mondial. Lors de sa session inaugurale tenue en juillet 2002 à Durban (Afrique du Sud), le Sommet de l'UA a approuvé le Plan d'action initial du NEPAD qui couvre les domaines prioritaires d'intervention soumis par la suite aux partenaires et institutions de développement.

Lors de sa deuxième session ordinaire tenue en juillet 2003 à Maputo (Mozambique), le Sommet de l'UA a adopté une déclaration aux termes de laquelle le NEPAD doit être pleinement intégré dans les structures et processus de l'UA dans un délai de trois ans.

Les principaux jalons de la création du NEPAD ont été les suivants :

1. la fusion du MAP et du plan OMEGA, le 3 juillet 2001, pour donner naissance à la NIA ;
2. l'approbation de la NIA par la Conférence des chefs d'Etat et de gouvernement de l'OUA, le 11 juillet 2001 à Lusaka (Zambie) la création du Comité des chefs d'Etat et de gouvernement, chargé de la mise en oeuvre du NEPAD, le 24 octobre 2001 à Abuja (Nigeria).

La structure du NEPAD comprend les trois niveaux suivants :

1. *Le Comité des chefs d'Etat et de gouvernement, chargé de la mise en oeuvre (Comité de mise en oeuvre)*

- Il était présidé par le Président Obasanjo;
- Il est composé des Chefs d'Etat et de gouvernement de 20 pays, dont les cinq initiateurs du NEPAD (Algérie, Egypte, Nigeria, Sénégal et Afrique du Sud), plus 15 autres pays représentant toutes les régions de l'UA. La représentation régionale est la suivante :

Afrique centrale : Cameroun, Gabon et Sao Tomé et Principe ;
Afrique de l'Est : Ethiopie, Maurice et Rwanda ;
Afrique du Nord : Algérie, Egypte et Tunisie ;
Afrique de l'Ouest : Mali, Nigeria et Sénégal ;
Afrique australe : Afrique du Sud, Botswana et Mozambique.

2. *Le Comité directeur du NEPAD*

- Il est composé des Représentants personnels des Chefs d'Etat et de gouvernement membres du Comité de mise en oeuvre.

3. *Le Secrétariat du NEPAD*

- Il a été créé pour assurer la coordination de tous les programmes du NEPAD, une tâche qui incombait auparavant principalement aux cinq pays initiateurs.
- Le siège du Secrétariat du NEPAD est établi à Midrand (Afrique du Sud).
- Depuis la création du Secrétariat du NEPAD, les pays initiateurs y ont détaché des fonctionnaires pour assurer la coordination des programmes dans les domaines dont le mandat leur avait été confié avant la création du Secrétariat.

Le Secrétariat du NEPAD n'intervient pas directement dans la mise en oeuvre des programmes. Son rôle est d'élaborer des programmes, la responsabilité de leur mise en oeuvre incombant aux CER, aux pays pris individuellement, au secteur privé et à la société civile, en collaboration avec les partenaires. Le rôle majeur du Secrétariat du NEPAD est, entre autres, de faciliter la mise en oeuvre des programmes à tous les niveaux, de mobiliser l'appui politique et d'autres formes d'appui, d'entreprendre des campagnes de plaidoyer et de promotion, de mobiliser les ressources et de promouvoir la coordination institutionnelle dans la mise en oeuvre des programmes à tous les niveaux. Dans un souci d'opérationnalité, la supervision des domaines prioritaires a été répartie ainsi qu'il suit :

- développement humain (éducation et santé) : Algérie ;
- bonne gouvernance politique, paix, sécurité, démocratie : Afrique du Sud ;
- accès aux marchés, diversification des produits, agriculture : Egypte ;
- bonne gouvernance de l'économie privée : Nigeria ;
- infrastructures, environnement, NTIC, énergie : Sénégal.

Domaines prioritaires du NEPAD

Le NEPAD a lancé huit initiatives prioritaires comportant des programmes qui se trouvent actuellement à divers stades d'élaborations et/ou de mise en oeuvre dans les domaines suivants :

Initiative sur la paix, la sécurité, la démocratie et la gouvernance politique

Cette initiative couvre le Mécanisme africain d'évaluation par les pairs (MAEP) qui constitue un instrument mutuellement convenu pour l'auto-contrôle, par les gouvernements participants, du respect des valeurs, codes et normes en matière de gouvernance politique et économique et de gouvernance des entreprises, conformément à la Déclaration sur la démocratie, la gouvernance politique et économique et la gouvernance des entreprises. Les structures du MAEP sont les suivantes : le Forum du Mécanisme africain d'évaluation par les pairs, le Panel qui est composé de sept personnalités africaines et qui a à sa tête une présidente, et le Secrétariat basé en Afrique du Sud.

Initiative sur la gouvernance économique et la gouvernance des entreprises

Priorités sectorielles

Réduction du fossé dans le domaine des infrastructures y compris :

- la réduction du fossé numérique par l'investissement dans les technologies de l'information et de la communication (TiC) ;
- l'énergie ;
- les transports ;
- l'eau et l'assainissement.

le Conseil Economique, Social et culturel est un organe consultatif composé des représentants des différentes couches socioprofessionnelles des Etats membres de l'Union, en particulier des jeunes et des femmes.

La Cour Africaine des Droits de l'Homme et des Peuples, composée de onze (11) membres élus par la Conférence des Chefs d'Etat et de Gouvernement pour un mandat de 6 ans, a notamment compétence sur tous les différents et requêtes qui lui sont soumis au sujet de l'interprétation et de l'application de la Charte africaine des Droits de l'Homme et des Peuples.

Trois institutions financières : La Banque Centrale de l'Afrique, le Fonds Monétaire Africain et la Banque africaine d'Investissement.

Des Comités techniques spécialisés, composés des ministres ou des hauts fonctionnaires sont chargés des secteurs relevant de leurs domaines respectifs de compétence[627].

Le Conseil de Paix et de sécurité, composé de quinze Etats membres, est chargé de la promotion de la paix, de la sécurité et de la stabilité en Afrique, de la diplomatie préventive, du rétablissement de la paix. Il s'occupe également de la gestion des catastrophes et des actions humanitaires. Il est appelé à remplacer l'organe central du mécanisme pour la prévention, la

---

Initiative sur la mise en valeur des ressources humaines, y compris l'inversion de la tendance à la fuite des cerveaux
- réduction du fossé dans le domaine de l'éducation ;
- inversion de la tendance à la fuite des cerveaux ;
- santé.

Agriculture
Initiative sur l'environnement
Culture
Science et technologie
Mobilisation des ressources
Initiative sur la circulation des capitaux
Initiative sur l'accès aux marchés:
- diversification de la production
- agriculture
- industrie de fabrication
- tourisme
- promotion du secteur privé
- promotion des exportations africaines
- élimination des barrières non tarifaires

En plus d'accélérer la mise en oeuvre des projets dans les domaines prioritaires ci-dessous, le Secrétariat du NEPAD travaille sur des questions multi sectorielles dans les domaines suivants, jugés cruciaux dans la réalisation des objectifs du NEPAD :
- communication et vulgarisation ;
- établissement de partenariats.

[627] Sept comités techniques, dont le nombre et la composition ne sont pas limités, sont cités dans l'Acte constitutif :
Le Comité chargé des questions d'économie rurale et agricole;
Le Comité chargé des affaires monétaires et financières;
Le Comité chargé des questions commerciales, douanières et d'immigration
Le Comité chargé de l'industrie, de la science et de la technologie, de l'énergie, des ressources naturelles et de l'environnement;
Le Comité chargé des transports, des communications et du tourisme;
Le Comité chargé de la santé, du travail et des affaires sociales;
Le Comité chargé de l'éducation, de la culture et des ressources humaines.

gestion et le règlement des conflits en Afrique créé en 1993 par les Chefs d'Etat lors du Sommet de Tunis.

A l'instar de la politique de l'Union Européenne en matière de transports maritimes définie dans le livre vert de la Commission[628] l'urgence de développement du continent africain doit motiver la Commission de l'UA à définir et mettre en oeuvre une politique analogue. La Chine a très bien compris cette leçon en signant le 6 décembre 2002 avec l'Union Européenne et ses Etats membres, l'accord sur le transport maritime. Cet accord est entré en vigueur le 1er mars 2008 à la suite de sa ratification par 15 Etats membres et la décision du Conseil du 28 janvier de conclure cet accord. Les dix nouveaux Etats membres qui ont rejoint l'Union en 2004 ont signé un protocole déjà opérationnel. Un autre protocole en cours de négociation sera signé pour tenir compte de l'adhésion de la Bulgarie et de la Roumanie en 2007. En quoi consiste en réalité cet accord ? L'accord sino-européen vise à améliorer les conditions des opérations de transport maritime de marchandises et est fondé sur les principes de libre prestation des services de transport maritime, de libre accès aux cargaisons et aux trafics tiers, de l'accès aux services portuaires et auxiliaires sans restriction et d'un traitement non discriminatoire tant pour l'utilisation des services que la présence commerciale. L'accord couvre toutes les composantes des services de transport porte-à-porte et prévoit une coopération en matière de transport maritime, notamment avec des organisations telles que l'OMI, l'OIT et l'OMC. Chaque année, des réunions entre les deux parties et les représentants de leurs industries maritimes sont organisées en Chine et en Europe pour définir les modalités de mise en œuvre de l'accord et le règlement des différents. La Chine est faut-il le rappeler est le 2ème partenaire commercial de l'UE, par ordre d'importance[629]. Des exemples du genre prouvent aisément que ce n'est dans un cadre concerté et harmonieux que le Continent africain peut peser de tout son poids dans les échanges internationaux notamment en matière de transports maritimes. Dans cette politique globale, un accent doit être mis sur particulièrement le renforcement de la sécurité des transports maritimes. Il faudra réussir à dépasser le cadre du contrôle des navires par l'Etat du port et mettre en relation tous les agents économiques de la chaîne de transport maritime que sont : les armateurs, les transporteurs, les chargeurs, les compagnies maritimes et tous les auxiliaires, etc. pour le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique.

[628] COM(2006) 275 final, Volume II – ANNEXE du 7 juin 2006 de la Commission des Communautés européennes appelée livre vert sur la politique maritime de l'Union européenne : « *Vers une politique maritime de l'Union: une vision européenne des océans et des mers* ». Période de consultation: du 7 juin 2006 au 30 juin 2007

[629] NEUMEISTER (Michel) : « *Transport maritime : l'accord sino-européen en vigueur* », JMM, n° 4604 du 7 février 2008, 48 pages, p. 31.

Paragraphe 2 : Une politique des transports et de la sécurité maritime de la Commission à plusieurs volets

Les actions à mener par la Commission de l'Union Africaine dans le cadre de la politique commune des transports et de la sécurité maritime sont de plusieurs ordres. Pour mettre en œuvre cette politique commune, la Commission a identifié des actions qui découlent de la première rencontre des ministres en charge des transports maritimes[630] tenue à Abuja en 2007. Elles concernent d'une part les mesures institutionnelles, juridiques et le renforcement des capacités humaines (A) et d'autre part les mesures en faveur du renforcement de la sécurité et de la sûreté portuaire ainsi que le développement des ports (B). Le renforcement de la coopération inter africaine et internationale est la clé du succès de cette politique (C).

A) Les mesures institutionnelles, juridiques et le renforcement des capacités humaines

La Commission de l'Union Africaine dans le cadre de l'amélioration du transport maritime africain pour tendre vers une politique commune des transports et de la sécurité maritime suggère des mesures institutionnelles et juridiques (1) et le renforcement des capacités humaines sans lesquelles toute politique est vouée à l'échec (2).

1) Les mesures institutionnelles et juridiques

La *Charte maritime africaine* de 1994 est actuellement en cours de révision. Une fois révisée, chaque Etat devra la signer et la ratifier avec notification à l'Union Africaine. Les objectifs que vise cette *Charte* ont été évoqués plus haut et sont définis au chapitre II de ladite *Charte*. Ce sont entre autres la définition et la mise en œuvre « *des politiques maritimes harmonisées, capables de favoriser un développement harmonieux et soutenu des flottes maritimes africaines…* ». Sur le plan de l'amélioration et de l'harmonisation des législations, les Etats membres de l'UA s'engagent selon la charte à « *examiner, en vue de les réviser et de les harmoniser, s'il y a lieu, leurs législations maritimes et portuaires aux fins de les rendre compatibles entre elles et conformes aux Conventions maritimes internationales pertinentes en vigueur dans le domaine des transports et des activités connexes* »[631]. Le Secrétariat Général de l'Union Africaine fait établir périodiquement une liste indicative des Conventions maritimes internationales à ratifier par les Etats membres. Justement sur ce point précis, plusieurs Conventions internationales

[630] Union Africaine, Première conférence de l'Union Africaine des ministres en charge du transport maritime, Abuja (Nigeria) du 19 au 23 février 2007, AU/MIN/RT/PL.Ac.(I) Rev 3. Projet de Plan d'Action.
[631] Article 21 de la Charte africaine des transports maritimes adoptée le 11 juin 1994

concernant les transports et la sécurité maritime devraient être signées et ratifiées par la majorité des Etats pour ne pas dire la totalité car les Etats sans littoral sont aussi concernés. Le MOU d'Abuja, dans le domaine de la sécurité maritime, de la protection de l'environnement et de l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins, en se référant aux Conventions internationales de l'OMI et de l'OIT les qualifie d'Instruments pertinents.[632] Dans la première partie de notre thèse, nous avons démontré toutes les difficultés auxquelles sont confrontées les Autorités du Mémorandum pour faire ratifier les Instruments Pertinents. S'agissant les transports maritimes, les *Règles de Hambourg de 1978* ont connu un succès en Afrique. La nouvelle Convention de la CNUDCI dite *Règles de Rotterdam* vont-elles être ratifiées par les Etats africains ? Pour l'instant c'est le temps de la réflexion qui s'impose. A l'échelle continentale, il faudra une ferme volonté étatique au plus haut niveau pour ratifier dans chaque Etat souverain les Conventions internationales les plus importantes pouvant servir de fondement à la politique africaine commune des transports et de la sécurité maritime. La Commission de l'UA doit s'investir dans la tâche de la préparation, de la signature et de ratification desdites Conventions. Elle doit ainsi promouvoir et renforcer les capacités nationales à ratifier et mettre en œuvre les Conventions internationales dans la concertation. Une assistance technique nécessaire doit être fournie aux administrations maritimes, en recourant à la coopération avec justement les organisations internationales dont notamment l'OMI. Une fois les Conventions les plus pertinentes ratifiées, les législations nationales doivent évoluer et être mises à jour dans chaque Etat. Une coordination des politiques des Etats et des régions est le seul moyen d'éviter la dispersion des énergies et des moyens. En ce sens, selon l'Article 24 de la *Charte africaine des transports maritimes*, sur la coordination des Politiques et des Actions, « ***les Etats membres de transit et les Etats membres sans littoral conviennent de coordonner leurs politiques d'acquisition et de mise en œuvre des moyens de transports terrestres (route et fer), fluviaux, aériens, maritimes et portuaires. Ils conviennent par ailleurs de coordonner les actions et les instruments de mise en œuvre de leurs politiques maritimes nationales en matière, notamment, de groupage, de mise en pool et de répartition des cargaisons d'exploitation des moyens navals, ainsi que de consignation, de manutention et de transit*** ». Une étude de faisabilité pour la création d'une structure de coordination continentale du sous-secteur du transport maritime est préconisée par la Commission de l'UA. Une décision de la Conférence de l'Union devra permettre la création au sein de la Commission de l'Union Africaine d'une unité de coordination du transport maritime. L'article 4 de la *Charte des transports maritimes* désigne cette structure

[632] Section 2 du MOU d'Abuja préc.

sous l'appellation de : « *Unité Continentale de Coordination des Actions de Coopération Maritime et Portuaire en Afrique (UCOMAR)* ». Les textes ne valant que les hommes chargés de les appliquer, le renforcement des capacités humaines doit être au cœur de la réussite de la politique commune africaine en la matière.

2) Renforcement des capacités humaines

La sécurité des transports maritimes est l'affaire avant tout des hommes et femmes bien formés (es) capables de mettre en œuvre les règles du droit en la matière à travers une politique bien définie. En ce sens, il est impérieux de développer les capacités africaines de formation dans le domaine maritime et portuaire. Les Etats et les institutions internationales doivent faire un effort d'harmonisation des programmes de formation. A ce titre, il faut saluer les séminaires ateliers régionaux de formation des Directeurs nationaux des bases de données (DNBDs) et des officiers de contrôle par l'Etat du port (OCNEPs) du MOU d'Abuja. En effet, suite à la très faible participation des Etats membres du Mémorandum au premier Atelier de formation tenu à Abuja au Nigeria du 24 au 28 avril 2006, le Comité du MOU d'Abuja a initié un deuxième séminaire Atelier régional en faveur des mêmes personnes à Pointe Noire du 29 mai au 1er juin 2007. L'Atelier avait pour principal but de former les DNBDs et les OCNEPs de la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur l'échange des informations entre les Etats membres utilisant le système d'information du MOU d'Abuja dénommé AMIS[633]. Le système d'information entièrement en anglais, permet aux utilisateurs de se connecter au site du Centre d'information régional basé pour l'instant à Vladivostok en Russie afin d'avoir toutes les informations sur un navire inspecté ou à inspecter par exemple.

Dans le cadre du transfert du Centre Régional d'information du MOU d'Abuja du Nigeria au Congo[634], le Directeur du Centre National d'Information et de Documentation Maritimes de la République du Congo avait fait un rapport au Bureau du MOU d'Abuja lors de sa réunion du 31 juillet 2008 à Dakar au Sénégal sur la nécessité de faire démarrer véritablement ledit Centre Régional basé à Pointe Noire. Il a informé le Bureau du MOU, qu'une somme de US 200.000 a été approuvé par le gouvernement congolais pour l'établissement dudit Centre Régional à Pointe Noire. Une partie de cette somme avait estimé le Secrétaire Général du MOU d'Abuja, devait

[633] Rapport de la Réunion du Bureau du Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU d'Abuja), tenue à l'Hôtel Le Méridien à Dakar, Sénégal le 31 juillet 2008 in Annexes 6ème réunion du Comité du MOU tenu à Cotonou, préc. pp.87-91.

[634] Lors de la 2ème conférence ministérielle des Ministre en charge des Transports maritimes tenue Abuja au Nigeria en Février 2010, la décision du transfert dudit Centre a été définitivement approuvée. Le Centre est donc transféré à Pointe Noire. Reste à démarrer ses activités.

justement servir à la formation des utilisateurs concernés. Sur les instructions des Experts de l'OMI, une délégation congolaise avait rencontré à Casablanca au Maroc, pour comparaison au système AMIS, l'expert ayant développé le logiciel du Système d'Information du MOU de la Méditerranée. De cette rencontre, le Secrétaire Général du MOU d'Abuja avait souhaité que deux propositions soient faites sur les deux systèmes par la délégation conduite par M. Romain MAVOUNGOU, Directeur du CNIDM du Congo, qui seront soumises pour approbation à la réunion du Comité du MOU. A cette réunion tenue à Cotonou (Bénin) le 28 octobre 2008, le Bureau du MOU d'Abuja a entériné toutes les recommandations du GITG6 relatives au Centre d'Information Régional sans retenir un système donné. A ce jour, aucun système n'a été préféré par rapport à l'autre. Les Etats francophones souhaitent quant à eux le développement de la version française du logiciel du système d'information. Le Bureau du MOU pourrait aussi bien s'inspirer à ce sujet du système du MOU de Paris dénommé SIRENAC basé à Saint Malo en France.

Les sujets abordés par la Commission de l'UA dans le domaine du renforcement des capacités humaines sont : l'audit des Centres régionaux de formation des techniques et sciences de la mer, l'équipement en ressources des centres de formation et l'étude des capacités africaines de formation en adéquation avec les besoins. Il faut y ajouter : l'étude de profil des administrations maritimes, l'augmentation du nombre de navigants africains, le renforcement des capacités et la promotion de l'intégration de la femme dans le secteur maritime, l'encouragement et la promotion de l'accès de la femme à la formation maritime, le renforcement du rôle de la femme dans le secteur maritime (nombre de femmes formées, nombre de femmes employées), la sensibilisation du personnel des métiers de la mer et des ports à travers l'éducation, le développement des partenariats entre Gouvernements et organismes du secteur maritime et portuaire, la promotion de contrats de performance entre l'Etat et les organismes du secteur maritime et portuaire. Les Institutions africaines telles que : l'UA, les Etats, les groupements régionaux ou organisations régionales (OMAOC, CEMAC, UEMOA, les MOUs, l'UCCA,etc.), les opérateurs privés, etc. sont tous concernés par le renforcement des capacités humaines devant permettre d'accompagner le renforcement de la sécurité, de la sûreté de la navigation et le développement des ports dans une perspective de la réussite de la politique maritime commune africaine.

B) Renforcement de la sécurité, de la sûreté de la navigation et le développement des ports

Le renforcement de la sécurité et de la sûreté de la navigation est un processus qui comporte deux niveaux. Les normes de sécurité et de sûreté qui ne cessent de se renforcer au niveau international doivent dans un second niveau être mises en œuvre par les Etats du pavillon et ceux du port. Les capacités de contrôle de l'Etat du pavillon et de l'Etat du port doivent donc également être renforcées par la formation en nombre suffisants du personnel chargé de ce contrôle. En ce sens, le MOU d'Abuja devra être communautarisé et être rendu obligatoire à l'ensemble des Etats concernés à travers les Règlements et Directives de la Commission de l'UA. La politique maritime commune africaine doit faire du renforcement de la sécurité et de la sûreté portuaire sa pierre angulaire ou son cœur d'action (1). Le développement des ports en capacité et en efficacité dépend de l'instauration ou de la restauration de la performance portuaire et la facilitation ainsi que le financement des activités portuaires et maritimes (2).

1) Le renforcement de la sécurité et de la sûreté portuaire

Le renforcement de la sécurité et de la sûreté portuaire en Afrique constituent un pilier important de la politique commune des transports et de la sécurité maritime initiée par la Commission de l'Union Africaine dans le cadre de son Plan d'Actions. Une telle sécurisation des eaux maritimes africaines ouvertes à tout venant, car non véritablement protégées, est un vaste chantier qui nécessitera un énorme financement. Pour ce faire, les autorités nationales de chaque Etat puis dans un cadre régional et continental pour l'amélioration de la sécurité de la navigation côtière, des eaux intérieures, aux approches et à l'intérieur des ports en Afrique sont aujourd'hui dans l'impérieuse nécessité de conjuguer ensemble leurs efforts. Le développement du commerce international avec le continent dépend de la sécurisation de la navigation maritime. Faut-il encore le rappeler, près de 70 000 navires empruntent les routes maritimes, assurant ainsi 90% des échanges économiques mondiaux. Il faut donc à travers le contrôle des navires dans les ports arriver à réduire la montée de la criminalité en mer à travers les multiples infractions (l'immigration clandestine , le trafic des êtres humains, le trafic des stupéfiants, le terrorisme, la piraterie et le brigandage en mer) [635]. Là où le volume de trafic ou le degré de risque le justifient,

[635] N'GOUYA (Marcel) : « *La criminalité en mer* », in Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n° 1, juillet 2009, pp.37-43.
Les outils juridiques à l'échelle internationale qui luttent contre le trafic des migrants sont entre autres : La Convention de Genève de 1958 sur la haute mer, la CMB de 1982, la Convention SOLAS 74/78, la Convention Search and Rescue (SAR) de Hambourg de 1979, la Convention des Nations Unies contre la criminalité organisée

il faut développer et maintenir une aide à la navigation adéquate, efficace et fiable et diffuser les informations y relatives. Dans le domaine de l'hydrographie, c'est-à-dire de la partie de la géographie physique qui traite des océans, des mers, des lacs et des cours d'eau, la collecte et la compilation des données hydrographiques ; la publication, la dissémination et la mise à jour des cartes nautiques, y compris les cartes de navigation électroniques ; ainsi que toute information nécessaire devront contribuer au renforcement de la sécurité de la navigation. Il faudra publier et rendre accessible au monde maritime africain, les rapports sur le degré de conformité à l'audit facultatif de l'OMI sur les Aides à la Navigation et l'Hydrographie.

Le continent africain est concerné par trois Memoranda : le Mémorandum de la Méditerranée, le Mémorandum d'Abuja et le Mémorandum de l'Océan indien. Ces Memoranda une fois formellement acceptés par tous les signataires permettront dans un deuxième temps de mettre en œuvre le contrôle des navires par l'Etat du port. Dans l'espace de quatre ans, l'Afrique a connu deux grandes catastrophes : le naufrage du ferry sénégalais *Joola,* le 26 septembre 2002, plus tragique et dramatique que le *Titanic* avec environ 2000 morts et celui du ferry égyptien *Al-Salam 98*, le 3 février 2006 avec près de 1400 morts ou disparus. L'analyse des causes de ces deux catastrophes (le type de navire et son état général ; les conditions d'exploitation et de gestion) prouvent que celles-ci étaient annoncées d'avance, donc évitables. Dans ces conditions à quoi servent les Memoranda signés çà et là en Afrique si l'on ne les met véritablement pas en

---

du 15 novembre 2000 et les deux protocoles additionnels contre le trafic illicite des migrants par terre, air et mer (Protocoles de Palerme).

DANIEL (Serge) : « *Immigration illégale conduisant de l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe* » in *Jeune Afrique* n°2457 des 10-16 février 2008, pp. 95-97.

MEUNIER (Marianne) : « *Nigéria, Cameroun, Guinée Equatoriale : Peur sur le Golfe* », in *Jeune Afrique* n° 2491 des 5-11 octobre 2008, pp. 28-30. Après la montée de la piraterie des somaliens dans l'Océan indien, l'Afrique centrale est-elle aussi menacée ?

DANIEL (S.) : « *Les routes clandestines – L'Afrique des immigrés et des passeurs* », Ed. Hachette Littératures, 2008, 288 pages.

Le trafic des stupéfiants est réprimé par les Articles 108 de la CMB qui prévoit la coopération de tous les Etats à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes ; 17 de la Convention de Vienne de 1988 sur la répression du trafic des stupéfiants qui instaure la demande d'intervention d'un Etat partie en cas de soupçon sur un navire étranger. Les parties en vertu de ce Traité envisageront de conclure des accords ou arrangements bilatéraux ou régionaux en vue de donner effet aux dispositions de l'article 17 g 9 ou d'en renforcer l'efficacité. Sur cette base, les Etats-Unis ont créé force internationale inter gouvernementale dénommée *Joint Inter-Agency Force Task West : JIATF-East*, basée en Floride. On peut citer aussi dans ce cadre, le Traité italo-espagnol, l'accord du Conseil de l'Europe pour l'UE, l'Accord d'Aruba pour les Caraïbes, l'accord de sécurité maritime signé le 6 mai 2009 entre le Cameroun, le Gabon, la Guinée Equatoriale et Sao Tome et Principe (Jeune Afrique n° 2523 des 17 au 23 mai 2009, p. 59) etc.

Sur le trafic des drogues dures, voir : Magazine Panafricain, n° 74, Octobre 2008, Dossier : « *Afrique de l'Ouest – L'empire des narcotrafiquants…* », pp. 56-63.

Le terrorisme maritime a fait l'objet de la Convention de Rome du 10 mars 1988, pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime.

Article 101 de la CMB. Le Bureau Maritime International définit la piraterie comme : « *tout acte ou toute tentative d'embarquement, à bord d'un navire, quel qu'il soit, visant à commettre un vol ou tout crime, et avec l'intention ou la capacité d'utiliser la force dans l'accomplissement de ce acte* ». L'OMI classe la piraterie en trois catégorie : les vols à mains armée mineurs, les vols et agressions à main armée de degré intermédiaire et enfin les détournements criminels aggravés.

œuvre. Les naufrages de ces deux navires « *soulèvent l'urgence de l'effectivité des MOUs dans les pays du Sud ou en voie de développement. Les Etats du port à travers leurs MOUs peuvent sans aucun doute, éviter les catastrophes maritimes dont les causes, après analyse, sont imputables soit à la négligence, soit à la complaisance des acteurs de la chaîne de transport* »[636]. Les Responsables de ces différents MOUs (Comité , Secrétariat, Centre Régional d'Information) ont donc le devoir et la responsabilité de sensibiliser les Etats concernés à mettre effectivement en œuvre les Memoranda sur le contrôle des navires par l'Etat du port afin d'atteindre son triple objectif à savoir le renforcement de la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin et l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires[637]. La mise en œuvre des différents Memoranda implique donc une augmentation du nombre d'inspection des navires en escale dans les ports africains. Les actions énoncées par la Commission de l'Union Africaine pour le renforcement de la sécurité maritime et l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins sont les suivantes.

Dans le cadre du renforcement de la sécurité maritime en Afrique on peut retenir :

- la promotion d'une plus grande prise de conscience sur la sécurité des transbordeurs et des navires non conventionnels ;
- l'adoption et la mise en œuvre des normes de l'OMI en matière de sécurité des navires non conventionnels, y compris les bateaux de pêche ;
- la promotion de l'élément humain dans la sécurité du transport maritime et de la chaîne logistique ;
- la mise en œuvre d'une stratégie pour les travaux relatifs au rôle de l'élément humain dans la sécurité et la sûreté du transport maritime ;
- la mise en œuvre des directives pour le transport de passagers sur les voies d'eaux intérieures et de cabotage maritime.

Dans le domaine de la protection de l'environnement marin et côtier en Afrique, on peut citer :

- l'étude d'évaluation des écosystèmes menacés par le transport maritime ;
- la promotion de la protection de l'environnement marin et des côtes dans toutes les opérations de transport maritime ;
- la mise en place des plans d'urgence dans chaque Etat pour la prévention des déversements et l'institution d'une coordination de lutte contre la pollution à l'échelle régionale et continentale ;
- le contrôle et le traitement de l'eau ;

[636] NGO MBOGBA (Paulette) : « *De l'urgence de l'effectivité des MOUs dans les pays du Sud* » in Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n° 1, juillet 2009, pp.19-24.
[637] Cf supra, première partie : le triple objectif du MOU d'Abuja

- le développement des capacités pour la prévention et la lutte contre la pollution par la mise en œuvre des Conventions internationales y afférentes ;
- l'amélioration des capacités au niveau national et régional en vue de prévenir, contrôler et combattre la pollution, notamment à travers les programmes de formation et l'échange d'expertise et de connaissance ;
- la révision et l'amélioration (mise à jour) des législations nationales ;
- l'augmentation du nombre de ratifications des Conventions internationales ;
- la mise en place dans chaque Etat à façade maritime d'une législation maritime nationale ;
- la mise à disposition des moyens (humains et financiers) visant à renforcer les capacités des administrations nationales maritimes ;
- la perspective d'une législation actualisée en vigueur dans tous les pays, pourquoi pas commune ;
- l'établissement des réseaux régionaux de gardes-côtes (Nord, Ouest, Centre, Est et Sud) et de moyens de surveillance ;
- l'adoption et la mise en œuvre de la Résolution OMI/OMAOC ;
- l'étude de faisabilité pour la création de réseaux de gardes-côtes dans les autres régions d'Afrique ;
- la mise en place d'un système global de communication et de détresse, de recherche et de sauvetage en mer (SMDSS : Système mondial de détresse et de sécurité en mer / SAR[638] : Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes.)
- l'approbation de la Résolution n°1 de la Conférence de Florence de 2000 sur le sauvetage en mer en Afrique ;
- la mise en place des centres régionaux de sauvetage en mer.

Le MOU de Paris ne serait pas aujourd'hui aussi efficace s'il n'était pas retranscrit dans l'ordre communautaire européen par la Directive du 19 juin 1995, régulièrement modifiée[639]. La

[638] La Convention SAR de 1979, qui entra en vigueur en 1985 était destinée à mettre en place un système mondial d'intervention contre les situations critiques et le SMDSM fut établi pour fournir les communications efficaces dont ce système avait besoin. Le SMDSM et la recherche et le sauvetage sont cruciaux pour la sécurité maritime et sont conçus pour garantir que toute situation critique en mer donnera lieu à un appel de détresse auquel il sera répondu immédiatement et efficacement. L'époque où un navire pouvait disparaître sans laisser de traces devrait être révolue.

[639] Voir **Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995** sur le contrôle par l'Etat du port concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (JOCE L 157 07/07/1995 p.1). Cette Directive a été modifiée successivement par la **Directive 98/25/CE** du Conseil du 27 avril 1998 (JO L 133 07/05/1998 p. 19), la **Directive 98/42/CE** de la Commission du 19 juin 1998 (JOCE L 184 27/06/1998 p.40), la **Directive 1999/97/CE** de la Commission du 13 décembre 1999 (JOCE L 33 23/12/1999, p.67) , la **Directive 2001/106/CE** du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre (JOCE L 019 22/01/2002, p.17), la **Directive 2002/84/CE** du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à

communautarisation du Mémorandum de Paris a eu pour conséquences, la disparition de la nature juridique du texte, remplacé par des Directives européennes, créatrices d'obligations juridiques contraignantes. Une Directive lie normalement les Etats, quant au résultat tout en leur laissant la compétence, quant à la forme et aux moyens de la mettre en œuvre. La Commission de l'Union Africaine dans son désir de renforcer la sécurité et la sûreté maritime doit prendre des Directives dans le sens de la communautarisation du MOU d'Abuja. Une fois communautarisé par une Directive contraignante, chaque Etat doit transposer par un acte législatif national les dispositions de cette Directive pour qu'elle soit applicable au plan national. Tous les Etats qui ne l'auraient pas transposée avant la fin de l'échéance s'exposeraient ainsi à un recours en manquement. Faut-il le rappeler, le recours en manquement permet de condamner tout Etat membre de l'Union qui n'aurait pas respecté ses obligations. La Cour Commune de Justice et d'Arbitrage[640] de l'OHADA ou la Cour de Justice de l'Union Africaine pourraient être compétentes pour connaître de ces questions en Afrique.

Afin d'assurer la sûreté des ports, du transport maritime et la chaîne d'approvisionnement, la Commission de l'UA souhaite que tous les Etats africains disposant d'au moins un port maritime mettent en œuvre les dispositions de la Convention SOLAS, particulièrement la conformité aux Règles du Chapitre XI-2 de cette Convention relatives au Code ISPS. Il appartient comme le stipule le texte, à chaque Etat d'élaborer et de mettre en œuvre les mesures visant à garantir la sûreté de la chaîne d'approvisionnement. Un plan de sûreté approuvé par l'Etat et les instances internationales est à adopter dans chaque pays disposant d'une façade maritime. Les ports ne devraient plus être grâce à la mise en œuvre rigoureuse du Code ISPS les repaires de voleurs[641].

---

la prévention de la pollution par les navires (JOUE L 324 du 29/11/2002, p.53). Au premier article de cette dernière Directive on peut lire *« L'objet de la présente directive est d'améliorer la mise en oeuvre de la législation communautaire régissant la sécurité maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord des navires:*

a) en faisant référence au COSS;- c'est à dire le Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS) qui centralise les tâches des Comités institués dans le cadre de la législation communautaire pertinente en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution par les navires et de protection des conditions de vie et de travail à bord -.

b) en accélérant la mise à jour et en facilitant la modification de cette législation compte tenu de l'évolution des instruments internationaux applicables en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution par les navires et de conditions de vie et de travail à bord des navires, conformément au règlement (CE) n° 2099/2002. »

Voir NDENDE (Martin.) et VENDE (Bertrand.) : « *La transposition par les Etats de la Directive portant communautarisation du Mémorandum de Paris* », DMF n° 603, Avril 2000, pp. 307-314.

[640] La CCJA de l'OHADA est une juridiction de cassation saisi après appel ou premier et dernier ressort. Elle a une double fonction contentieuse (interprétation et application) et peut également intervenir en matière d'arbitrage. C'est pratiquement une troisième degré de juridiction et des Arrêts sont revêtus de l'autorité de la chose jugée.

[641] COELHO (Paul) : « *L'Alchimiste* », roman traduit du portugais (Brésil) par Jean Orecchioni. Pour la traduction française : Ed. Anne Carrière, Paris, 1994. Edition *J'ai Lu*, 10 janvier 2009, 192 pages, notamment p. 58. Santiago, un jeune berger part en Egypte découvrir un trésor et rencontre à Tanger quelqu'un vêtu à l'occidentale qui lui dit : « *Ici nous sommes dans un port, et les ports sont tous des repaires de voleurs* ».

En matière d'amélioration des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires, la Commission propose que tous les Etats ratifient les instruments internationaux pertinents qui s'y rapportent en l'occurrence la Convention consolidée du Travail Maritime de février 2006.
La restauration de la performance des ports maritimes africains peut permettre non seulement de les rendre compétitifs mais aussi efficaces sur le plan de la sécurité maritime.

2) Instauration ou restauration de la performance portuaire et facilitation et financement des activités portuaires et maritimes

Les ports bien gérés constituent véritablement les poumons des économies des nations qui en disposent. Améliorer la gestion et l'exploitation des ports, c'est déjà constituer une base de données des activités portuaires et maritimes. La promotion des mesures d'amélioration de la gestion et de l'exploitation portuaires, sur le plan purement économique en particulier doit passer nécessairement par des audits, c'est-à-dire le contrôle de gestion. Les Directeurs généraux des ports et les diverses autorités portuaires doivent gérer les biens publics dans les règles de l'art économique et ceci en *bueno pater familia.* La manutention et la conservation des conteneurs seront l'affaire des professionnels bien équipés des nouveaux matériels (portiques, grues, etc.). Les programmes de restructuration continuellement en cours dans nos pays africains devront être harmonisés tout en encourageant le partenariat public-privé. Il faut dire à ce niveau que les ports africains se sont lancés les uns après les autres dans une politique de modernisation associant surtout le secteur privé, notamment les groupes Maersk et Bolloré[642]. Le Port Autonome de Cotonou[643], dont le trafic a atteint les 5,4 millions de tonnes en 2006 et 140 000 conteneurs, a lancé au début de l'année 2008, l'extension des parcs à conteneurs par *Maersk* et *Bolloré*[644] et prévoit différentes mesures, dont le dragage qui a été déjà réalisé, visant à lutter contre l'ensablement du site. Le port de Lomé a concédé la gestion du port à la *SE2M*, allié au franco-

[642] Voir Interview : « *Bolloré répond à tout* », in *Jeune Afrique* n°2464-2465 des 30 mars-12 avril 2008, pp. 36-55
[643] Le Port Autonome de Cotonou est créé le 31 décembre 1964 par la loi n° 64-39 modifiée par l'ordonnance n° 76-55 du 11 octobre 1976, le Port Autonome de Cotonou est une Société d'Etat à caractère industriel et commercial, régie par le décret n° 89-306 du 22 juillet 1989. La construction du Port de Cotonou avait fait auparavant l'objet d'une Convention de financement entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République du Dahomey. Voir la Convention dans le Journal Officiel du Dahomey, n° 39 du 31 décembre 1959, pp. 888-891.
[644] « *Inauguration des installations du Port sec de Zongo et des deux grues mobiles de Maersk* », in PAC Info, n° 13 mai-juin 2007, préc., p. 3. Le 29 août 2007, le chef de l'Etat béninois Yayi Boni a inauguré au PAC les deux grues mobiles de quai de 140 tonnes avec une capacité de traitement de 35 conteneurs à l'heure par grue et la plate forme ferroviaire à conteneurs sise à Zongo, le tout appartenant au groupe MAERSK. Avec un investissement estimé à près de quatre milliards trois cents millions CFA, le chef de l'Etat a martelé que c'est dans un partenariat public/privé gagnant/gagnant que la bataille du développement sera gagnée. Le 17 janvier 2008, le Président de la République du Bénin, Thomas Boni Yayi a lancé les travaux d'aménagement et d'extension des terminaux à conteneurs des sociétés Coman du groupe Maersk Line et SMTC du groupe Bolloré. Par ailleurs, les travaux de construction du Port sec de Parakou et ceux de l'Aéroport international de Tourou ont été lancés le 23 février 2008 par le chef de l'Etat Thomas Boni Yayi.

espagnol *Progosa*, depuis 2002 pour une période de dix ans. De 60 000 conteneurs en 2002, le trafic est passé à plus de 200 000 boîtes au cours de l'année 2007. Avec CMA-CGM, *Progosa* envisage des investissements massifs pour doper encore la capacité du port togolais. *AP Moller-Maersk* s'intéresse également au site. Le Gabon, où le volume de transport conteneurisé reste très faible (autour de 50 000 conteneurs), avance également dans la modernisation de ses infrastructures. En 2008, le conflit qui opposait les groupes *Progosa* et *Bolloré* pour le contrôle de la société Sigeprag, concessionnaire des ports d'Owendo et de Port Gentil essentiellement consacrés au commerce du bois et du pétrole a connu un rebondissement le 20 février 2008 avec l'arrêt de la Cour de Cassation qui a tout simplement confirmé celui de la Cour d'appel judiciaire de Libreville du 22 juin 2007. En effet, selon cette décision de justice, la propriété des actions de Sigeprag est restitué au groupe *Progosa*. Il faut dire à ce sujet qu'en 2003, lors de la signature d'une Convention entre l'OPRAG (Office des ports et rades du Gabon) et la filiale du groupe Dupuydauby au Gabon : Sigeprag, le groupe *Bolloré* avait tenté de prendre le contrôle de la Sigeprag[645]. Devant l'augmentation de la taille de navires porte-conteneurs, la profondeur des ports sera sans doute, plus que d'autres, un critère décisif. En Afrique de l'Est, Mombasa a annoncé début février 2008, le lancement d'appels d'offres comprenant la construction d'un nouveau terminal à conteneurs d'une capacité de 1,2 million d'EVP ainsi que le dragage du port à 15 mètres de profondeur. Le port Kenyan entend ainsi asseoir sa position de leader régional devant Dar es-Salaam, qui, malgré ses 11 mètres de profondeur seulement, connaît un véritable boom. Le port tanzanien a en effet bénéficié de la concession de son terminal à conteneurs au leader mondial des opérations portuaires, HPH, tout en profitant du chemin de fer qui le relie à la Zambie. Djibouti[646] n'est pas du reste dans cette conquête de performance portuaire dans cette zone. En Afrique Centrale, Pointe-Noire a le meilleur tirant d'eau. A l'Ouest, Lomé a un tirant d'eau (jusqu'à 14 mètres) supérieur à ceux de Cotonou et Tema (10 mètres) et même de Vridi à Abidjan (11 mètres). La Côte d'Ivoire qui souhaite accroître la profondeur du chenal du port d'Abidjan de trois mètres, développe un port en eau profonde, à Boulay, dans la lagune d'Abidjan. Les raisons qui expliquent la politique de la main tendue des autorités portuaires africaines au secteur privé est que celles-ci manquent de liquidités pour la modernisation de leurs infrastructures. Les trafics sont freinés par la crise et on assiste de plus en plus à une baisse du revenu des opérateurs privés. Le financement des grands chantiers se trouve menacé, car onze

[645] « *Progosa confirmé au Gabon* », in Journal de la Marine Marchande, n° 4607 du 21 mars 2008, p. 7.

[646] Entretien avec M. JEROME (Martins Oliveira) : « *Djibouti Ports Events – Défis et opportunités* » in Jeune Afrique n° 2493-2494 des 19 octobre au 1er novembre 2008, pp. 28-29.
PITRON (Guillaume) : « *Djibouti nouvelle porte de l'Afrique ?* » in Afrique Magazine n° 279-280, décembre 2008-janvier 2009, pp. 112-113. Le terminal de Doraleh peut accueillir de grands navires de la taille de quatre terrains de football avec un volume de 1,2 millions de conteneurs. En trois ans le port a connu une hausse de 45 %.

importants projets sont en attente de 7 milliard de financement[647]. Les rapports sur les indicateurs de performances portuaires permettront d'aller encore plus loin dans la bonne gestion et la bonne gouvernance en Afrique. Le volet sécurité dans les ports maritimes africains peut être exercé aussi concomitamment par la police administrative[648] et le secteur privé.

En ce qui concerne le transit portuaire, la Commission de l'UA propose qu'on facilite les procédures pour un meilleur transit[649]. En ce sens, elle souhaite que tous les Etats qui ne l'ont pas encore fait adoptent ou ratifient la Convention FAL de 1965 qui est la référence en la matière. Il s'agit bien sûr de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international et ses amendements de 1991. Dans le même sens, elle propose l'adoption du système de données électroniques (système EDIMAR) en vue d'améliorer les mouvements des navires, des marins et des marchandises et de réduire le nombre de documents et de délais de séjour des navires dans les ports. Dans le souci d'améliorer le système de gestion du transport maritime, tous les Etats africains à façade maritime, pourraient adopter également un système semblable au SIAM : Système d'Information Anticipée sur les Marchandises qui consiste à suivre les marchandises et les moyens de transport. Développé par la CNUCED, en vue de la facilitation du commerce et du transport, il vise à améliorer l'efficacité des transports, en permettant de localiser les véhicules ou moyens de transports utilisés (rail, route, mer, fleuve) pendant le transport et aux interfaces (ports, dépôts intérieurs de dédouanement). Les informations sur les marchandises et les moyens de transport sont obtenues de façon anticipée avant leur arrivée à destination. Ce système a été expérimenté positivement entre le Sénégal et le Mali sur les transports ferroviaires. La création de guichets uniques, des Comités nationaux FAL afin de réduire la durée de séjour et de transit des navires sont autant de pistes proposées par la Commission de l'UA. Au Bénin par exemple,

---

[647] MAURY (Frédéric) : « *Les ports africains manquent de liquidités* », in Jeune Afrique n° 2501 des 14-20 décembre 2008, pp. 77-79.

[648] En droit administratif, la police administrative est l'ensemble des moyens juridiques et matériels ayant pour but d'assurer le maintien de la tranquillité, de la sécurité et de la salubrité publiques. Voir GUILLIEN (Raymond) et VINCENT (Jean) : « *Lexique de termes juridiques* », Dalloz, 1990, p. 374. Au PAC par exemple, un des cinq services de la Direction des Opérations Maritimes et de la Sécurité (DOMS), dénommé Service Police, Sécurité et Sûreté (SPSS) assure dans l'enceinte portuaire les missions de service public de l'Etat en matière de police. Les quatre autres services sont : le Service Accueil et Pilotage des Navires (SAPN), le Service Matériel Flottant (SMF), le Service Environnement, Accidents et Calamités (SEAC) et enfin le Service des Formalités et d'Accès (SFA). Rappelons que le service public est défini en droit administratif « *comme toute activité destinée à satisfaire à un besoin d'intérêt général et qui, en tant que telle, doit être assurée ou contrôlée par l'Administration, parce que la satisfaction continue de ce besoin ne peut être garantie que par elle* ». Voir Déf. Dans le Lexique préc., p. 450. Concernant la police de la navigation, voir : Article 10 de l'Ordonnance n° 38 P.R./MTPTPT, portant Code de la Marine Marchande de la République du Dahomey (Bénin), selon lequel « *la police de la navigation dans les eaux territoriales est réglementée par arrêté* ». L'article 37 du même Code ajoute que « *tout navire, doit être muni, selon la navigation effectuée et les installations du bord, d'un ou plusieurs des titres de sécurité* ».

[649] SONKO (Moussa) : « *Le transit portuaire au sein de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)* », Mémoire de Master II, Recherche, Droit Maritime et Océanique sous la direction du Professeur Martin NDENDE, Université de Nantes, 2006-2007, 168 pages, page 125.

est créé un Comité 24 h au PAC pour réduire le délai d'attente et de sortie des marchandises[650]. La promotion des transports maritimes de qualité passe par l'adoption et l'utilisation des meilleures normes de qualité et leur application. Les activités des services des auxiliaires des transports maritimes devraient être mieux organisées dans le sens de la promotion des opérateurs nationaux. La mise en place des législations appropriées et harmonisées dans tous les domaines est une priorité à notre avis.

L'amélioration de la compétitivité des ports africains consistera d'abord à identifier les causes de leur non-compétitivité ; ensuite à élaborer et réaliser des projets de développement clés. La réduction des coûts de passage, l'acquisition d'équipements et d'infrastructures adéquats sont autant de propositions devant permettre d'élever le niveau de performance des ports africains face à la concurrence internationale. Au Bénin par exemple, le gouvernement a initié un séminaire gouvernemental pour atteindre les objectifs de compétitivité de son port. Pour renforcer la compétitivité du Port de Cotonou, 80 résolutions ont été préconisées[651] lors de ce séminaire gouvernemental initié et présidé par le Chef de l'Etat[652]. Ces solutions proviennent des groupes de réflexions constitués des acteurs publics et privés de la chaîne portuaire et concernent les aspects réglementaires et institutionnels, les questions d'équipements, d'infrastructures et des espaces portuaires, la gestion opérationnelle, les problèmes liés à la sûreté et à l'acheminement des marchandises. Dans le cadre de la modernisation des infrastructures une série d'actions sont engagées avec le soutien du Millenium Challenge Account[653] (MCA) pour permettre au Port de Cotonou de « *répondre aux normes du Code ISPS, de réduire au minimum les délais de traitement des navires en rade, de rendre possible le délai de 24 heures pour les formalités de*

[650] Le Comité 24 heures installé au Port Autonome de Cotonou est chargé de suivre et de constater au quotidien le respect effectif par tous les acteurs portuaires des mesures et normes de compétitivité devant permettre au PAC de se hisser au rang des ports modernes et crédibles du continent. Un numéro vert : le 81 00 00 00 permet de joindre gratuitement ce Comité. Il fait suite à un séminaire gouvernemental qui recommande la gestion communautaire des questions liées à l'exploitation, à la sécurité et à la promotion du Port de Cotonou à travers le Comité de Coordination des Activités Portuaires (CCAP) qui regroupe l'ensemble des acteurs portuaires, le Conseil de Sécurité et l'Association pour la Promotion du Port de Cotonou (APPC).

[651] BENFRECH (A.G.) : « *Des mesures pour renforcer la compétitivité du Port de Cotonou* », Revue Officielle du PAC, Octobre 2007, 122 pages, pp. 32-35.

[652] « *Séminaire gouvernemental sur le Port de Cotonou* », Port Info, n° 007, 4è trimestre 2007, pp. 5 à 7. Dans ce numéro, on peut lire des développements sur la mise en service de nouveaux équipements de manutention, la délocalisation des opérations de dépotage et d'empotage et les activités pour la mise en conformité du port de Cotonou aux normes internationales de sûreté et de sécurité prescrites par le Code ISPS.

[653] « *Millenium Challenge Account : Signature de la Convention de financement du programme du Bénin* » in Port Info , n° 3, 1er trimestre 2006, p. 20. C'est au titre du compte des Défis du Millénaire que le MCA est placé. Cette Convention a été signée le 22 février 2006 à Washington aux Etats-Unis par le Président Mathieu KEREKOU.

sorties des biens et marchandises du port »[654]. En effet, ce Programme prévoit dans un volet le développement du Port de Cotonou[655].

Une nouvelle politique, après la sinistralité qu'ont connu les compagnies maritimes africaines est à redéfinir au niveau de la Commission de l'UA impliquant les organisations régionales et les Etats. Ces derniers par exemple devraient promouvoir l'acquisition des navires par le renforcement du développement d'instruments de financement pour l'acquisition de ces navires. Avec la fin des conférences maritimes en Europe et la mise en veilleuse ou l'état d'hibernation juridique prolongée du Code de conduite, élaborée par la CNUCED en 1974 qui instituait la règle de partage des cargaisons (40-40-20), il faut définir clairement le tonnage appartenant et devant être exploité par les Etats africains. Le développement d'un environnement juridique et réglementaire pour l'immatriculation des navires est le passage obligatoire afin d'établir un registre africain d'immatriculation des navires. La Commission de l'UA entend dans le cadre de cette politique maritime commune africaine promouvoir et renforcer la mobilisation des ressources financières en faveur du transport maritime. En ce sens, une évaluation des politiques de désengagement des Etats et leurs effets sur le transport maritime devra être réalisée par les experts en la matière. En retour, les Etats pourront faciliter l'obtention de financements aux projets intégrateurs dans le domaine du transport maritime. Tous les domaines liés aux transports maritimes sont à prendre en compte. On peut citer entre autres, l'amélioration des services de soutage (mise en œuvre de centres régionaux de soutage/mise en place de ports pivots offshore, Centres régionaux opérationnels, etc.), la promotion des équipements de transport maritime (construction, réparation des navires et équipements), la promotion et/ou le renforcement des chantiers de construction et de réparation de navires, l'identification et le soutien de chantiers navals de construction et réparation, le développement et le soutien des chantiers navals de construction et de démolition. La réussite de la politique africaine des transports et de la sécurité maritimes dépendra de la faculté des Etats à perdre une partie de leur souveraineté nationale et à mettre en commun leurs forces grâce à un renforcement de la coopération interafricaine et internationale.

[654] DANDJINOU (Jérôme Hounsi) , DG du Port : « *Ensemble, gagnons le pari d'un port attractif et compétitif* » in Port Info, n° 007, 4 è trimestre 2007, p. 3.
[655] « *Volet portuaire du MCA : Contenu et perspectives* » in Port Info, n° 3 préc. pp. 11-17. La composante portuaire comprend quatre axes : une réforme institutionnelle, l'acquisition et l'installation d'un système intégré de sécurité, la construction et la réhabilitation des infrastructures, la formation et l'assistance technique.

C) Renforcement de la coopération interafricaine et internationale

Dans certains domaines déterminés, aucun Etat ne peut à lui tout seul vivre en autarcie. La lutte contre la pollution marine, les crimes transfrontaliers, la question de la piraterie, du terrorisme, etc. en sont de parfaites illustrations. L'obligation de coopération a donc été instituée dans plusieurs textes juridiques à caractère régional, continental et mondial[656]. Dans le cadre de la politique générale adoptée par les organisations régionales et sous-régionales en ce qui concerne la CEMAC par exemple, l'organisation générale des transports maritimes, ; en particulier les mesures de coopération sous-régionale, ou régionale peuvent être demandées aux structures maritimes nationales afin de favoriser l'économie de la région et de la sous-région[657]. En cas de situation critique[658], de piraterie[659], d'un naufrage pouvant entraîner par exemple une pollution marine importante, chaque Etat signataire du Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC met en œuvre son plan national d'urgence[660]. Il s'efforcera également d'appliquer les règles et procédures de coopération prévues par la Convention internationale de 1990, sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollutions par les hydrocarbures[661], en priorité au plan sous-régional. Afin d'atteindre une meilleure sécurité dans les transports maritimes, il faudra non seulement renforcer la coopération interafricaine (1), mais aussi internationale avec le reste du monde à travers surtout les institutions spécialisées des Nations-Unies s'occupant de telles questions (2).

---

[656] Dans le domaine de la protection et de la préservation du milieu marin compte tenu des particularités régionales par exemple, la CMB en son article 197 institue une coopération au plan mondial ou régional. « *Les Etats coopèrent au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes, à la formulation et à l'élaboration de règles et normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention…* ».

[657] Article 412 du Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC préc.

[658] La CMB institue par exemple en son article 98, l'obligation de prêter assistance à quiconque est trouvé en péril en mer (personnes en détresse, abordage). Une collaboration afin d'assurer la sécurité maritime est exigée de tous les Etats côtiers dans le cadre de la recherche et de sauvetage en mer.

[659] Article 100 de la CMB : « *Tous les Etats coopèrent dans la mesure du possible à la répression de la piraterie en haute mer ou en tout autre lieu ne relevant de la juridiction d'aucun Etat* ».

[660] Article 199 de la CMB : « *…Les Etats dans la zone affectée, selon leurs capacités, et les organisations internationales compétentes coopèrent, dans toute la mesure du possible, en vue d'éliminer les effets de la pollution et de prévenir ou réduire à un minimum les dommages. A cette fin, les Etats doivent élaborer et promouvoir conjointement des plans d'urgence pour faire face aux incidents entraînant la pollution du milieu marin* ».

[661] Article 317 du Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC. Il faut ajouter que cette Convention dite OPRC de 1990 est complétée par un Protocole de 2000 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution, par les substances nocives dite Convention OPRC/HNS.

1) Le renforcement de la coopération interafricaine

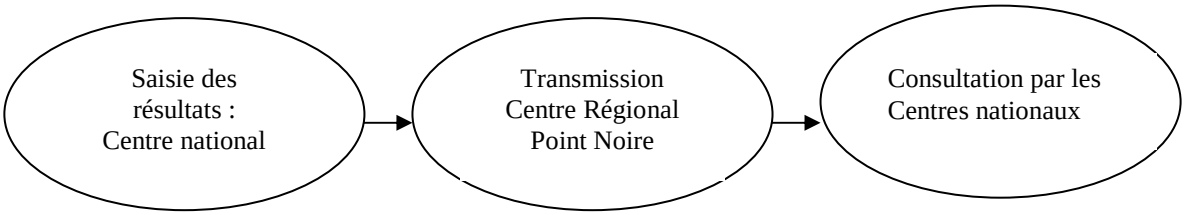
Le renforcement de la coopération entre les Etats africains afin d'atteindre une meilleure sécurité des transports maritimes est à plusieurs niveaux. Dans un premier temps, il appartient aux Etats d'une même organisation sous-régionale ou régionale ayant en commun une mer (Océan atlantique, la Méditerranée, l'Océan indien, etc.) de coopérer dans tous les domaines concernés par les questions de sécurité : c'est la coopération régionale. Ensuite, chaque entité sous-régionale ou régionale pourrait coopérer avec une autre : c'est la coopération interrégionale. Tel est le cas par exemple des trois Memoranda concernant le continent africain. Enfin les Etats à façade maritime devront coopérer grâce à des accords ou arrangements avec les autres Etats sans littoral en vertu des droits d'accès dont disposent ces derniers à la mer institués par les articles 124 et 125 de la CMB : c'est la coopération interafricaine ou continentale.

La coopération régionale, c'est-à-dire les relations ou les accords établis uniquement entre les autorités d'une même région dont nous traiterons ici ne concernent que celles du MOU d'Abuja. Le principe de la coopération est à l'origine même de la signature du MOU d'Abuja. « *La coopération devenue aujourd'hui indispensable entre Etats du port s'exerce essentiellement dans un cadre régional. L'OMI accentue ce mouvement en cherchant à aplanir les disparités économiques, sociales et culturelles de chaque région* ». En effet, c'est le succès du MOU de Paris de 1982 sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Europe qui a amené l'OMI à adopter en 1991 la Résolution A.682 (17) concernant la coopération régionale en matière de contrôle des navires et des déversements en mer[662]. La 18ème session de son Assemblée Générale en novembre 1993 a permis de poser la question de la mise en œuvre de cette Résolution dans les régions d'Afrique. Le MOU d'Abuja contrairement au MOU de Paris doit donc sa naissance à cette Résolution de l'OMI précitée. C'est au niveau de son fonctionnement que l'on perçoit la pertinence du principe de cette coopération régionale. Dans l'accomplissement de cette mission, « *chaque autorité consulte toutes les autres autorités, coopère et échange des informations avec elles en vue de poursuivre les objectifs du Mémorandum* »[663]. Déjà dans le préambule, les autorités maritimes concernées reconnaissent « *qu'une action efficace des Etats du port est nécessaire pour prévenir l'exploitation de navires inférieurs aux normes* ». Elles sont convaincues « *qu'à ces fins, il est nécessaire d'établir un système de contrôle par l'Etat du port*

[662] Dans le Préambule du texte du MOU d'Abuja, référence est faite justement à cette Résolution A.682 (17) de l'OMI.
[663] Article 1.4 du MOU d'Abuja

amélioré et harmonisé et de renforcer la coopération et l'échange d'informations »[664]. Les règles que devront suivre les officiers de contrôle des navires constituent justement l'Annexe 2 du MOU d'Abuja[665]. Une fois le contrôle effectué, les résultats du contrôle sont saisis dans la base de données du Centre national de l'autorité de l'Etat concerné avant d'être transmis au Centre Régional d'Information. Par le principe de la coopération, les autorités maritimes échangent les informations grâce au Centre Régional. Le schéma suivant explique comment cet échange s'effectue en pratique.

Schéma n° 3



S'agissant de la coopération interrégionale, elle devrait être instituée entre les différents Memoranda du continent africain (MOU d'Abuja, MOU de la Méditerranée et de l'Océan indien)[666] et pourquoi pas entre tous les MOU au monde. Cette dernière coopération étant bien entendu, une coopération supra régionale. Le MOU d'Abuja depuis le 19 mai 2005[667] a un statut de membre associé vis à vis du MOU de Paris et du MOU de la mer noire. Une visite de travail et de coopération technique a même été effectuée par le Secrétaire Général du MOU d'Abuja au Secrétariat du MOU de la mer noire à Istanbul en Turquie [668] et du MOU de Paris à Hague au Pays-Bas en janvier 2005. Entre le MOU de Paris et celui de Tokyo, cette coopération existe déjà grâce à l'échange des informations[669].

La coopération interafricaine ou continentale figure dans de nombreux textes notamment la Charte africaine des transports maritimes. Les articles 2 et 3 de cette Charte fixent les principes et objectifs de coopération des Etats africains dans le domaine maritime. Ils doivent « *définir et mettre en œuvre des politiques maritimes harmonisées, capables de favoriser un développement harmonieux et soutenu des flottes maritimes africaines et promouvoir une*

[664] Cf. Préambule du MOU d'Abuja, préc.
[665] Memorandum Of Understanding on Port State Control for the West and Central African Region, signed on 22nd October in Abuja, Nigeria: Annex 2: Guidelines for surveyors to be observed in the inspection of international shipping, p. 21, English version.
[666] Voir : Les initiatives dictées par la géographie océanique et les impératifs environnementaux et de sécurité maritime, supra, s'agissant de ces différents MOU.
[667] Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, 4ème réunion du Comité, 28 au 30 septembre 2005 à Accra (Ghana), Annexes aux documents de travail, 237 pages, p. 29.
[668] Idem, p. 158
[669] Un serveur d'échange des données entre le Mémorandum de Paris et de Tokyo a d'ailleurs été mis en place. Voir : CASLIN (O) : "*Sécurité maritime, l'étau se resserre*", *J.M.M.*, 31 Juillet 1998, p. 1747.

coopération étroite entre Etats d'une même région et entre régions et sous-régions d'Afrique ». La coopération peut prendre diverses formes au niveau continental. Il peut s'agir par exemple de la promotion de la coopération des services de transports maritimes (compagnies africaines, développement des sociétés mixtes (joint ventures) dans le domaine du transport maritime par des consortia et des sociétés d'affrètement). La coopération peut permettre de faciliter l'accès à la mer aux pays sans littoral ou de l'hinterland par la signature et la mise en œuvre des accords de facilitation. Les infrastructures de transport maritime devront être améliorées. La création et le développement des ports secs proches de ces pays sans littoral, l'exploitation des voies d'eau fluviales navigables et, à terme, la construction de canaux navigables vers les pays de l'hinterland sont autant de pistes de réflexion dans ce cadre. La réalisation des corridors de développement par chemins de fer, route, oléoducs, la mise en œuvre par les différents Etats des Conventions inter-Etats sur le transport en transit, la création des Comités de facilitation nationaux et régionaux, permettront à coup sûr de renforcer cette coopération continentale africaine. En Afrique l'information ne circule pas aisément. Aussi, faudrait-il renforcer la communication et l'information entre les différentes administrations de la marine marchande en établissement un réseau d'information entre administrations maritimes africaines. La coopération internationale entre le continent et les institutions spécialisées des Nation-Unies permettra de renforcer davantage la sécurité des transports maritimes, vecteur du développement de l'Afrique.

2) Le renforcement de la coopération internationale

Le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique dépend dans une large mesure, du moins au plan régional de la réussite de la mise en œuvre effective du MOU d'Abuja. Pour ce faire, le MOU d'Abuja pour atteindre ses objectifs doit impérativement coopérer au plan international, non seulement avec les autres MOUs et les industries maritimes[670], mais surtout avec les institutions spécialisées de l'ONU[671] que sont notamment l'OMI et l'OIT afin de bénéficier de leur expertise dans plusieurs domaines : assistance juridique et technique,

[670] Les industries maritimes constituent les organisations regroupant les grands acteurs de la navigation et de la sécurité maritimes, tels que : les Associations d'Armateurs (ITF : International transport workers' Federation, ITOPF : International Tanker Owners Pollution Federation, INTERTANKO : Association des propriétaires indépendants de vrac liquide créée en 1970, INTERCARGO : Association de transporteurs de vrac sec créée en 1980, etc.) ; les sociétés d'affréteurs (OCIMF pour les pétroliers) ; les Associations des sociétés de classification (IACS) ; les mutuelles d'armateurs (P&I Club, LRS : Lloyd Registre of Shipping) ; les Etats de pavillon possédant des flottes nationales ; les systèmes internationaux d'information (EQUASIS : European Quality Shipping Information System qui est une base de données sur la qualité des navires, mis en place le 28 janvier 2000. C'est un accord entre les autorités maritimes du Royaume-Uni, de l'Espagne, de la France, de l'Union Européenne, de Singapour USGC et le Japon ; APCIS de la Fédération de la Russie qui héberge les systèmes d'information du MOU de la mer noire et d'Abuja, dénommé AMIS).

[671] On peut citer l'UIT, l'INMARSAT, l'OMM, l'OHI, etc. Voir NDENDE (M.) : « *L'activité normative des Nations-Unies dans le domaine des transports maritimes internationaux* », préc., pp.11-12.

formation, etc. Rappelons que l'OMI et l'OIT participent en tant qu'observateurs aux travaux des différents Memoranda. Dans le cas précis du MOU d'Abuja, l'OMI a été l'initiateur de la signature de l'accord et participe en tant que conseil et soutien à sa mise en œuvre effective dans la région. Cela va de soi, car la Section 7 du MOU d'Abuja relative à son organisation donne de la composition de son Comité : un représentant de l'OMI, un représentant de l'OIT et un représentant de l'OMAOC.

L'assistance juridique et technique, consiste pour l'OMI et l'OIT de mettre à la disposition des Etats africains en voie de développement, les potentialités d'auto développement[672] par l'envoi des cadres et experts dans les services juridique, informatique, de formation et d'enseignement. Les institutions internationales ne sont les seules à fournir une assistance aux pays du Sud. Elle peut provenir aussi des industries maritimes, des Etats développés du Nord, des autres MOUs des pays développés comme ceux de Paris ou de Tokyo par exemple. La coopération internationale du MOU d'Abuja et de l'Afrique en général avec le reste du monde peut prendre diverses formes. Elle peut être institutionnelle, multilatérale, bilatérale, régionale, sous-régionale ou sectorielle. La coopération sectorielle de l'OMI avec les autorités du MOU d'Abuja concerne la mise en œuvre effective du contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Consciente que ce n'est que dans un cadre régional qu'elle peut mener une lutte efficace contre l'insécurité maritime afin d'assurer une navigation plus sûre et des océans plus propres, l'OMI apporte son assistance juridique aux autorités maritimes du MOU d'Abuja. Cette assistance prend la forme des séminaires de formation aux officiers de contrôle chargés de pratiquer l'inspection des navires dans l'Etat du port pour les familiariser aux techniques et procédures de mise en œuvre de ce contrôle. Ce faisant, l'OMI entend harmoniser au plan mondial les procédures de contrôle des navires[673] afin que les autorités maritimes puissent atteindre leur quota de navires à contrôler selon la périodicité retenue qui est de 6 mois entre deux contrôles[674].

Dans le cadre des activités de coopération technique et financière, notamment en matière de formation, l'OMI a mis en place plusieurs programmes d'assistance technique. On peut citer

[672] COLARD (Daniel) : « *Les relations internationales de 1945 à nous jours* », éd. Armand Colin, 8ème édition, Paris 1999, p. 264.

[673] Le Secrétaire Général de l'OMI, en reconnaissant les différences entre les régions, prône néanmoins la standardisation des procédures de contrôle des navires par l'Etat du port. Voir son discours de l'ouverture du 2ème Atelier Régional sur le contrôle des navires par l'Etat du port pour les accords des Secrétaires généraux et directeurs des Centres d'information in « Annexes aux documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja tenue du 22 au 24 octobre 2003 à Brazzaville au Congo, p. 106.

[674] L'affaire « *Klauss Johns* » du 26 juin 2003 démontre les interrogations soulevées par la prolifération de contrôle des navires dans les ports d'une même région, Cité par NGO MBOGBA (P.), préc. pp. 44-45.

entre autre le *programme PICT* et la *Stratégie du Mémorandum d'entente d'Abuja jusqu'en 2010*.

Le Programme Intégré de Coopération Technique de l'OMI (PICT) a été élaboré par l'OMI pour soutenir les gouvernements à évaluer, mettre en place ou consolider les mesures en matière de contrôle des navires par l'Etat du port. Ce programme concerne :

- la formation des PSCO[675],
- la création de centres ou de systèmes d'information interrégional et régional[676],
- la formation des administrateurs de banques de données[677],
- l'élaboration d'un programme d'assistance financière.

La *Stratégie du Mémorandum d'entente d'Abuja jusqu'en 2010* est un document programme présenté par le Secrétariat du Mémorandum d'entente d'Abuja, l'Afrique du Sud, l'Angola, le Congo, le Ghana, la Guinée, le Nigeria, le Sénégal et la Sierra Leone à l'occasion de la 83ème session du Comité de la Sécurité Maritime (MSC) de l'OMI au point 17 de l'ordre du jour. Ce document programme, vise à renforcer les capacités administratives et opérationnelles du Mémorandum d'entente d'Abuja en matière de contrôle des navires par l'Etat du port. Le document met en exergue « *des projets clés qui devraient produire des résultats précis pour la période 2007-2010 et peuvent être répartis en trois points :*

- *projets administratifs ;*
- *projets techniques ;*
- *projets opérationnels* »[678].

Le Secrétariat du Mémorandum d'entente d'Abuja propose l'exécution, avec l'appui technique et financier de l'OMI et autres partenaires du développement, de même qu'avec la contribution des Etats membres, les projets suivants :

- tenue de la deuxième Conférence ministérielle sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région couverte par le Mémorandum d'entente d'Abuja en février 2010;

[675] La formation des officiers chargés du contrôle des navires par l'Etat du port (PSCO) est un besoin urgent si l'on se réfère au Préambule et à la Section 6 (programme de formation et séminaires) du MOU d'Abuja.

[676] Un centre régional d'information permet d'assurer la communication entre les autorités maritimes de la région, des autres MOU, les industries maritimes sans occulter l'OMI. C'est la clé de réussite l'instrument de succès de la coopération internationale pour éliminer les navires inférieurs aux normes.

[677] Les gestionnaires ou administrateurs des bases de données ont la délicate mission de reporter et de retransmettre sans erreur, donc fidèlement dans les bases de données nationales et régionales les données statistiques recueillies sur les navires contrôlés. Les autorités du MOU de Paris dans l'optique de la coopération internationale ont mis à la disposition des responsables du MOU d'Abuja, leur manuel de formation pour les PSCO sur support informatique et organisent des séminaires de formation à leur endroit. Voir Annexes aux documents de travail de la 3ème réunion du Comité du MOU d'Abuja, préc. pp.106-107.

[678] MSC 83/17/3 du 20 juillet 2007, Sous Programme d'Assistance technique dans le domaine de la Sécurité et de la Sûreté maritimes, Stratégie du Mémorandum d'entente d'Abuja jusqu'en 2010 in Annexes 6ème Réunion du Comité du MOU, Cotonou 2008, pp. 214 et s.

- création des Centres nationaux d'information sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans tous les Etats membres du MOU d'Abuja ;
- examen des infrastructures maritimes de la région, en particulier dans le contexte des visites et des inspections, et de la simplification des échanges de renseignements au sein de la région couverte par le MOU d'Abuja ;
- création d'un registre des fonctionnaires chargés du contrôle par l'Etat du port (ROPSCO) ;
- campagne pour la mise en œuvre des procédures de contrôle par l'Etat du port dans la communauté/région du MOU d'Abuja ;
- promotion à long terme de la mise en place d'administrations maritimes dans la région couverte par le MOU d'Abuja ;
- renforcement des capacités en matière de communication dans la région couverte par le MOU d'Abuja ;
- amélioration de l'harmonisation des activités relatives au contrôle des navires par l'Etat du port au sein de la région couverte par le MOU d'Abuja ;
- promotion d'un secteur des transports maritimes sûr, sécurisé et respectueux de l'environnement et enfin ;
- formation et renforcement des capacités : sessions de formation sur le lieu de travail à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'Etat du port et formation sur le lieu de travail des gestionnaires des bases de données.

Afin de mieux exécuter ce projet ambitieux, ses initiateurs ont élaboré un calendrier indiquant le nom du projet, la date, les ressources nécessaires et les coûts liés à son exécution. Puisque ce sont les mêmes Etats membres qui financeront principalement le Secrétariat, nous émettons un léger doute quant à la bonne volonté de mener à bien et à terme ce programme tant qu'il leur est déjà difficile de régler leurs arriérés de contributions financières pour être à jour[679]. Peut-être le fait que l'OMI soutienne les efforts déployés par les Autorités du MOU d'Abuja à travers le MSC, dans le cadre de son programme de renforcement des capacités en matière de contrôle par l'Etat du port pourrait faire l'effet d'un catalyseur. En effet le MSC est invité à examiner et à noter la *Stratégie du MOU d'Abuja pour la période 2007-2010,* en vue d'une coopération et d'une assistance techniques éventuelles.

[679] Voir les obstacles juridiques et matériels quant à la mise en œuvre du MOU d'Abuja, supra.

Suite à la demande formulée par le Secrétariat du MOU d'Abuja, d'autres projets ont été déjà exécutés pour le compte des Etats membres du MOU d'Abuja[680]. On peut noter par exemple le projet TC/0113-2000 relatif au Séminaire national sur le PSC tenu à Accra au Ghana du 24 au 28 septembre 2008 et le projet TC/0102-17-2000 relatif à la mission de consultation sur la mise en place d'un Centre d'Information du MOU d'Abuja sur le PSC au Congo, du 7 au 14 décembre 2007. D'autres projets sont envisagés et sont en cours de réalisation. Il s'agit entre autres des projets TC/0151-09-2000 relatif à une formation de personnel pour les inspections sur le PSC en Angola ; TC/0154-03-2000 relatif à deux cours nationaux de formation sur le PSC au Sénégal et en Mauritanie ; TC/0154-04-2000 relatif à un Atelier régional sur la sécurité opérationnelle des ferries et les navires non Conventionnels au Sénégal en 2009 et enfin TC/051-017-2000 relatif au cours de formation sur le PSC pour les inspecteurs des navires au Japon.

L'Organisation Internationale du Travail a une compétence universelle pour élaborer des Conventions à vocation sociale pour tous les travailleurs. Sa mission est « l'*amélioration du sort des travailleurs et l'instauration d'un régime de travail plus humain, seules garanties d'une paix solidement établie* »[681]. Dans le domaine maritime, elle a élaboré plusieurs normes de travail afin de réglementer le travail maritime et d'améliorer les conditions de vie des gens de mer[682]. La Convention n° 147 adoptée en 1976 fixant les normes minima à observer sur les navires marchands a véritablement donné naissance au contrôle social des navires. Contrairement à L'*Acuerdo de Vina del Mar* à qui l'on reproche de ne pas accorder une importance à l'objectif social, le MOU d'Abuja, fait référence à cette Convention en tant qu'« Instrument pertinent ». Il accorde dès son Préambule une importance « *à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires* ». Le contrôle social des navires qu'institue cette Convention dans les MOUs de Paris et d'Abuja est difficile à mettre en œuvre en raison de la multitude de textes auxquels elle se réfère. En outre les PSCO lors de leurs contrôles doivent encore se référer à d'autres normes de l'OMI. Heureusement, la Convention du Travail Maritime, 2006 a consolidé toutes les normes du travail maritime en un instrument unique. En général, la Convention n° 147 de l'OIT distingue deux types de contrôle : le contrôle des navires marchands et celui des navires de charge d'une jauge brute inférieure à 500 tonneaux. Cette deuxième catégorie de contrôle fait l'objet de l'Annexe 2, Section 5 du MOU d'Abuja. Concernant la première catégorie, c'est-à-dire

[680] Annexes 22 Activités de coopération technique de l'OMI pour les Etats membre du MOU d'Abuja in Annexes 6ème Réunion du Comité du MOU, préc. pp. 228-229.

[681] RIPERT (G.) : « *Les Conventions internationales du travail maritime de 1926* », Revue de Droit maritime comparé, janvier-juin 1928, pp.36 et s.; VALTICOS (N.) : « *Cinquante années d'activité normative de l'Organisation Internationale du Travail* », R.I.T. 1996, pp. 431 et s.

[682] On estime qu'entre 1919, date de sa création, et 1988 , l'OIT a adopté 166 Conventions et 174 Recommandations sur le travail en général. Voir OIT : « *Conventions et Recommandations sur le travail maritime* », BIT, Genève 1988, p. 2.

les navires marchands, deux directives conditionnent l'application de la Convention n° 147 de l'OIT sur les normes minima à observer. La première directive concerne six Conventions de l'OIT objet de l'Annexe 2, Section 4 du MOU d'Abuja[683]. La deuxième directive concerne une série d'éléments d'information pour les inspecteurs traitant des questions telles que : les procédures de contrôle des navires nationaux de l'Etat du pavillon, la formation professionnelle, les brevets de capacité des fonctionnaires et enfin la durée de travail et les effectifs. Au regard des difficultés rencontrées par les Etats à ratifier ladite Convention, dont parle régulièrement le Secrétaire Général du MOU d'Abuja, l'OIT a le devoir de favoriser la coordination des activités de tous les Etats membres afin de leur permettre d'atteindre les objectifs qu'elle-même s'est fixée. Elle doit donc coopérer avec les autorités du MOU d'Abuja et en général celles des institutions de l'UA et des Etats pour voir s'agrandir les chances de ratification de son nouvel instrument qu'est la CTM, 2006.

[683] Voir NGO MBOGBA (P.), préc. pp. 89-90

CONCLUSION DE LA DEUXIEME PARTIE

Le droit des transports et de la sécurité maritime n'est pas une nouvelle matière inconnue sous le ciel du continent africain. Les Etats ayant une façade maritime et même les Etats sans littoral sont familiers de nos jours aux questions liées aux transports et à la sécurité maritime. Les Etats riverains de l'Océan Atlantique en signant le MOU d'Abuja sous les auspices de l'OMI entendent mettre en œuvre dans cette région du continent, tous les moyens juridiques et matériels afin de renforcer la sécurité dans les transports maritimes. Le MOU d'Abuja est un accord pertinent qui se réfère aux Conventions internationales en matière de sécurité maritime. Le « *port state control* » qu'il institue permet aux officiers de contrôle des navires étrangers d'effectuer le contrôle technique plus que le contrôle social dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre. Etant un accord pertinent en matière de sécurité maritime il peut permettre de renforcer la sécurité maritime en Afrique. Les Etats ont donc le devoir d'organiser comme il se doit ce contrôle par les administrations maritimes nationales.

Le droit des transports maritimes s'est construit en Afrique après l'accession des Etats à la souveraineté internationale grâce à l'adoption des Codes de la marine marchande de chaque Etat. Certains Etats maritimes africains ont mis en chantier d'importantes réformes tendant à moderniser leurs législations en la matière au regard des évolutions du droit maritime au plan international. L'union faisant la force, des régions de l'Afrique comme l'Afrique Centrale et l'Afrique de l'Ouest ont signé le MOU d'Abuja, instrument de communautarisation du droit de la sécurité maritime, dans la dynamique de la communautarisation de leurs législations. On peut citer dans ce cadre, en Afrique centrale le Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC et en Afrique de l'Ouest, des initiatives au sein de l'UEMOA. Au plan continental, on peut retenir la *Charte africaine des transports maritimes* adoptée le 11 juin 1994 à Addis Abeba en cours de révision et qui propose d'asseoir une coopération africaine en vue « *d'une coordination et d'une harmonisation des politiques maritimes* » des Etats africains, « *tant dans leurs relations mutuelles que dans leurs relations avec les Etats tiers* »[684]. Le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique est selon nous, un vaste chantier juridique et matériel qui doit passer par plusieurs étapes (nationale, sous-régionale, régionale et continentale). C'est la raison pour laquelle, il est impérieux, non seulement de mettre en œuvre effectivement les MOUs concernant l'Afrique[685] afin d'atteindre leurs objectifs, mais également de les

[684] Voir Charte africaine des transports maritimes, préc., préambule, Articles 2 et 3.
[685] MOU de la Méditerranée, MOU d'Abuja et MOU de l'Océan indien.

communautariser à travers une politique maritime commune africaine initiée par la Commission de l'UA et inspirée de celle de l'Union Européenne en la matière tout en tenant compte des spécificités africaines. Rappelons que c'est la Directive 95/21 adoptée par le Conseil le 19 juin 1995 sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Europe qui a rendu les dispositions du MOU de Paris contraignantes permettant justement à la Commission de l'UE de sanctionner les Etats membres en cas de manquement. La Cour Commune de Justice et d'Arbitrage[686] de l'Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique (OHADA), basée à Abidjan ou la Cour Africaine de Justice[687] une fois installée pourraient être compétentes pour connaître de ces questions sécuritaires.

Si la nécessité de la protection de l'environnement marin suite aux catastrophes maritimes dans les années 70 et la justification de la mise en œuvre d'une politique de la sécurité maritime au sein de l'Union constituent les fondements de la politique commune de l'UE dans le domaine des transports et de la sécurité maritime, la politique commune de l'Afrique en la matière pourrait s'appuyer sur la nécessité de mettre fin aux pertes en vie humaine suite aux catastrophes maritimes et celle du développement du continent. « *En l'espace seulement de quatre ans, l'Afrique connaît deux catastrophes maritimes l'une aussi meurtrière que l'autre : la catastrophe du ferry Joola survenue au Sénégal le 26 septembre 2002 avec environ 2000 morts, et celle du ferry Al-Salam 98 produite le 3 février 2006, au large des côtes égyptiennes avec près de 1400 morts ou disparus* »[688]. L'analyse des causes de ces catastrophes : surcharge des navires, mélanges des passagers et du fret, court trajet, rotations fréquentes, non-respect des normes de sécurité, prouve qu'elles persisteront et augmenteront si un véritable contrôle des navires ne se fait dans le cadre d'une politique de la sécurité maritime concernant l'Afrique. Une perte en vie humaine entraîne de graves conséquences, non seulement pour la famille du *decujus*, mais aussi constitue un gâchis sur le plan économique pour un Etat. L'Afrique a besoin de ses bras valides pour assurer son développement et chaque fois que des personnes meurent en mer, cela constitue une grande perte pour les pays originaires des morts et le continent tout entier. Dans le passé, la mer avait déjà englouti tous ceux qui se révoltaient lors des traversées pour le nouveau monde concernant la tragédie de l'esclavage et du commerce triangulaire. Il faut à tout prix arrêter cette

[686] Rappelons que l'OHADA a été institué par le Traité de Port Louis du 17 octobre 1993. L'harmonisation du droit des Affaires en Afrique se traduit par l'adoption des Actes Uniformes. A ce jour, huit (8) Actes uniformes sont en vigueur dans cet espace politico-économique africain.

[687] Dans « *le Programme phare de l'Union Africaine - Nepad* », on peut noter l'installation de la Cour Africaine de Justice dans les 5 engagements de l'Union Africaine. Voir Plan Stratégique de la Commission de l'Union Africaine, vol. 3 : Plan d'Actions 2004-2007, Programmes pour accélérer l'intégration du continent, Mai 2004, p. 80. voir www.au.org.

[688] Voir NGO MBOGBA (Paulette) : « *De l'urgence de l'effectivité des MOUs dans les pays du Sud* », préc., in RAMATRANS, p. 19.

hémorragie qui risque d'épuiser, si l'on n'y prend garde, le secteur économique déjà fragilisé et moribond. Dans le cadre de la politique commune africaine des transports et de la sécurité maritime que nous appelons de tous nos vœux à se mettre en place rapidement, les mesures institutionnelles, juridiques et matérielles préconisées par le Plan d'Actions de la Commission devront être déclinées en de véritables propositions devant aboutir à cette politique africaine. La nouvelle politique devra prendre en compte les préoccupations des Etats sans littoral qui disposent néanmoins d'un droit d'accès à la mer reconnu par les textes internationaux. Des Accords de coopération signés entre les Etats maritimes et ceux sans façade maritime permettront la vitalité de la coopération et le succès d'une telle politique continentale.

CONCLUSION GENERALE

Le MOU d'Abuja permet-il effectivement de renforcer la sécurité des transports maritimes en Afrique ? Pour répondre à cette question, il nous a fallu distinguer l'esprit du texte et sa pratique. Dans le premier cas, le texte du MOU affiche clairement dès son préambule la nécessité d'accroître la sécurité maritime. Cependant dans la pratique, nous avons observé sur le terrain que d'énormes obstacles d'ordre juridique et matériel freinent le bon fonctionnement du MOU d'Abuja, qui au demeurant constitue un accord pertinent du fait de sa référence aux Conventions internationales en la matière. Ces obstacles devront être éliminés grâce à des actions telles que l'acceptation formelle du texte qui vaut ratification par toutes les autorités maritimes. Il est temps que l'Angola, le Cameroun et la Guinée Equatoriale, qui avaient participé aux travaux préparatoires et qui n'avaient pas signé le Mémorandum en 1999, le signent à présent et l'acceptent formellement de même que les 6 Etats restants. L'acceptation formelle suppose a priori la mise en place des administrations maritimes performantes avec des officiers de contrôle bien formés, capables d'inspecter un nombre suffisant de navires fréquentant les ports des Etats concernés (25% des navires en escale). Chaque Etat dans le cadre de l'échange des informations, doit disposer d'un centre maritime avec à la clé le système d'information du MOU d'Abuja dénommé AMIS. Au plan régional, les activités du Centre régional d'information du Mémorandum basé à Pointe Noire au Congo devront démarrer immédiatement. Le Secrétariat Général du Mémorandum a également la responsabilité de publier à temps le rapport annuel des activités du MOU d'Abuja. Cependant, les autorités nationales en amont auront fait de leur mieux pour transmettre au Secrétariat tous les rapports d'inspections faites dans leur port respectif. Les navires de commerce, les navires de passagers, les pétroliers, ect. régulièrement contrôlés à cause de la hantise de l'immobilisation ou des amendes fortes à payer feront ainsi des efforts afin d'être en règle concernant les Conventions internationales en matière de sécurité maritime.

Les Conventions internationales techniques ne cessent d'évoluer et de se renforcer au fur et à mesure que se produisent les catastrophes maritimes dans le monde. On peut même avancer sans se tromper que le droit de la sécurité maritime est né et évolue en fonction de l'événement. Alors que le Commandant du bord du *Titanic,* se vantant des prouesses technologiques de sa conception disait que même Dieu ne pourrait rien contre le navire, la fin de l'histoire, c'est-à-dire son naufrage avec plus de 1500 morts, a néanmoins permis d'adopter la Convention SOLAS sur la sauvegarde de la vie en mer. Le Code international de la gestion de la sécurité maritime dénommé Code ISM a justement été adopté suite à l'accident du navire *Herald of free enterprise. « Le Code ISM est particulièrement séduisant dans sa conception, puisqu'il crée et organise un lien entre la réalité du navire et celle de l'entreprise. En effet, le Code ISM impose qu'il y ait un*

responsable uniquement affecté à la sécurité au sein de toute entreprise. Cette organisation illustre tout à fait l'idée que, au sein de l'entreprise, la notion de sécurité doit être globale et indivisible » [689]. En ce qui concerne particulièrement notre sujet, rappelons que si le Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port a été adopté ; (le MOU d'Abuja a été adopté d'ailleurs sur son modèle), c'est le naufrage du *Tanio* qui a été la goûte d'eau ayant entraîné le débordement du vase. Tout dernièrement, le Code ISPS a été adopté notamment, suite aux attentats du 11 septembre 2001 aux Etats-Unis. Il a trait à la sûreté des navires et des installations portuaires dans le cadre de la prévention des risques intentionnels. La particularité des Conventions techniques de l'OMI est, comme l'a si bien souligné Madame ODIER, que ces Conventions sont évolutives et se renforcent de plus en plus grâce à l'événement. « *La SOLAS et la MARPOL sont toutes deux extrêmement intéressantes, parce qu'elles sont continuellement en refonte, s'enrichissant constamment des expériences et intégrant continuellement des dispositions nouvelles qui s'adaptent aux réalités* »[690]. A titre d'illustration, la règle 13G[691] de l'annexe I de la MARPOL[692] a été modifiée dans le sens du renforcement des inspections des pétroliers suite au naufrage de l'*Erika* dont le procès en appel s'est ouvert à Paris le lundi 5 octobre 2009. Rappelons que le jugement de première instance sur cette affaire avait été rendu le 16 janvier 2008, condamnant Giuseppe Savaresse, l'armateur du navire, Antonio Pollara, son gestionnaire technique ; la Société de classification Rina et Total son affréteur au voyage. Six prévenus ont comparu en appel contre quinze en première instance car le commandant du navire, les officiers des secours, les affréteurs à temps et le Directeur des transports maritimes de Total avaient été relaxés. Le commandant du navire est cependant rejugé en raison de l'appel interjeté par le parquet à son encontre. Les parties civiles recherchent quant à elles la confirmation de la décision des premiers juges et la notion de préjudice écologique ou environnemental que cette affaire a inauguré[693].

Le MOU d'Abuja comme nous l'avons démontré dans cette étude poursuit également deux autres objectifs à savoir : la protection de l'environnement marin et l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires. Dans une approche globale, la protection de l'environnement a des incidences sur la sécurité maritime. Autrement dit, la

[689] ODIER (Françoise) : « *Des transports maritimes sûrs, Fédération française des sociétés d'assurances* », Les Entretiens de l'assurance-1999, Atelier 13, La sécurité des transports maritimes.
[690] idem
[691] Cette Règle concerne les transporteurs de bruts existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 20 000 tonnes et les transporteurs de produits existants d'un port en lourd égal ou supérieur à 30 000 tonnes.
[692] Voir Règle 13F de MARPOL
[693] BRITZ (Caroline) : « *« Erika » Le procès en appel s'ouvre à Paris* », Le Marin du vendredi 2 octobre 2009, p. 6.

protection de l'environnement est un moyen de renforcement de la sécurité maritime[694]. Le droit international de l'environnement « *a pour objet de protéger la biosphère contre les détériorations majeures et les déséquilibres qui pourraient en perturber le fonctionnement normal* »[695]. La biosphère désigne la totalité de l'environnement à protéger contre toutes sortes de perturbations ou de nuisances[696]. La notion de protection suppose qu'il y a déjà des atteintes ou de grands risques d'atteinte à l'environnement[697]. La sécurité maritime par contre vise principalement la prévention[698] avant les actions curatives. Comment la protection de l'environnement influence t-elle la sécurité maritime ? Les événements de mer notamment les naufrages des navires entraînent des conséquences humaines, matérielles et environnementales importantes. Une catastrophe écologique marque le plus souvent l'inadaptation ou requiert l'amélioration des normes de prévention aux atteintes à l'environnement. Le droit de la sécurité maritime ne fait que progresser au fur et mesure que se produisent les accidents maritimes qui entraînent des pollutions par la cargaison ou les résidus. Le naufrage de l'*Amoco Cadiz* avec ses conséquences environnementales a fait progresser ce droit. En France par exemple, les CROSS ont vu le jour après cette catastrophe. En 1978, la Convention de Londres de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires a été renforcée par un nouveau Protocole. Aux Etats-Unis, l'accident d'*Exon Valdez* en 1989 en Alaska a été le détonateur de la prise de mesures unilatérales en matière de sécurité maritime. L'OPA ajustement été adopté un an après cette catastrophe. Les naufrages de l'*Erika* et du *Prestige* ont entraîné en Europe, une régionalisation de la sécurité maritime et son renforcement au sein de l'Union Européenne. Les Etats européens et surtout l'Union Européenne ont véritablement fait progresser le droit de la protection de l'environnement et celui de la sécurité maritime. En mettant en place pour la première fois, un contrôle harmonisé commun à l'ensemble des Etats de l'UE, l'OMI a pris le train en marche en proposant aux autres régions du monde de reprendre le même modèle. C'est d'ailleurs ainsi que le MOU d'Abuja a pu être signé concernant la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre en ce qui concerne le contrôle des navires par l'Etat du port. L'UE, grâce à la communautarisation du

[694] LEFEVRE (Hélène) et COURDE (Pierre-Antoine) : « *La sécurité maritime et la protection de l'environnement : quelles contradictions ?* », Séminaire de DEA de droit maritime et océanique, Neptunus

[695] KISS (Alexandre) et BEURIER (Jean-Pierre) : « *Droit international de l'environnement de l'environnement* », Collection études internationales, 3è éd, A. Pedone, Paris, 2004, 503 pages, p.19.

[696] BEURIER (Jean-Pierre) et a., in : « *Droits maritimes* », Dalloz Action 2009/2010, p. 1124, Titre 81 : La protection de l'environnement, ntmt. 81.12 Tableau de classement des pollutions.
Il y a diverses sources de pollution du milieu marin. La classification généralement retenue est basée sur : l'origine de la pollution (pollutions océaniques, telluriques, atmosphériques) ; l'identification du polluant (les pollutions bactériologiques, chimiques, radioactives, thermiques et mécaniques) ; et enfin la cargaison ou les résidus (les pollutions opérationnelles c'est-à-dire volontaires et accidentelles).

[697] BULHER (Jean-Claude) : « *Les marées noires : prévention et réparation* », D.M.F. 637, mai 2003, pp. 471-475.

[698] Réflexion de l'Académie de Marine sur la prévention des catastrophes maritimes : texte approuvé par l'Académie au cours de sa séance du 16 avril 2003, D.M.F. 637, mai 2003, pp. 454-470.

MOU de Paris, a créé « *un droit contraignant nouveau, comme dans l'application plus rigoureuse des règles antérieures. Ces dispositions concernent aussi bien les mesures préventives que les mesures curatives* »[699]. Les mesures préventives sont entre autres, l'information sur les navires[700], leur suivi[701] tout au long de leur vie ; le contrôle de l'Etat du port[702] et enfin la lutte contre les déversements de déchets d'exploitation des navires et des résidus de cargaison[703]. Les mesures curatives concernent le développement des lieux de refuge afin d'aider les navires en détresse[704] ; l'indemnisation des dommages dus à une pollution par hydrocarbures et enfin la sanction des opérations de déballastages[705]. La protection de l'environnement a donc contribué à une évolution notoire et réelle du droit de la sécurité maritime afin de diminuer le risque maritime. Il faut entendre ici par risque maritime, l'éventualité d'un événement pouvant provoquer des conséquences dommageables à l'entreprise maritime. L'expédition maritime coure en effet des risques, non seulement en ce qui concerne le navire, son équipage et sa cargaison ; mais aussi peut entraîner des conséquences sur l'environnement en cas de naufrage. Le renforcement des normes de protection de l'environnement entraîne donc une diminution du risque. Cependant, le respect de ces normes de sécurité est assujetti à plusieurs paramètres. Les armateurs voulant bien rentabiliser leur

---

[699] BEURIER (Jean-Pierre) : *« La sécurité maritime et la protection de l'environnement : évolutions et limites* », D.M.F. n° 645, février 2004, pp.99-112, notamment p. 101.

[700] L'information sur le navire a été à l'origine de la signature à l'initiative de la France, du Mémorandum d'entente sur le système d'information « Equasis » au Siège de l'OMI le 17 mai 2000. Il regroupe les administrations de sept Etats à savoir : l'Espagne, les Etats-Unis, la France, le Japon, le Royaume-Uni, Singapour et enfin la Commission Européenne.

[701] Au sein de l'UE, il était devenu impérieux de mettre en place un cadre juridique de suivi des navires. C'est l'objet de la Directive 2002/59/CE du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic, des navires et de l'information. En cas de risque pour l'environnement ou la sécurité maritime, l'Etat membre peut mettre en demeure le capitaine de faire cesser ledit risque. Il peut restreindre les mouvements du navire, imposer un itinéraire au capitaine, envoyer s'il le faut à bord une équipe d'évaluation afin d'assister celui-ci, ou même l'obliger à appareiller dans un lieu de refuge. Cette Directive abroge celle 93/75/CEE du 13 septembre 1993.
Voir la nouvelle Directive in JOCE, n° 208 du 5 août 2002, p 10.

[702] Voir la Directive 95/21 de juin 1995 successivement modifiée et les Paquets *Erika* I, II et III, supra ; la création de l'Agence Européenne de Sécurité Maritime par le Règlement 1406/2002 du 27 juin 2002 (JOCE L 208 du 5 août 2002) ; l'institution du Comité pour la sécurité maritime et la prévention des pollutions par les navires (COSS) par le Règlement CE du Parlement et du Conseil du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la préservation des pollutions par les navires du fait de la création du COSS, (JOCE L 324 du 29 novembre 2002, p. 53).

[703] La Directive 2000/59 du 27 novembre 2000 impose aux Etats membres de se doter d'installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison. Voir JOCE L 332/81 du 28 novembre 2000. En France, voir Décret 2003-920, JO du 27 septembre 2003, p. 16521.

[704] Voir Article 20 de la Directive 2002/59/CE du 27 juin 2002.
Voir JANBON (Laetitia). : « *Les lieux de refuge* », D.M.F. n° 643, février 2003, pp. 157-167.

[705] En France, la loi 2001-380 du 3 mai 2001, article L. 218-10 du Code de l'environnement a renforcé les sanctions à l'encontre des capitaines auteurs de ces faits dans les zones sous juridiction : 4 ans d'emprisonnement et 600 000 euros d'amende. Voir D.M.F. 645, février 2004, p. 113 et s.
Voir SIMON (Patrick) : « *La pénalisation du droit est-elle efficace en matière de pollution ?* », DMF n° 645, pp. 166-168.

entreprise de transport, réduisent quelques fois les coûts d'exploitation du navire (équipage, maintenance). Lorsque le fret est peu élevé par exemple, afin de compenser les éventuels manques à gagner, ceux-ci n'hésitent pas à sacrifier sur l'autel de la rentabilité, le respect des normes pertinentes en matière de sécurité. Dans tous les cas, la protection de l'environnement appelle à la responsabilité des acteurs du transport maritime.

En effet, « *la Convention de Bruxelles de 1969 a modifié sensiblement le paysage de l'armement pétrolier et a entraîné le lourdes conséquences, comme l'arrivée de propriétaires indépendants qui sont à l'origine des montages économico-financiers maintes fois dénoncés et destinés à fuir leurs responsabilité* »[706]. Ceux-ci doivent normalement respecter les règles de prévention aux atteintes à l'environnement, et dès que leur responsabilité est engagée[707], ils devront indemniser les dommages provoqués par leur fait (responsabilité civile). C'est l'application du principe pollueur-payeur. Selon ce concept de pollueur-payeur, consacré par certaines Conventions internationales[708], celui qui pollue l'environnement doit prendre en charge les coûts causés par la pollution. Ce principe, non coercitif au départ[709], a été repris dans la Recommandation de l'OCDE du 26 mai 1972 sur les principes directeurs relatifs aux aspects économiques des politiques de l'environnement. Ensuite, les Etats l'ont intégré dans leur législation nationale. Ainsi, selon le nouveau Code rural français, il est le principe « *selon lequel, les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de lutte contre celle-ci, doivent être supportés par le pollueur* »[710]. La Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 avait institué le mécanisme d'indemnisation des dommages dus à la pollution[711]. Le Protocole additionnel du 27 novembre 1992 à la Convention présume le propriétaire du navire responsable de tout dommage par pollution résultant d'une fuite ou d'un rejet d'hydrocarbures de son navire[712]. Cependant, celui-ci peut limiter le plafond de la réparation en tenant compte du

[706] BEURIER (J-P), préc. in DMF n° 645, février 2004, p. 107.

[707] Outre la responsabilité des propriétaires de navire, celle des affréteurs peut être aussi engagée selon l'article 3 g4 de la Convention de Bruxelles de 1969 révisé en cas de faute intentionnelle ou inexcusable. En effet si le dommage résulte de « *leur fait ou de leur omission personnels…commis témérairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement* », leur responsabilité sera engagée.

[708] Voir Convention de Londres du 29 décembre 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets ;
Convention d'Helsinki du 17 mars 1992 sur la protection et l'utilisation des cours d'eau trans-frontaliers et les lacs internationaux ;
Convention d'Helsinki du 9 avril 1992 pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique.

[709] Principe 16 de la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement durable

[710] Article L. 200-1 du nouveau Code rural français

[711] Cependant, pour bénéficier du fonds d'indemnisation, aucune demande d'indemnisation ne pouvait être introduite (article 3 g4) contre les préposés ou les mandataires du propriétaire. Un vide subsistait également concernant l'affréteur.

[712] Ce protocole a eu le mérite de modifier l'article 3 g4 de la Convention de 1969 en ajoutant à la liste des présumés responsables : les pilotes, les personnels des opérations de sauvetage et enfin « *tout affréteur, armateur ou armateur gérant du navire* ».

tonnage du navire. Cette somme étant dérisoire, il a été institué au plan mondial un fonds international d'indemnisation dénommé FIPOL, alimenté par chaque tonne de pétrole débarqué dans un Etat signataire de la Convention qui l'a institué. Ce plafond est régulièrement rehaussé car il y a le plus souvent une disproportion entre le montant des plafonds de réparation et le montant réel des dommages occasionnés par une marée noire. Les Affaires de l'*Erika* et du *Prestige* en sont une parfaite illustration. Du fait de l'inefficacité de ce système, il a été mis en place en Europe le fonds COPE (pouvant atteindre 1 milliards d'euros) permettant de résoudre en partie ce manque. Ainsi les dommages subis par les victimes pourraient être couverts. Néanmoins, on se demande s'il ne faut pas réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures[713], en sachant qu'il faudrait rechercher encore et toujours la responsabilité du propriétaire du navire avant toute action. La protection de l'environnement fait partie de la sécurité maritime au sens large, car l'application rigoureuse des règles de sécurité entraîne une diminution du risque de dommage à l'environnement.

Les conditions de vie et de travail des marins à bord des navires, influencent également positivement ou négativement la question de la sécurité maritime (prévalence des accidents). Le marin ayant fait l'objet d'un contrat d'engagement, une fois embarqué doit être en mesure de travailler dans de meilleures conditions. C'est la raison pour laquelle, leur activité ne cesse d'être encadrée par les Conventions internationales. L'Etat du pavillon a le devoir de veiller à la mise en œuvre et au respect des réglementions internationales en cette matière[714]. La durée du travail et de repos sur le navire, seul lieu de travail et de repos, est strictement réglementée par plusieurs instruments internationaux. Les catastrophes maritimes ne sont-ils pas majoritairement provoqués à plus de 80% par l'homme ? C'est la raison pour laquelle, un accent particulier a été mis dans le texte du MOU d'Abuja sur l'amélioration des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires.

D'une manière générale, le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique doit être la résultante de la mise en œuvre du droit de la sécurité édicté par les organisations internationales, par les acteurs privés du transport maritime (transporteur, chargeur, auxiliaires, Assurance, Société de classification, etc.). Les acteurs publics que sont l'Etat du pavillon et l'Etat du port sans oublier l'Etat côtier[715] doivent contrôler le respect des instruments

---

[713] VIALARD (Antoine) : « *Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?* », D.M.F. n° 637, spécial mai 2003, p. 435-453.

[714] BEURIER (J-P) et CHAUMETTE (P.) : « *Abordages de chalutiers par des cargos, fatalité ou inconscience ?* », Le Marin, 7 mars 2003.

[715] Voir notamment la Convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur l'intervention en haute mer. En raison du droit d'auto-protection de l'Etat côtier et du respect des règles de la navigation internationale, ce dernier peut même intervenir jusqu'en haute mer.

pertinents internationaux. Toutes les Conventions internationales en matière de sécurité maritime (notamment celles de l'OMI), de protection de l'environnement (notamment la CMB) et d'amélioration des conditions de vie et de travail des marins (celles de l'OIT), mettent l'accent sur la compétence exclusive de l'Etat du pavillon à contrôler le respect et la mise en œuvre des normes internationales. Dans le domaine de la sécurité maritime, l'Etat du pavillon n'est-il pas responsable de la navigabilité du navire? [716] La navigabilité du navire n'est-elle pas l'une des obligations de l'Etat du pavillon à l'égard de ses navires ? En effet, selon l'article 94-3 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, dénommée CMB, « *Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne : la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité* ». Normalement, l'obligation de mettre le navire en état de navigabilité incombe au transporteur et à l'assuré maritime. Pourquoi la retrouve t-on ici dans une Convention internationale ? Tout simplement parce qu'un navire conforme aux normes de sécurité (conditions techniques de construction et d'équipement) est assimilable par la Convention à un navire en état de navigabilité. Ainsi, la navigabilité du navire n'est pas synonyme de flottabilité. Elle dépasse cette notion et concerne donc sur le plan matériel, « *le bon état de la coque, du pont, les moyens de propulsion et de direction, les installations et les équipements, l'armement en personnel navigant compétent et en nombre suffisant, l'aptitude du navire au transport de la cargaison et à la conservation des marchandises* »[717]. Si en droit international, le principe de la compétence exclusive de l'Etat du pavillon[718] veut que « *les navires naviguent sous le pavillon d'un seul Etat et sont soumis …à sa juridiction exclusive en haute mer* »[719], une fois en escale dans un port et à quai, l'Etat du port ne peut-il pas exercer la police de la navigabilité et en général un contrôle sur le respect des normes de sécurité sur les navires étrangers? En général, l'Etat du pavillon a le devoir d'adopter des réglementations[720], de veiller à leur mise en œuvre[721] et de sanctionner tous

[716] BOISSON (Philippe) : « *Navigabilité du navire et responsabilité des Etats* », in Liber Amicorum, Roger Roland, Edition Larcier 2003, pp. 57-73.
[717] Idem, p. 57
[718] Les fondements des pouvoirs de l'Etat du pavillon reposent sur la nationalité, c'est-à-dire la relation juridique existante entre le navire et l'Etat. C'est ce que la Convention de Genève de 1958 en son article 5 appelle le « *lien substantiel entre l'Etat et le navire* », condition préalable à toute immatriculation (Article 91 de la CMB). Le contenu du lien entre le navire et l'Etat du pavillon a été clairement défini par la Convention sur l'immatriculation des navires du 7 février 1986. Deux éléments sont nécessaires : la mise en place d'une administration maritime compétente et le rôle que doit jouer l'Etat du pavillon dans le contrôle des sociétés propriétaires de navires et des navires. Voir Article 5 de ladite Convention sur les devoirs de l'administration. Malheureusement elle n'est jamais entrée en vigueur.
[719] Article 92-1 de la CMB
[720] Article 10-1 de la Convention de Genève de 1958 sur la Haute Mer (navigation, exploitation, construction et équipement du navire).
Article 94-4 de la CMB renforce les matières à réglementer : (l'inspection du navire, présence à bord des cartes marines, de publications nautiques, du matériel et des instruments de navigation, la direction du navire par un

les contrevenants[722]. Par contre, dans ses eaux intérieures, particulièrement dans ses ports, l'Etat du port a progressivement acquis des compétences pour contrôler les navires étrangers faisant escale ou visitant ses ports. Deux fondements justifient les prérogatives de l'Etat du port en la matière : le droit d'autoprotection et la police internationale de la navigation. Ce droit de contrôle limité par la CMB[723] (étendue des pouvoirs et procédures de mise en œuvre très strictes) au départ se renforce de plus en plus grâce à leur extension par l'OMI et surtout dans un cadre régional à travers les Memoranda. En matière de pollution de l'environnement par exemple, selon l'article 217 de la CMB, « *les Etats veillent à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux respectent les règles et normes internationales…ainsi que les lois et les règlements qu'ils ont adoptés conformément à la Convention afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires et ils adoptent les lois et règlements et prennent les mesures nécessaires pour leur donner effet. L'Etat du pavillon veille à ce que ces règles, normes, lois et règlements soient effectivement appliqués, quel que soit le lieu de l'infraction* »[724]. L'Etat côtier[725] et celui du port[726] disposent eux aussi des pouvoirs afin d'ouvrir une enquête et de sanctionner tout capitaine de navire ayant été convaincu de pollution dans les zones sous juridiction. Il en est de même en matière de contrôle de la navigabilité visant à éviter une pollution[727]. Le droit international reconnaît même à tout Etat de prendre des mesures visant à empêcher la pollution à la suite d'un accident de mer[728]. Le MOU d'Abuja permet-il de renforcer la sécurité des transports en Afrique ?

La mise en œuvre effective du MOU d'Abuja peut permettre de tendre vers l'objectif du renforcement de la sécurité maritime en Afrique par le contrôle de l'Etat du port. Il est un instrument de la communautarisation du droit de la sécurité des transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre. Sa communautarisation aux plans régional et continental peut être le socle devant permettre aux Institutions de l'Union Africaine de définir et de mettre en œuvre une

---

capitaine et des officiers compétents, connaissant parfaitement les règles internationales afin de mieux les appliquer).

[721] Voir Article 5-1 et 2 de la Convention de Genève de 1958 préc.
Voir aussi, Article 94-2 de la CMB : obligation de contrôle effectif de l'Etat du pavillon.
Selon les Conventions techniques de l'OMI, les obligations de l'Etat du pavillon concernent l'exécution de visites et d'inspections à bord des navires dans le but de leur délivrer des certificats de sécurité. Voir notamment les articles 13, 16-3 et 20 de la Convention de 1966 sur les lignes de charge, la Règle 6.e, 13 de SOLAS.
L'Etat du pavillon peut confier à des Sociétés de classification la visite et l'inspection des navires. Mais cette délégation de pouvoir ne concerne que les normes techniques. Les normes sociales et celles relatives à la formation et à la qualification des gens de mer ne peuvent être déléguées.

[722] Voir notamment les articles 11 de la Convention sur la Haute Mer préc. et 97 de la CMB

[723] Article 219 limité à la préservation de l'environnement

[724] Article 217 de la CMB : Pouvoirs de l'Etat du pavillon.

[725] Article 220 : Pouvoirs de l'Etat côtier.

[726] Article 218 de la CMB : Pouvoirs de l'Etat du port.

[727] Article 219 de la CMB.

[728] Article 221 de la CMB.

nouvelle et véritable politique maritime commune, inspirée de celle de l'UE, à l'ensemble du continent africain au cœur de laquelle se trouvera la sécurité des transports maritimes. Les organisations internationales à travers le renforcement des règles de la sécurité dans les différentes Conventions sur la question n'attendent que tous les Etats africains les ratifient et les appliquent correctement dans leur espace territorial dans lequel ils sont souverains. C'est d'ailleurs de cette manière que s'est construite progressivement la politique commune de l'UE en matière de sécurité maritime. L'Union Européenne, depuis le Traité de Maastricht du 7 février 1992, grâce à la Commission a publié une communication en date du 24 février 1993 relative à une politique commune de la sécurité maritime au sein de l'Union. La Résolution du Conseil européen n° 93/C271/01 du 8 juin 1993 a ajouté le volet prévention de la pollution à cette politique commune du renforcement de la sécurité maritime, et a ainsi présenté un véritable programme en ce sens. Ce programme reprend les objectifs de la Commission et introduit dans l'ordre communautaire non seulement les Conventions internationales de l'OMI et de l'OIT, mais aussi le Mémorandum d'entente de Paris de 1982 sur le contrôle des navires par l'Etat du port. Dès juillet 1993, au sein de l'UE, un Règlement[729] a pris en compte les amendements à la Convention internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) et ceux concernant la Convention internationale sur la prévention de la pollution de la mer par les navires (MARPOL). Rappelons que les Protocoles du 4 juillet 1991 et de 1997 à MARPOL font partie intégrante du corpus des normes communautaires du fait qu'ils instituent des nouvelles normes renforcées. L'UE a produit et continue de produire d'importantes normes en matière de renforcement de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution par ses nombreux Règlements, Directives et Décisions. Retenons le Règlement[730] du 30 janvier 2007 qui prévoit l'intervention du Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, dénommé COSS dans le cadre de la Directive du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction des sanctions pénales en cas d'infractions.

Des fondements institutionnel, juridique et commercial justifient largement la définition d'une politique commune africaine des transports et de la sécurité maritime. Si en Europe, la protection de l'environnement suite aux catastrophes ayant entraîné des marées noires a été le facteur déclencheur de leur politique commune, les nombreuses pertes en vie humaine suite aux naufrages des navires en Afrique peuvent constituer le pilier devant permettre à la Commission de l'UA de travailler son Plan d'Actions afin qu'il aboutisse à une véritable politique des transports maritimes. Il est évident que les politiques sectorielles ou régionales devront être

[729] Règlement CEE n° 2158/93 de la Commission du 28 juillet 1993
[730] Règlement n° 93/2007 du 30 janvier 2007 modifiant le Règlement n° 2099/2002

coordonnées pour déboucher sur une politique continentale intégrant les besoins des Etats sans littoral. L'action des Etats dans leurs ports et aussi en mer, ainsi que la coopération inter africaine et internationale seront les clés incontestables de la réussite de cette politique commune.

TABLE DES ANNEXES

1) Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (version anglaise et française)

2) Règlement intérieur du MOU d'Abuja

3) Lettres d'acceptation des dix Etats ayant adhéré formellement au MOU d'Abuja

4) Formulaire et fonctionnement du système d'information dénommé AMIS, Tableau comparatif sur le frais de contrôle des différents MOU.

5) Rapport d'inspection de l'Etat du port (formulaire A et B) et Ports des Etats membres du MOU d'Abuja.

6) MOU de la Méditerranée

7) Modèles de documents sur la sûreté du navire et des installations portuaires

8) Etat de ratification des Conventions internationales au 31 mars 2008

9) Questionnaire interview au Ministre des transports et de la marine marchande du Congo

10) Différentes lettres de stage, réponses et transmission de rapport de stage

11) Relance du ministre des transports béninois au sujet de la 6è réunion du Comité du MOU d'Abuja

12) Liste des navires à inspecter et divers documents du MOU de Paris

13) Schéma récapitulatif de l'étude



MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR THE WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION

SIGNED ON 22ND OCTOBER 1999

IN ABUJA, NIGERIA

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION (WCA-MOU-PSC)

The Maritime Authorities* of:

Angola
Benin
Cameroon
Cape Verde
Congo
Côte d'Ivoire
Equatorial Guinea
Gabon
The Gambia
Ghana
Guinea
Liberia
Mauritania
Namibia
Nigeria
Senegal
Sierra Leone
South Africa
Togo

Hereinafter referred to as **'the Authorities"**

Recognizing the need to increase maritime safety and the protection of the marine environment and the importance of improving living and working conditions on board ships;

Noting the established training methods and programmes for port State control officers and the urgent need to implement a training programme for PSCOs in the region;

Noting with appreciation the progress achieved in these fields, in particular by the International Maritime Organisation (IMO) and the International Labour Organisation (ILO); noting also IMO Resolution A.682 (17), concerning Regional Co-operation in the Control of Ships and discharges;

Noting the following MINCONMAR resolutions:

Resolution No. 166/55E/97 adopted in Abuja, in December 1997, and;
Resolution No. 172/10/98 adopted in Brazzaville on 30 October 1998.

Mindful that the principal responsibility for the effective application of standards laid down in international instruments rests upon the authorities of the State whose flag a ship is entitled to fly;

Recognizing that effective action by port States is required to prevent the operation of sub-standard ships;

Recognizing also the need to avoid distorting competition between ports;

Convinced of the necessity, for these purposes, of an improved and harmonized system of port State control and of strengthening co-operation and the exchange of information;

Have reached the following understanding:

---

* Maritime Authorities are the national maritime administration designed for the implementation of this Memorandum (see Annex 1).

SECTION 1 COMMITMENTS

1.1. Each Authority will give effect to the provisions of the present Memorandum and the Annex thereto, which constitute an integral part of the Memorandum, and take all necessary steps to ratify or accede instruments relevant for the purposes of this Memorandum.

1.2. Each Authority will establish and maintain an effective system of Port State Control with a view to ensuring that without discrimination as to flag, foreign merchant ships visiting the ports of its State comply with the standards laid down in the relevant instruments defined in Section 2.

1.3. Each Authority will achieve, within a period of 3 years from the coming into effect of the Memorandum an annual total inspections corresponding to 15% of the estimated number of individual foreign merchant ships, hereinafter referred to as " ships", which entered the ports of its State during a recent representative period of 12 months. The Committee established pursuant to Section 7.1 will monitor the overall inspection activity and its effectiveness throughout the region. The Committee will also adjust the target inspection rate based on experience gained and progress made in the implementation of the Memorandum of understanding.

1.4 Each Authority will consult, co-operate and exchange information with the other Authorities in order to further the aims of the Memorandum.

SECTION 2 RELEVANT INSTRUMENTS

2.1 For the purposes of the Memorandum "relevant instruments" are, together with the Protocols and amendments to these instruments and related codes of mandatory status as and when they come into force the following instruments:

- The International Convention on Load Lines, 1966 (LOADLINE 66)
- The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74);
- The Protocol of 1978 relating to the International Convention for Safety of Life at sea, 1974;
- The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relation thereto (MARPOL 73/78);
- The International Convention on standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers, 1978 (STCW 78);
- The Convention on the International Regulations for preventing Collisions at Sea, 1972;(COLREG 72)
- The International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969; (TONNAGE 69)

- The Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No.147),

2.2 With respect to the merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147), each Authority will apply the instructions in Annex 1 for the application of ILO publication "Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guidelines for procedure".

2.3. Each Authority will apply those relevant instruments which are in Force and to which its State Is a Party. In the case of amendments to a relevant instrument each Authority will apply those amendments which are in force and which its State has accepted. An instrument so amended will then be deemed to be the "relevant instrument " for that Authority.

2.4. When inspecting a ship flying the flag of s State not party to a Convention or to a "relevant instrument" as amended for the purpose of port State control, the Authorities which are party to such Convention or "relevant instrument", as amended, shall ensure that thee treatment given to such ship and its crew is not more favourable than that given to ships flying the flag of State which is party to that Convention or "relevant instrument".

2.5. In the case of ships below 500 Gross Tonnage, the Authorities will apply those requirements of the relevant instruments which are applicable and will to the extent that a relevant instrument does not apply take such action as may be necessary that those ships are not clearly hazardous to safety, health or the environment having regard, in particular to Annex 2.

SECTION 3 INSPECTION PROCEDURES, RECTIFICATION AND DETENTION

3.1.1 In implementing the Memorandum, the Authorities will carry out inspections which will consist of a visit on board a ship in order to check the validity of the certificates and other documents relevant for the purposes of the Memorandum as well as the condition of the ship, its equipment and crew, as well as the living and working conditions of the crew.

3.1.2. The Authority shall ensure that the Port State Control Officer (PSCO) shall, as a minimum, check the certificates and documents listed in Annex 2, to the extent applicable and satisfy himself of the overall conditions of the ship including the engine room and the accommodations and the hygienic conditions.

3.2.1. Whenever there are clear grounds for believing that the condition of a ship or of its equipments or crew does not substantially meet the requirements of a relevant instrument more detailed inspection shall be carried out, including further checking of compliance with on-board operational requirements.

3.2.2. Clear grounds exist when the PSCO finds evidence, which, in his professional judgement warrants a more detailed inspection of ship, equipment or crew. The Authorities will consider facts regarded as clear ground, "inter alia"; those set out in Annex 3.

3.2.3. Nothing in these procedures should be considered as restricting the powers of the Authorities to take measures within its jurisdiction in respect of any matter to which the relevant instruments relate.

3.2.4 The relevant procedures and guidelines for control of ships specified in Annex 2 shall also be applied.

3.3 In selecting ships for inspection, the Authority of the following ships:

- ships visiting a port of a State, the Authority of which is a signatory to the Memorandum, for the first time or after an absence of 12 months or more;

- ships which have been permitted to leave the port of a Sate, the Authority of which is a signatory to the Memorandum, on the condition that the deficiencies noted must be rectified within a specified period, upon expiry of such period;

- ships which have been reported by pilots or port authorities as having deficiencies which may prejudice their safe navigation;

- ships whose statutory certificates on the ship's construction and equipment, have not been issued in accordance with the relevant instruments;

- ships carrying dangerous or polluting goods, which have failed to report all relevant information concerning the ship 's particulars, the ship's movements and concerning the dangerous or polluting goods being carried to the competent authority of the port and coastal state;

- ships which have been suspended from their class for safety reasons in the course of the preceding six months.

3.4 The Authorities will seek to endeavour to avoid inspecting ships which have been inspected within the previous 6 months by other Authorities, unless there are clear grounds for inspection. These procedures are not applicable to ships listed under 3.3., which may be inspected whenever the Authority deems appropriate.

3.5.1. Inspection will be carried out only by a person, duly authorised by its Authority to carry out Port State inspections and responsible to that Authority, who fulfils the requirements of paragraph 3.5.3 and the qualification criteria specified in Annex 4.

3.5.2. The PSCO carrying out Port State Control may be assisted by a person with the required expertise at the discretion of the Authority when such expertise cannot be provided by his Administration.

3.5.3. The PSCO carrying out Port State Control and the person assisting him shall have no personal or commercial interest either in the port of inspection or in the ships inspected, nor shall be PSCO be employed or undertake work on behalf of non-governmental organisations which issue statutory and classification certificates or which carry out the surveys necessary for the issue of those certificates to ships.

3.5.4. Each PSCO shall carry a personal document in the form of an identity card issued by his authority Indicating that the PSCO is authorised to carry out inspections. A common standard for such an identity card is attached at Annex 5.

3.6.1. On completion of an inspection the master of ship shall be provided by the PSCO with a document In the form specified in Annex 6 to this Memorandum, giving the results of the inspection and details of any decision taken by the PSCO and of the corrective action to be taken by the master, owner or operator.

3.6.2. The Authorities shall be satisfied that any deficiencies confirmed or revealed by the inspection are rectified.

3.6.3. In the case of deficiencies which are clearly hazardous to safety, health or the environment the Authority will detain the ship or will stop the operation in relation to which the deficiencies have been revealed. The detention order or the stoppage of the operation shall not be lifted until the hazard is removed, except under the conditions provided for in 3.8.1. below.

3.6.4. When exercising his professional judgement as to whether or not a ship should be detained, the PSCO shall be guided by the criteria set out in Annex 2.

3.7. in the event that a ship is detained, the Authority shall immediately inform the administration of the State whose flag the ship is entitled to fly and the Consul or, in his absence, its nearest diplomatic representative of the action taken. Where relevant, the organisation responsible for the issue of the certificates shall also be informed.

3.8.1. Where deficiencies referred to in 3.6.3. cannot be remedied in the port of inspection, the Authority may allow the ship to proceed to another port, or the nearest repair yard subject to any appropriate conditions determined by that Authority with a view to ensuring that the ship can so proceed without danger to safety, health or the environment. In such circumstances, the Authority will notify the competent Authority of the State where the next port of call or the repair yard is situated, the parties mentioned in 3.7 and any other Authority as appropriate. Notification to Authorities will be made in accordance with Annex 7. The Authority receiving such notification will inform the notifying Authorities of action taken.

3.8.2. The Authorities will take measures to ensure that ships referred to in 3.8.1. which either proceed to sea without complying with the conditions determined by the Authority which detained the ship or which do not call into the agreed port or yard to undertake repairs, shall be refused access to any port within this Memorandum until the owner or operator and the Flag State notify the Authority of the State where the ship was found defective or the Authority which receives the vessel that the ship complies with all applicable requirements of the relevant instruments. In the latter case, the receiving Authority will notify all other Authorities of such compliance.

3.8.3. In the exceptional event of "force majeure", access to a specific port may be permitted to minimise the risk of loss of life or of pollution.

3.9. The provisions of Section 3.7 and 3.8 are without prejudice to the requirements of relevant Instruments or procedures established by international organisations concerning notification and reporting procedures relating to port State Control.

3.10 When exercising control under the Memorandum, the Authorities will make all possible efforts to avoid unduly detaining or delaying a ship. Nothing in the Memorandum affects rights created by provisions of relevant instruments relating to compensation for undue detention or delay.

3.11 In case the master, owner or agent of the ship notifies the Port State Control Authorities prior to or upon arrival of the vessel at the port, of any damage, breakdown or deficiency to the ship, its machinery and equipment, which is intended to be repaired or rectified before the ship sails from that port, the detention should be issued only if deficiencies justifying detentions are found after master has given notification that the ship was ready for inspections. The same procedure applies when port State control Authorities are notified that the ship is scheduled to be surveyed at the port with respect to flag, statutory or class requirements.

3.12 In exceptional circumstances, when a ship on its way to a specified repair yard needs to call at a port for temporary repairs for safety reasons, it may be allowed into that port. All commercial operations are forbidden, except the unloading of its cargo or bunkers if required for safety reasons. The ship may be allowed to proceed to the specified repair yard only if the flag State of the ship has issued statutory certificates to the ship restricting their validity to that specific voyage, the port State is satisfied that such ship shall not pose undue risk to safety of ship, or to the environment or cause undue hardship to the crew.

3.13 The owner or the operator of a ship will have the right of appeal against a detention to higher administrative Authority or to the Court of competent jurisdiction, according to the law in each country. However, an appeal shall not cause the detention to be suspended.

3.14 Should an inspection reveal deficiencies warranting detention of a ship, all cost relating to inspection subsequent to the first shall be covered by the ship owner or the operator. The detention shall not be lifted until full payment has been made or a sufficient guarantee has been given for the reimbursement of the costs.

SECTION 4 PROVISION OF INFORMATION

4.1. Each Authority will report on its inspection under the Memorandum to the Secretariat and their results, in accordance with the procedures specified in Annex 8.

4.2. The Authorities will supply the following information to the Memorandum Secretariat:

a) Number of PSCOs working on their behalf on port State inspections. Where PSCOs work on a part-time basis, the total is corrected into a number of full-time employed PSCOs;

b) number of individual ships entering their ports in a representative year prior to the Memorandum;

c) fees for inspections, if any.

This information will be updated annually.

SECTION 5 OPERATIONAL VIOLATIONS

The Authorities will upon the request of another Authority endeavour to secure evidence relating to suspected violations of the requirements on operation matters of Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, relating thereto. In case of suspected violations involving the discharge of harmful substances, an Authority will, upon the request of another Authority, visit in port the ship suspected of such a violation in order to obtain information and, where appropriate, to take a sample of any alleged pollutant. In the cases referred to in this article, the requesting Authority should state that the Flag State of the ship has already been notified of the alleged violation.

SECTION 6 TRAINING PROGRAMMES AND SEMINARS

The Authorities will endeavour to establish appropriate training programmes and seminars.

SECTION 7 ORGANISATION

7.1. A Committee composed of a representative of each of the Authorities that are party to the Memorandum will be established. A representative of the International Maritime Organisation, the International Labour Organisation and the Maritime Organisation of West and Central Africa will be invited to participate without vote in the work of the Committee. Representatives of the maritime Authorities of other African States and, subject to the provisions of Section 10, any other Organisation or Authority which the Committee may deem appropriate, may be accorded the status of observer without vote.

7.2. The Committee will meet at least once a year and at such other times as it may decide.

7.3. The Committee will:

- Carry out the specific tasks assigned to it under the Memorandum;
- Promote by all means necessary, including seminars for surveyors, the harmonization of procedures and practices relating to the inspection, rectification, detention and the application of 2.4;
- Develop and review guidelines for carrying out inspections under the Memorandum;
- Develop and review procedures, including those related to the exchanges of information;
- Keep under review other matters relating to the operation and the effectiveness of the Memorandum;
- Promote by all means necessary the harmonization of the operation and effectiveness of this Memorandum with those of similar agreements for other Regions;
- Adopt the budget and decide the contributions of every Party to the Memorandum.

7.4 Expect where provided otherwise (in section 9), the Committee will take its decisions acting on simple majority.

7.5 A Secretariat will be established in accordance with the following principles:

a) The Secretariat is a non-profit making body located in [Lagos], Nigeria;

b) The Secretariat will be totally independent from any maritime administration or organisation;

c) The Secretariat will be governed by and be accountable to the Committee;

d) The Secretariat will have a bank account into which all dues and contributions are made;

e) the Secretariat will operate from the established bank account in accordance with the budget determined by the Committee.

7.6 The secretariat acting under the guidance of the Committee and within the limits of the r resources made available to it, will:

- prepare meetings, circulate papers and provide such assistance as may be required to enable the Committee to carry out its functions;
- facilitate the exchange of information, carry out the procedures outlined in Annex 2 and prepare reports as may be necessary for the purposes of the Memorandum;
- carry out such other work as may be necessary to ensure the effective operation of the Memorandum.

SECTION 8 FINANCIAL MECHANISM

The costs for running the Secretariat and the Information Centre are financed by:

- the financial contribution of every Party to the Memorandum;
- gifts and subscriptions by donor countries or organisations.

Each Party to the Memorandum undertakes to settle its financial contribution to the costs for running the Secretariat and the Information Centre, in conformity with the decisions and procedures adopted by the Committee.

SECTION 9 AMENDMENTS

9.1 Any Authority, which has accepted the Memorandum, may propose amendments to the Memorandum.

9.2 In the case of proposed amendments to sections of the Memorandum, the following procedure will apply:

a. The proposed amendment will be submitted through the Secretariat for consideration at least six weeks before the Committee meets.

b. Amendments will be adopted by a two-thirds majority of the representative of the Authorities present and voting in the Committee.

If so adopted an amendment will be communicated by the Secretariat to the Authorities for acceptance.

9.3 The amendments of Section 2.1. are adopted by two-thirds of the representatives of

the Authorities present and voting which are party to the new Convention proposed for inclusion as "relevant instrument".

9.4 An amendment will be deemed to have been accepted either at the end of a period of six months after adoption by the representatives of the Authorities in the Committee or at the end of any other period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption, unless within the relevant period an objection is communicated to the Secretariat by an Authority.

9.5 An amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any different, period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee.

9.6 In the case of proposed amendments to Annexes of the Memorandum the following procedure will apply:

a. The proposed amendment will be submitted through the Secretariat for consideration by the Authorities;

b. the amendment will be deemed to have been accepted at the end of a period of three months from the date on which it has been communicated by the Secretariat unless an Authority requests in writing that the amendment should be considered by the Committee. In the latter case the procedure specified in 9.2 will apply;

c. the amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any period determined unanimously by the Authorities.

SECTION 10 ADMINISTRATIVE PROVISIONS

10.1. The Memorandum is without prejudice to the rights and obligations under any international instrument.

10.2. A Maritime Authority of a State, which complies with the criteria specified in Annex 9, may adhere to the Memorandum with the consent of all Authorities which have accepted the Memorandum.

10.3. The Memorandum remains open for signature to West and Central African States for twelve (12) months at the MOWCA headquarters. After this date, States will be able to accede to the Memorandum if they meet those requirements which are laid down in Annex 9..

10.4.. Acceptance or accession will be effected by a written communication by the Maritime Authorities to the Secretariat.

10.5 The Secretariat will inform the Maritime Authorities who have signed the Memorandum of any signature or written communication, or of acceptance or accession and of the date on which such an event has taken place.

10.6 This Memorandum will enter into force for each Authority ninety (90) days from the date of acceptance or accession.

10.7 Any Maritime Authority or Organisation wishing to participate as an observer will submit in

writing an application to the Committee and will be accepted as an observer subject to the unanimous consent of the Representatives of the Authorities present and voting at the Committee meeting.

10.8 Any Authority may withdraw from the Memorandum by providing the Committee with 60 days notice in writing.

10.9 The English and French versions of the Memorandum are equally authentic.

This Memorandum is signed at Abuja on the Twenty-second day of October of One Thousand Nine Hundred and Ninety Nine by the following Authorities.

MARITIME AUTHORITIES SIGNING THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR THE WEST AND CENTRAL AFRICAN REGION

This Memorandum is signed in Abuja, Nigeria, on Twenty-second day of October of One Thousand Nine Hundred and Ninety Nine, by the following Authorities:

Angola/ Angola	
Benin/ Bénin	Mr. M.A.D. Dehoue Directeur de Cabinet
Cameroun/ Cameroon	
Cape Verde/ Cap Vert	Pas de Dan Convalho Silva Mr. J. Carvalho Silva Harbour Master Port of Praia
Congo/ Congo	Mr. J. Ayoulove Directeur de Cabinet du Ministre Des Transports, de l'Aviation Civile, Chargé de la Marine Marchande
Côte d'Ivoire/ Côte d'Ivoire	
Equatorial Guinea/ Guinée Equatoriale	
Gabon/ Gabon	Le Général d'Armée I.Ngari Ministre des Transports et de la Marine marchande
The Gambia/ La Gambie	Mr. M.J.O. Jobe High Commissioner to the Federal Republic of Nigeria.

Ghana/ Ghana		Mr. M. Hammah Deputy Minister of Roads and Transport.
Guinea/ Guinée		Mr. A. Conde Secrétaire Général Ministère des Travaux Publics et Des Transports
Liberia/ Libéria		Mr. L.A. Kromah DeputyCommissioner/Admin. Bureau of Maritime Affairs
Mauritania/ Mauritanie	Sous réserve d'acceptation	Mr. C. Ould Khaled Directeur de la Marine Marchande Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime
Namibia/ Namibie	Subject to Accession	Mr. M.M. Nangolo Director Maritime Affairs Ministry of Works, Transport and Communications
Nigeria/ Nigéria		Dr. (Mrs) K. Chikwe Minister of Transport
Senegal/ Sénégal		Mr. S. Cisse Ambassador to the Federal Republic Of Nigeria
Sierra Leone/		Mr. A.G. Bangali Permanent Secretary Ministry of Trade, Industry and Transport
South Africa/ Afrique du Sud	Subject to Acception	Mr. N.A. Van Niekerk Principal Officer South African Maritime Safety Authority
Togo/ Togo	Sous réserve d'acceptation	Mr. S. Sikao Directeur des Affaires Maritimes Ministere des Transpports et des Ressources Hydrauliques

International Maritime Organisation	Mr. W.A. O'Neil Secretary – General
International Labour Organisation	For the Director-General Mr. D. Appave Head, Maritime Branch
Maritime Organisation of West and Central Africa (MOWCA).	For the Chairman MOWCA Mr. J. Ayoulove

ELECTED OFFICERS:

Chairman (Nigeria)	Ms. A.. Pepple Permanent Secretary Federal Ministry of Transport
Vice-Chairman (Côte d'Ivoire)	Mr. M.D. Moussako Inspecteur des navires et de la navigation maritime
Rapporteur (Congo)	Mr. A..C. M indou Chef du service de la Securite De la navigation maritime
Secretary	Mr. F. Plaza Senior Deputy Director
Secretary (MOWCA)	Mr. M. T. Addico Secretary General

ANNEX 1

LIST OF MARITIME ADMINISTRATIONS " MARITIME AUTHORITIES"

(PORT STATE CONTROL FOCAL POINTS)

ANGOLA
First Focal Point
Direccao Nacional Da Marinha Mercante E Portos
Ministry of Transport
P.O. Box 2393
Luanda
Tel: 394 347/339 847/390 034
Fax: 339 848

BENIN
Direction de la Marine Marchande
B.P. 1234
Cotonou
Tel: 314669
Fax: 315845

CAMEROON
Director of Maritime Affairs and Inland Waterways
P.O. Box 416
Douala
Tel: 237 428 956
Fax: 237 428 956

CAPE VERDE
Ship Inspector
Direccao General de Marinha E. Portos
P.O. Box 7
Mindelo
S. Vicente
Tel: 238 324 243
Fax: 238 324 343

REPUBLIC OF CONGO
First Focal Point
Directeur Général de la Marine Marchande
B.P. 1107
Pointe Noire
Tel : 242 942 326/940 107
Fax: 242 944 832

Alternative Focal Point
Commandant du Port Autonome de Pointe - Noire
B.P. 711
Pointe-Noire
Tel: 242 940 049
Fax: 242 942 042

COTE D'IVOIRE
First Focal Point
Directeur des Affaires Maritimes et Portuaires
B.P. 67
Abidjan
Tel: 225 221630
Fax: 225 215 317

Alternate Focal Point
Port Autonome d'Abidjan
Département Sécurité/Département Juridique
B.P. V 85
Abidjan
Tel: 225 23 80 00
Fax: 225 23 80 80

GABON
First Focal Pointe
Direction Générale de la Marine Marchande
Ministère de la Marine Marchande et de la Pêche
B.P. 803
Libreville
Tel: 241 760185/760600/745307
Fax: 241 760185/720042

Delegue des Affaires Maritimes
B.P. 43
Port Gentil
Tel: 241 552453/560089
Fax: 241 553547

THE GAMBIA
First Focal Point
Permanent Secretary
Ministry of Works, Communications and Information
Banjul
Tel: 220 227 406
Fax: 220 227 268

Alternate Focal Point
Director of Maritime and Shipping Services
Gambia Ports Authority
Wellington Street
Banjul – The Gambia

GHANA
First Focal Point
Shipping Commissioner
Shipping Division
Ministry of Roads and Transport
P.O. Box M 38 Accra
Tel: 233 21663506
Fax: 233 21667114

Alternative Focal Point
Deputy Shipping Commissioner
Shipping Division
Ministry of Roads and Transport
Tel: 233 21 662122
Fax: 233 21667114

GUINEA
First Focal Point
Chef Division Sécurité Maritime et Affaires Portuaires
Direction Nationale de la Maribne Marchande
B.P. 06
Conakry
Tel: 224 412 743/453 539
Fax: 224 412 604/412 848

Alternate Focal Point
Commandant Adjoint du Port de Conakry
Port Autonome de Conakry
B.P. 805
Conakry
Tel: 224 412/412 728
Fax: 224 412 604

LIBERIA
The Honorable Commissioner
Bureau of Maritime Affairs
Tubman Boulevard
P.O. Box 10-9042
100 Monrovia 10
Tel: 226069
Fax: 227044
E-mail: **maritime@liberia.net**

MAURITANIA
First Focal Point
Directeur de la Marine Marchande (DMM)
Direction de la Marine Marchande
Ministère des Pêches et de l'Economie Maritime
B.P. 137
Nouakchott
Tel: 2222 578 93/52476-96
Fax: 2222 531 46

NAMIBIA
First Focal Point
Deputy Director, Opeations
Ministry of Works, Transport and Communications
Directorate of Maritime Affairs
Private Bag 5004
Walvis Bay
Tel: 264 064 203 317/207 977
Fax: 264 064 205 266

Alternate Focal Point
Director, Maritime Affairs
Ministry of Transport
Directorate of Maritime Affairs
Private Bag 5004
Walvis Bay
Tel: 264 061 208 2195
Fax: 264 061 228 560

NIGERIA
First Focal Point
Director of Maritime Affairs
Ministry of Transport
Federal Secretariat, 2nd Floor, Annex iii
Shehu Shagari Way
Maitama
Abuja
Tel: 09 523 6094/523 7050
Fax: 09 95237015

SENEGAL
Directeur de la Marine Marchande
Direction de la Marine Marchande
B.P. 4032
Dakar
Tel: 821 3643

SIERRA LEONE
First Focal Point
The Permanent Secretary
Ministry of Transport and Communication Youyi Building
Ffreetown
Tel: 232 22 222706
Fax: 232 22 228488

Alternate Focal Point
The General Manager
Sierra Leone Ports Authority
Cline Town
Freetown
Tel: 232 22 226480
Fax: 232 22 226480

SOUTH AFRICA
First Focal Point
Principal Officer
South African Maritime Safety Authority
P.O. Box 33
Saldanha 7395
Tel: 02271 41612
Fax: 02271 43635

Alternate Focal Point
Chief Executive Officer
South African Maritime Safety Authority
P.O. Box 13186
Hatfield 0028
Tel: 012 3423049
Fax: 012 3423160
E-mail:samsa@Africa.com

TOGO

First Focal Point
Directeur des Affaires Maritimes
Direction des Affaires Maritimes
P.O. Box 4771 Lomé
Tel: 228 214161
Fax: 228 221796

ANNEX 2

GUIDELINES FOR SURVEYORS TO BE OBSERVED IN THE INSPECTION OF INTERNATIONAL SHIPPING

CONTENTS

Section 1 General

1.1 Guidelines to be observed in the inspection of foreign ships
1.2 Principles governing rectification of deficiencies or detention of a ship
1.3 Application of the clause of "no more favourable treatment"

Section 2 The Safety of the ship as related to SOLAS 74/78, Loadlines 66, Colreg 72 And MARPOL 73/78

2.1 More detailed inspection.

Section 3 Minimum manning standards and certification

3.1. Introduction
3.2. Manning control
3.3. Certification control
3.4. Detention

Section 4 Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147)

Section 5 Guidelines for Surveyors to be observed in the Inspection of Cargo Ships below 500 gross tonnage and ships of Traditional Built

SECTION 1 GENERAL

1.1. Guidelines to be observed in the inspection of foreign ships

The guidelines mentioned in section 3.1. of the Memorandum refer to the relevant provisions of the following:

a) procedures for Port State Control (IMO Resolution A.787 (19);

b) principles of Safe Manning (IMO resolution A. 481 (XII) and Annexes which are contents of Minimum safe Manning Document (Annex 1) and Guidelines for the application of Principles of Safe Manning (Annex 2);

c) the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code;

d) ILO publication "Inspection of labour conditions on board Ship: Guidelines for procedure"

e) The procedures laid down in the Annex to the Memorandum

1.2. Principles governing rectification of deficiencies or detention of a ship

In taking a decision concerning the rectification of a deficiency or detention of a ship, the PSCO Shall take into consideration the results of the detailed inspection carried out in accordance with section 3. The PSCO shall exercise his professional judgement in determining whether to detain the ship until the deficiencies are corrected or to allow it to sail with certain deficiencies without unreasonable danger to the safety, health or the environment, having regard to the particular circumstances of the intended voyage. As regards minimum manning standards and the provisions of ILO Convention No. 147, special procedures shall be observed set out in section 3 and 4 of this Annex.

1.3. Application of the clause of " no more favourable treatment"

In applying Section 2.4 of the Memorandum the following shall be observed. Ships entitled to fly the flag of a State which is not a party to a relevant instrument listed in Section 2 and thus not provided with certificates representing prima facie evidence of satisfactory conditions on board, shall receive a detailed inspection. In making such an inspection the PSCO should follow the same guidelines as provided for ships to which the relevant instruments are applicable.

The conditions of and on such a ship and its equipment and the certification of the crew, its number and composition shall be compatible with the aims of the provisions of a relevant instrument otherwise the ship shall be subject to such restrictions as are necessary to obtain a comparable level of safety.

SECTION 2 THE SAFETY OF THE SHIPS AS RELATED TO SOLAS 74/78, LOADLINES 66, COLREG 72, AND MARPOL; 73/78

2.1. More detailed inspection

In so far as there are clear grounds for a more detailed inspection relating to the provisions of the SOLAS Convention, the Protocol thereto, the Load Lines Convention, CORLED 72 and MARPOL 73/78, the PSCO when carrying out this inspection shall take into account the considerations given the "Procedures for Port State Control "(IMO Resolution A.787 (19), the provisions of the International Maritime Dangerous Goods Code and the provisions of Section 4 with regards to living and working conditions on board ships.

SECTION 3 MINIMUM MANNING STANDARDS AND CERTIFICATION

3.1. Introduction

The guiding principle for port state inspection of the manning of a foreign ship should be to establish conformity with the Flag State's safe manning requirements. Where this is in doubt the flag State should be consulted. Such safe manning requirements stem from:

a) the International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS) 1974:

b) the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention 1976 (ILO Convention 147) which inter alia refers to the ILO Convention No. 53 Articles 3 and 4;

c) the International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers (STCW) 1978, as amended:

d) the Contents of Minimum Safe Manning Document (IMO Resolution A.481 (XII). Annex1);

e) the Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning (IMO Resolution A.481 (XII).

Detention as port State action shall only be taken on the grounds laid down in the relevant instruments.

3.2. Manning Control

3.2.1. If a ship is manned in accordance with a safe manning document or equivalent document issued by the Flag State, the PSCO should accept that the ship is safely manned unless the document has clearly been issued without regards to the principles contained in the relevant instruments and in the IMO Guidelines for the Application of Principles of Safe Manning. In this last case, the PSCO should act according to the procedures defined in paragraph 3.2.3.

3.2.2. If the actual crew number or composition does not conform to the manning document, the port State Control should request the Flag State for advice whether or not the ship can sail with the actual number of crew and its composition. Such request be made as quick as possible.

The reply, if any, from the Flag State should be confirmed by telex/telefax. If the actual crew number and composition is not brought into accordance with the safe manning document or the flag State does not advise that the ship could sail, the ship may be considered for detention after the criteria set out in paragraph 3.4. of this Annex have been taken into proper account.

3.2.3. If the ship does not carry a safe manning document or equivalent, the port State should request the flag State to specify the required number of crew and its composition and to issue a document as quickly as possible. In case of the actual number or composition of the crew does not conform to the specifications received from the flag State, the procedure as contained as a contained in paragraph 3.2..2. applies. If the flag State does not respond to the request this will be considered as a clear ground for a more detailed inspection to ensure that the number and composition of the crew is in accordance with the principles laid down in paragraph 3.1. The ship shall only be allowed to proceed if it is safe to do so, taking into account the criteria for detention under paragraph 3.4. In any such case the minimum standards to be applied shall be no more stringent than those applied to ships flying the flag of the port State. The lack of a safe manning document shall be reported as a deficiency.

3.3 Certification Control

3.3.1 General certification control upon ships should be carried out in accordance with the procedures stipulated In Article X and in Regulation ¼ of the STCW Convention.

3.3.2 Certification control upon ships engaged in the carriage of liquid hazardous cargo in bulk should be more stringent. The PSCO should satisfy himself that the officers responsible for cargo handling and operation possess documentary evidence of having had the appropriate training and experience.

No exemption from the carriage of such documentary evidence should be accepted. Where a deficiency is found the master should be informed and the deficiency rectified. With regard to appropriate training, reference is made to chapter V of the STCW Convention, to resolutions 10, 11 and 12 adopted by the International Convention on Training,

Certification and Watchkeeping of Seafarers 1978 and to the relevant sections of the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Dangerous Chemicals in Bulk and the International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying liquefied Gases in Bulk.

3.4. Detention

Before detaining a ship under paragraph 3.2. or 3.3. of this Annex, the following circumstances should be considered:

a) length and nature of the intended voyage or service;

b) whether or not the deficiency poses a danger to ship, persons on board or the environment;

c) whether or not appropriate rest periods of the crew can be observed;

d) size and type of ship and equipment provided;

e) nature of cargo

The absence of a Deck or Engineer Officer required to be certificated should not be grounds for detention whether the absence is in accordance with any exceptional provisions approved by the flag State.

SECTION 4 MERCHANT SHIPPING (MINIMUM STANDARDS) CONVENTION, 1976 (ILO CONVENTION NO. 147)

4.1. Inspections on board ships under the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention 1976 (ILO Convention No. 147) shall relate to:

a) the Minimum, Age Convention, 1973 (No. 138); or the minimum Age (Sea) Convention revised, 1936 (No. 58), or the Minimum Age (Sea) Convention, 1920 (No. 7);

b) the Medical Examination (Seafarers) Convention, 1946 (No.73);

c) the Prevention of Accidents (Seafarers)Convention, 1970 (No. 134) (Articles 4 and 7);

d) the Accommodation of Crews Convention, 1949 (No.92);

e) the Food and Catering (Ship's crews) Convention, 1946 (No.68) (Article 5);

f) the Officers' Competency Certificates Convention, 1936 (No. 53) (Articles 3 and 4).

Inspection regarding certificates of competency is dealt with in Section 3 of this Annex. In the exercise of Control functions the PSCO, in the light of his general impression of the ship, will have to use his professional judgement to decide whether the ship shall receive a more detailed inspection. All complains regarding conditions on board should be investigated thoroughly and action taken as deemed necessary by the circumstances. He

shall also use his professional judgement to determine whether the conditions on board give rise a hazard to the safety or health of the crew which necessitates the rectification of conditions, and may if necessary detain the ship until appropriate corrective action is taken.

4.2. In so far as there are clear grounds for a more detailed inspection relating to the provisions of ILO Convention No. 147, the PSCO when carrying out an inspection shall take into account the previous paragraph in this section and the considerations given in the ILO publication " Inspection of Labour Conditions on board Ship: guidelines for procedure".

4.3. The Conventions relevant in the framework of the provisions of paragraph 4.4. are:

a) the Seamen's Articles of Agreement Convention, 1926 (No.22);

b) the Repatriation of Seamen Convention, 1926 (No 23);

c) the Ship owners' Liability (Sick and Injured Seamen) Convention, 1936 (No.55)' or the Sickness Insurance (Sea) Convention, 1936 (No. 56); or the Medical Care and Sickness Benefits Convention, 1969 (No. 130);

d) the Freedom of Association and Protection of the Right to organise Convention, 1948 (No. 87);

e) the Right to organise and Collective Bargaining Convention, 1949 (No. 98).

4.4. If the PSCO receives a complaint to the effect that the standards laid down in the Conventions listed in paragraph 4.3. are not met, the matter should be reported to the nearest maritime, consular or diplomatic representation of the flag State for further action.. If deemed necessary, the appropriate Authority may prepare a report to the Flag State, if possible with evidence, with a copy to the ILO.

4.5. Those parts of the ILO publication "Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guidelines for procedure" which deal with:

a) control procedures for national flag ships;
b) vocational training;
c) officer's certificates of competency;
d) hours of work manning;

should not be considered as relevant provisions for the inspection of ships but as information to PSCOs only.

SECTION 5 GUIDELINES FOR SURVEYORS TO BE OBSERVED IN THE INSPECTION OF CARGO SHIPS BELOW 500 GROSS TONNAGE AND SHIPS OF TRADITIONAL BUILT.

1. Cargo ships of non-convention sized ships

1.1 The following is a guide for the application of Section 2.5 in respect of cargo ships of non-convention sized ships.

1.2 To the extent a relevant instrument is not applicable to a ship below 500 gross tonnage, the PSCO shall be guided by the provisions of the ":Safety Regulations for Non-Conventional Sized Ships".

2. Ships of traditional build

2.1 The following is a guide for the application of Section 2.5. in respect of ships of Traditional build.

2.2 To the extent a relevant instrument is not applicable to a ship of traditional build, the PSCOs Task will be to assess whether the ship is of an acceptable standard in regard to safety, health or the environment. In making that assessment, the PSCO shall take due account of such factors as the length and nature of the intended voyage or service, the size and type of the ship, the equipment provided and the nature of the cargo.

2.3 In the exercise of his functions under paragraph 2.2, the PSCO should be guided by any certificates and other documents issued by the flag State. The PSCO will, in the light of such certificates and documents and in his general impression of the ship, use his professional judgement in deciding whether and in what respects the ship shall receive a more detailed inspection, taking into account the factors mentioned in paragraph 2.2., the PSCO shall, to the extent he deems necessary, pay attention to the items listed in paragraph 2.4. The list is not considered exhaustive but is intended to give an exemplification of relevant items.

2.4 Items of general importance

2.4.1 Items related to the conditions of assignment of load lines:

- weather tight (or watertight as the case may be) integrity of exposed decks;
- hatches and closing appliances;
- weather tight closures to opening in superstructures;
- freeing arrangements;
- side outlets;
- ventilators and air pipes;
- stability information.

2.4.2 Other items related to the safety of life at sea:

- life-saving appliances;
- fire-fighting appliances;
- general structural conditions (i.e. hull, deck,, hatch covers etc.);
- main machinery and electrical installations;
- navigational equipment including radio installations.

Annex 3

FACTS REGARDED AS "CLEAR GROUNDS"

1. The Authorities will regard as "clear grounds" *inter alia* the following:

    1. a report or notification by another Authority;

    2. a report or complaint by the master, a crew member, or any person or organisation with a legitimate interest in the safe operation of the ship, shipboard living and working conditions or the prevention of pollution, unless the Authority concerned deems the report or complaint to be manifestly unfounded. The identity of the person lodging the report or the complaint must not be revealed to the master or the ship owner of the ship concerned.

    3. other indications which may warrant a more detailed or an expanded inspection, having regards, in particular to Annex 2.

1. For the purposes of control on compliance with on-board operational requirements, specific "clear grounds" are the following:

    1. evidence of operational shortcoming revealed during port State control procedures in accordance with SOLAS 74, MARP[OL 73/78 and STCW 1978:

    2. evidence of cargo and other operations not being conducted safely or in accordance with IMO guidelines;

    3. involvement of the ship in incidents due to failure to comply with operational requirements;

    4. evidence, from the witnessing of a fire and abandon ship drill, that the familiar with essential procedures;

    5. absence of an up-to-date muster list;

    6. Indications that the relevant crew members are unable to communicate appropriately with each other, or with other persons on board, or that the ship is unable to communicate with the shore-based authorities either in a common language or in the language of those authorities.

Annex 4

QUALIFICATION CRITERIA FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS

1. In pursuance of the provisions of 3.5 of the Memorandum. The port State control Officers must be properly qualified and authorised by the Authority to carry out port State control inspections.

2. properly qualified port State control Officer must have completed a minimum of one year's service as a flag State surveyor dealing with surveys and certification in accordance with the relevant instruments and be in possession of:

    1. a certificate of competency as master, enabling that person to take command of a ship as specified in STCW, Regulation II/2,or

    2. a certificate of competency as chief engineer, enabling that person to take up that task on board a ship as specified in STCW, regulation II/2, or

    3. has passed an examination as a naval architect, mechanical engineer or an engineer related to the maritime fields and worked in that capacity for a least 5 years, or

    4. has an equivalent qualification as determined by the Administration.

The Port State Control Officers mentioned under 1 and 2 above must have served for a period of not less than five years at sea as Officer in the deck or engine department.

2. Alternatively, a Port State Control Officer is deemed to be property qualified if that person:

    1. holds a relevant university degree or an equivalent training, and

    2. has been trained and qualified at a school for ship safety PSCOs, and

    3. has served at least 2 years as a Flag State surveyor dealing with surveys and certification in accordance with the relevant instruments.

3. A properly qualified port State Control Officer must be able to communicate orally and in Writing with seafarers in the language most commonly spoken at sea.

4. A properly qualified Port State Control Officer must have appropriate knowledge of the Provisions of the relevant instruments and of the relevant procedures on Port State Control.

5. Port State Control Officers not fulfilling the above criteria are also accepted if they are Employed for Port State Control by the Authorities, two (2) years before the date of the Memorandum was signed.

Annex 5

REQUIREMENTS FOR THE IDENTITY CARD FOR PORT STATE CONTROL OFFICERS

The identity card shall contain at least the following information:

a) name of issuing Authority:

b) full name of the holder

c) an up-to date picture of the holder of the identity card;

d) the signature of the holder of the identity card;

e) a statement to the effect that the holder of the identity card is authorised to carry out inspections in accordance with national legislations.

If the main language used on the identity card is not English, it must include a translation into that language.

The format of the identity card is left to the discretion of the competent Authorities.

Annex 6

REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH WEST AND CENTRAL AFRICAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONROL

Form A

Reporting Authority Address Telephone Telefax	Copy to: Maser Head Office PSCO If ship is detained, copy to: Flag State Recognised Organisation, If applicable

1.reportingathority of..... 2. Name of ship.....
3.Flag of ship..... 4. Types of ship..... 5.Call sign.....
6.IM Number..... 7. Gross tonnage..... 8 Deadweight (Where applicable.....
9.Year of build:..... 10. Date of inspection..... 11. Place of Inspection.....
12. Classification Society..... 13.Dateof release from detention..... **)
14. Particulars of owners/operators (delete as appropriate)..... **)
15. Name and signature of the Master to certify that the information under 14 is correct:
Name..... signature.....
16. Relevant certificate (s) **

a. title	b. issuing authority	c. dates of issue and validity
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		

d. information on last intermediate or annual survey (**)

Date	Surveying authority	Place
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		

17. expanded inspection Yes/No
18. deficiencies Yes/No (see attached Form B)
19. ship detained Yes/No ***)
20. detained deficiencies Yes/No
21 supporting documentation Yes/No (see Annex)

District documentation..... ..Name.....
(duly authorised PSCO of reporting authority)

Telephone
Telefax

Signature

This report must be retained on board for a period of two years and be available for consultation by Port State Control Officers at all times

*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the Master and other port States that an inspection by the port state mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be constructed as seaworthiness certificate in the excess of the certificate the ship is required to carry

**) To be completed in the event of a detention.

***) Masters, ship owners and/or operator are advised that detailed information on a detention may be subject to publication.

Annex 7

EXCHANGE OF MESSAGES BY REGION AUTHORITIES IN ACCORDANCE WITH SECTION 3.8 OF THE MEMORANDUM

1. In case of deficiencies not fully or provisionally repaired, a message shall be sent to the competent Authority of the region State where the next port of call of the ship is situated.

2. The exchange of messages as in paragraph 1 above, shall take effect through use of communication facilities incorporated in the information system as described in Annex and /or by facsimile on the form contained in the Appendix to this Annex.

3. Each messages as in paragraph 1 above, shall contain the following information:

- Date:
- From (country)
- Port:
- To (country):
- Port:
- A statement reading deficiencies:
- Name of ship:
- IMO identification number (if available):
- Official number:
- Type of ship:
- Flag of ship:
- Call sign:
- Gross tonnage
- Year of build:
- Issuing Authority(ies) of relevant certificate (s):
- Date of departure:
- Estimated place and time of arrival:
- Nature of deficiencies:
- Action taken:
- Suggested action at next port of call:
- Name and facsimile number of sender.

REPORT OF DEFICIENCIES
NOT FULLY RECTIFIED OR ONLY PROVISIONALLY REPAIRED

In accordance with the Memorandum of Understanding on Port State Control in the West and Central African Region

Annex 8

INFORMATION SYSTEM ON INSPECTIONS

1) To assist Authorities in their selection of flag ships to be inspected in their ports, it is necessary to have at the disposal of Authorities up to date information of inspection of an individual foreign flag ship in one of the other regional ports, within the preceding six months.

2 For that purpose the authorities undertake to provide an Information Centre, preferably by means of computerized data transmission, with information on ships inspected in the regional ports, basing themselves on the information set out in annex 6 to the Memorandum. The insertion of information into the inspection files should preferable be realized by means of direct, computerized input on daily basis.

3 For the purpose of exchanging rapid information, the information system shall embrace a Communication facility which allow for a direct, computerized exchange of messages between individual Authorities, including the notifications as referred to in Section 3.8 of the Memorandum and the exchange of information on operational violations as referred to in Section 5 of the Memorandum.

4 The information as in paragraphs 2 and 3 above shall be handled in a standardized form and in accordance with standardisation as set out in guide for users of the information system provided by the information Centre.

5 The Information Centre will organise the processing of information as in paragraph 2 above, so as to ensure that inspection data are easily accessible, both for purposes of consultation and updating, in accordance with procedures as set out in the guide for users of information system provided by the Information Centre.

6 The telex or facsimile facilities shall continue to be an alternative system of exchanging information to which a standardized form applies as set out in the Appendix to this Annex.

7 Information for administrative purpose, such as statistical information, will be provided by the Secretariat under the guidance of the Committee. This will be based on data provided by the Information Centre.

8 The information system indicated in the foregoing paragraphs will be implemented as long as the Memorandum takes effect. Studies to monitor and, where necessary, to improve the qualify of thee system will be carried out on a continuous basis.

9 Whenever deficiencies are found which lead to the detention of a ship, the Port State authority will send a copy of the report, as referred to in Annex 7 to the Memorandum, to the Flag Administration concerned.

10. With the consent of the Authorities and in consultation with the Secretariat, the Information Centre will, on behalf of the Authorities, submit detention reports to the International Maritime Organization in accordance with regulation I/19 of SOLAS 74, Article 11 of MARPOL 73/78, Article 21 of LOASDLINE 66 and Article X of STCW 78 and to the International Labour Organization in accordance with Article 4 of ILO 147.

Appendix to Annex 8

TELEX OR FACSMILE FORM FOR SHIPS INSPECTED

Report of inspection

1. name of issuing country
2. name of ship
3. flag of ship
4. type of ship
5. call sign
6. IMO number
7. Gross tonnage
8. Year of build
9. Date of inspection (format: dd –mm -yy)
10. Place of inspection
11. Relevant certificates*

    a) title of certificate
    b) issuing authority
    c) date of issue and expiry (format: dd – mm - yy/dd – mm - yy)
    d) last intermediate survey (format :dd – mm - yy/authority/place)

12. deficiencies (yes/no)
13. ship delayed/detained (yes/no)
14. nature of deficiencies** (format: def: def :def:)
15. action taken # (format : def : def: def:)

---

* *to be repeated for each relevant certificate.*

** *including reference to the relevant Conventions is shown on the document left on board.*

\# *may alternatively be added to the particulars under 14 (nature deficiencies) if the action taken has a direct relation to the corresponding deficiency., Deficiency and action (s) taken must be separated by a slat (/) (format:15. Def/at:def/at/at/at; 16.See 15).*

Annex 9

QUALITATIVE CRITERIA FOR ADHERENCE TO THE MEMORANDUM IN ACCORDANCE WITH ADMINISTRATIVE PRIORITIES OF THE MEMIRANDUM

Qualitative criteria

A Maritime Authority of a State may adhere as a full member, provided that all of the following qualitative criteria have been met:

1. Such Maritime Authority shall explicitly subscribe to the commitments under the Memorandum with a view to contributing to the common endeavour to eliminate the operation of sub-standard ships;

2. Such Maritime Authority shall take all necessary measures to encourage the ratification of all relevant instruments in force.

3. Such Maritime Authorities shall have sufficient capacity, logistically and substantially, to appropriately enforce compliance with international maritime standards regarding maritime safety, pollution prevention and living and working conditions on board with regard to ships entitled to fly its flag, which shall include the employment of properly qualified PSCOs acting under the responsibility of its Administration, to be demonstrated to the satisfaction of the Committee referred to in Section 7.1 of the Memorandum.

4. Such Maritime Authority shall have sufficient capacity, logistically and substantially, to comply in full with provisions and activities specified in the Memorandum in order to enhance its commitment, which shall include the employment of properly qualified port State Control officers acting under the responsibility of its Administration, to be demonstrated to the satisfaction of the Committee referred to in Section 7.1. of the Memorandum.

5. Such Maritime Authority shall, as of its effective date of membership, establish an on-line connection to the information system referred to in Annex 8.

6. Such Maritime Authority shall sign a financial agreement for paying its share in the operating cost of the Memorandum and shall, as of its effective date pay its financial contribution to the budget as approved by the Committee referred to in 7.1. of the Memorandum.

Assessment of compliance with the above conditions shall only be valid for each individual case and shall not create a precedent for any future cases, neither for the Authorities present under the Memorandum nor for the potential new signatory.

Annex 10

FUNCTIONS OF THE SECRETARIAT OF THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

The Secretariat, acting under guidance of the Committee and within the limits of the resources available to it, will:

- Prepare meetings, circulate papers and provide such assistance as may be required to enable the Committee to carry out its functions;
- Facilitate the exchange of information, carry out the procedures outlined in Annex 8 of the Memorandum and prepare reports as may be necessary for the purpose of the Memorandum;
- Carry out such other work as may be necessary for it to ensure the effective operation of the Memorandum.

On the basis of these tasks, an indication is given below of the services the Secretariat could provide for. The listed items only serve an illustrative purpose.. Decisions on the tasks of the Secretariat will have to be taken by the Committee as reflected in section 7 of the Memorandum.

The Secretariat* would:

- Assist the Committee in organising the meetings of the Committee;
- Prepare papers for the meetings of the Committee as instructed by the Committee or on proposal of individual meetings;
- Circulate papers among the Members of the Committee, IMO, ILO or any other institution or body as deemed necessary by the Committee;
- Prepare draft summary records of the meetings of the Committee and any other paper that results from the meetings for approval by the Committee;
- Present information on developments on port State control in international bodies, such as IMO and ILO on request and on behalf by the Committee;
- Supply information on the Memorandum of Understanding to other interested Authorities, bodies and organisations on request and on behalf of the Committee;

N.B.: *

- present statistical information on deficiencies founds as well as analysis of the nature of the deficiencies;
- present statistical information on the in sections by the maritime Authorities;

which were previously included within the tasks of the Secretariat, should be included within the tasks of the Information Centre.

- deal administratively with request s of Authorities to accede according to the formal procedure for accession as requested by the Committee;

- provide each year before 31 September a budget proposal for the work of the Secretariat;

- each year before 31 March render an account on the previous year, including suggestions for payment or additional payment;

- inform the Committee on any other financial aspects of the West and Central African Memorandum of Understanding.

MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DANS LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE

Les Autorités maritimes de :

Afrique du Sud
Angola
Bénin
Cameroun
Cap-Vert
Congo
Côte d'Ivoire
Gabon
Ghana
Guinée-équatoriale
La Gambie
Libéria
Mauritanie
Namibie
Nigeria
Sénégal
Sierra Leone
Togo Guinée

Ci-après appelées "les Autorités" ;

Reconnaissant la nécessité d'accroître la sécurité maritime et la protection de l'environnement Marin et l'importance attachée à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires ;

Notant les méthodes et programmes acceptés pour la formation des fonctionnaires chargés du contrôle des navires par l'Etat du port et le besoin urgent de mettre en place un programme de formation pour les officiers chargés du contrôle des navires par l'Etat du port dans la région ;

Appréciant les progrès accomplis dans ces domaines, notamment au sein de l'Organisation maritime internationale (OMI) et de l'Organisation internationale du travail (OIT) ; notant également la Résolution A.682 (17) de l'OMI concernant la coopération régionale en matière de contrôle des navires et des déversements en mer ;

Notant les résolutions suivantes de OMAOC

- résolution n° 166/SSE/97 adoptée à Abuja en décembre 1997 et
- résolution n° 172/10/98 adoptée à Brazzaville le 30 octobre 1998 ;

Conscientes que la responsabilité principale pour l'application effective des normes figurant dans les instruments internationaux appartient aux autorités de l'Etat du pavillon que le navire est autorisé à battre ;

Reconnaissant également qu'il faut éviter de fausser la compétition entre ports ;

Reconnaissant qu'une action efficace des Etats du port est nécessaire pour prévenir l'exploitation de navires inférieurs aux normes ;

Convaincus qu'à ces fins il est nécessaire d'établir un système de Contrôle par l'Etat du port amélioré et harmonisé et de renforcer la coopération et l'échange d'informations ;

sont convenus de ce qui suit :

Section 1 : Engagement

1.1 Chaque autorité donne effet aux dispositions du présent Mémorandum et de ses annexes qui constituent une partie intégrante du Mémorandum et prend les dispositions nécessaires pour ratifier ou adhérer aux instruments pertinents aux fins de l'application du présent Mémorandum.

1.2 Chaque autorité établit et met en oeuvre un système efficace de contrôle par l'Etat du port en vue d'assurer, sans discrimination quant au pavillon, que les navires de commerce étrangers visitant les ports de son Etat sont conformes aux normes établies dans les instruments pertinents tels que définis dans la section 2.

1.3 Chaque autorité atteindra, avant la fin d'une période de trois ans à partir du jour où le Mémorandum prend effet, un nombre total d'inspections par an correspondant à 15% du nombre estimé de navires de commerce étrangers distincts ci-après dénommés "navires", qui sont entrés dans les ports de son Etat au cours d'une période représentative récente de 12 mois. Le comité créé en vertu de la section 7.1 suit, d'une manière générale, l'activité en matière d'inspections prévu en fonction de l'expérience acquise et des progrès accomplis dans la mise en oeuvre du Mémorandum d'entente.

1.4 Chaque autorité consulte toutes les autres autorités, coopère et échange des informations
avec elles en vue de poursuivre les objectifs du Mémorandum.

Section **2 Instruments Pertinents**

2.1 -Aux fins du Mémorandum, les instruments pertinents, outre les Protocoles et amendements à ces conventions et les textes ayant force obligatoire qui s'y rapportent et sont "en vigueur", sont les instruments ci-après :

- Convention internationale sur les lignes de charge, 1966 ;
- Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) ;
- Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78) ;
- Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW de 1978) ;
- Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages de mer (COLREG 72) ;
- Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires ;
- Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 1976 (convention n° 147 de l'OIT) ;

2.2 -Dans le cadre de la convention de 1976 concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (convention n° 147 de l'OIT), chaque autorité applique les instructions définies à l'annexe 1 pour l'application de la publication de l'OIT intitulée

"inspection des conditions de travail à bord des navires directives concernant les procédures applicables".
2.3 -Chaque autorité applique ceux des instruments pertinents qui sont en vigueur et auxquels son Etat est partie. En cas d'amendements à un instrument pertinent, chaque autorité applique ceux des amendements qui sont en vigueur et que sont Etat a acceptés. Un instrument ainsi amendé est considéré comme l' "Instrument Pertinent" pour cette autorité.
2.4 -Lors de l'inspection d'un navire battant le pavillon d'un Etat qui n'est pas partie à une convention ou à un "Instrument Pertinent", tel que modifié, aux fins de contrôle par l'Etat du port, les autorités qui sont parties à une telle convention ou à un tel "Instrument Pertinent", tel que modifié, font en sorte qu'un tel navire et son équipage ne bénéficient pas de conditions plus favorables que celles qui sont accordées aux navires battant le pavillon d'un Etat partie à cette convention ou à cet "Instrument Pertinent".
2.5 -Dans le cas des navires de moins de 500 tonneaux de jauge brute, les autorités appliquent celles des dispositions des instruments pertinents qui sont applicables et, dans la mesure où un instrument pertinent ne s'applique pas, elles prennent les mesures qui peuvent être nécessaires pour assurer que ces navires ne constituent pas un danger évident pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'annexe 2 étant en particulier prise en considération.

Section 3 : Procédures d'inspection, rectification et immobilisation
3.1.1 Lorsqu'elles appliquent le Mémorandum, les Autorités effectuent des inspections qui consistent en une visite à bord du navire en vue de vérifier la validité des certificats et autres documents appropriés aux fins du Mémorandum ainsi que l'Etat du navire, de son équipement et son équipage, et les conditions de vie et de travail de l'équipage.
3.1.2 L'autorité veille à ce que l'inspecteur chargé du contrôle des navires par l'Etat du port (PSCO) procède au minimum à la vérification des certificats et documents mentionnés à l'annexe 2, dans la mesure du possible et s'assure de l'état général du navire y compris de la salle des machines, des locaux d'habitation et des conditions d'hygiène.
3.2.1 S'il existe de bonnes raisons de croire que l'état du navire ou de ses équipements, ou de son équipage, ne satisfait pas en substance aux prescriptions d'un instrument pertinent, il est procédé à une inspection plus détaillée incluant de plus amples vérifications de la conformité avec les exigences opérationnelles à bord.
3.2.2 De "bonnes raisons" existent lorsque l'inspecteur a une preuve qui, au regard de son jugement professionnel, appelle une inspection plus détaillée du navire, de l'équipement ou de l'équipage. Les Autorités prendront en compte les faits considérés comme étant de "bonnes raisons", c'est-à-dire, entre autres, les éléments mentionnés à l'annexe 3.
3.2.3 Aucun élément de ces procédures ne saurait être interprété comme une limitation des pouvoirs des Autorités à prendre des mesures dans leur propre juridiction, pour tout sujet auquel les instruments pertinents se rapportent.
3.2.4 Seront également appliquées les procédures et les directives pour le contrôle des navires par l'Etat du port mentionnées à l'annexe 2.
3.3 Lorsqu'elles choisissent les navires à inspecter, les Autorités donnent la priorité aux navires suivants :

-les navires qui font escale pour la première fois ou après une absence de douze mois ou plus dans le port d'un Etat dont l'autorité est signataire du Mémorandum. les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat dont l'autorité est signataire du Mémorandum, à condition qu'il soit remédié aux manquements constatés dans un délai spécifié, lorsque ce délai vient à expiration ;

-les navires sur lesquels les défectuosités pouvant porter préjudice à la sécurité de leur navigation ont été signalés par les pilote ou les autorités portuaires ;
-les navires dont les certificats réglementaires relatifs à leur construction et à leur équipement n'ont pas été délivrés conformément aux Instruments Pertinents ;
-les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes, qui n'ont pas communiqué à l'autorité compétente du port et de l'Etat côtier tous les renseignements pertinents sur les caractéristiques et les mouvements du navire et sur les marchandises dangereuses ou polluantes qu'il transporte ;
-les navires dont la classification a fait l'objet d'une suspension au cours des six mois précédents pour des raisons de sécurité.

3.4 Les autorités s'efforcent d'éviter de procéder à une inspection des navires qu'ils ont fait l'objet d'une inspection par d'autres autorités au cours des six mois précédents, sauf si elles ont de bonnes raisons de le faire. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux navires mentionnés au point 3.3 qui peuvent être soumis à une inspection chaque fois que les autorités l'estiment approprié.

3.5.1 Les inspections sont uniquement effectuées par une personne qui a été dûment autorisée par son Autorité à effectuer des inspections au nom de l'Etat du port et rend compte à cette Autorité. Une telle personne répond aux prescriptions du paragraphe 3.5.3 et aux critères de qualification spécifiés à l'annexe 4.

3.5.2 L'inspecteur qui procède à un contrôle par l'Etat du port peut être assisté par toute personne ayant les compétences requises à la discrétion de l'autorité, lorsque ces compétences ne peuvent pas être fournies par l'Administration.

3.5.3 L'inspecteur qui procède à un contrôle par l'Etat du port et la personne qui l'assiste ne doivent ni avoir un intérêt personnel ou commercial, aussi bien dans le port de l'inspection que dans le navire inspecté, ni être employé par des organisations non gouvernementales qui délivrent des certificats réglementaires ou de classification ou qui procèdent aux visites nécessaires à la délivrance de ces certificats aux navires, ni agir pour le compte de telles organisations.

3.5.4 Chaque inspecteur porte un document personnel ayant la forme d'une carte d'identité, délivré par son autorité et indiquant que l'inspecteur est autorisé à mener des inspections. Un modèle type d'une telle carte est joint à l'annexe 5.

3.6.1 A la fin d'une inspection, l'inspecteur délivre au capitaine du navire un document sous la forme spécifiée à l'annexe 6 de ce Mémorandum, donnant les résultats de l'inspection et les détails de toute décision prise par l'inspecteur et des action correctives à entreprendre par le capitaine, le propriétaire ou l'opérateur.

3.6.2 Chaque autorité vérifie qu'il a été remédié à tout manquement constaté ou confirmé--' lors de l'inspection.

3.6.3 S'il existe des manquements qui constituent clairement un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'autorité immobilise le navire ou interrompt les opérations au cours desquelles les manquements ont été constatés. L'immobilisation ou l'arrêt des opérations est maintenu jusqu'à la disparition du risque, sauf dans le cas visé à la section 3.8.1 ci-dessous.

3.6.4 Lorsqu'il exerce son jugement professionnel pour immobiliser ou non un navire, l'inspecteur tient compte des critères énoncés à l'annexe 2.

3.7 Dans le cas où un navire est immobilisé, l'autorité porte sans délai les mesures prises à la connaissance de l'Administration de l'Etat du pavillon du navire et du consul ou, en son absence, du représentant diplomatique le plus proche. Le cas échéant, l'organisation responsable qui a procédé à la délivrance des certificats est également prévenue.

3.8.1 Lorsqu'il ne peut être remédié aux manquements mentionnés à la section 3.6.3 dans le pot d'inspection, l'autorité peut autoriser le navire à se rendre dans un autre port, ou au plus proche chantier de radoub en le soumettant à des conditions appropriés qu'elle fixe pour faire en sorte que le navire puisse faire route sans présenter un danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement. En ce cas, l'autorité avertit l'autorité compétente de l'Etat de la région où est situé le prochain port d'escale du navire ou le chantier de radoub, les parties mentionnées à la section 3.7 et toute autre autorité qu'il lui paraît utile d'informer. Le message correspondant est établi selon l'annexe 7. L'autorité recevant un tel message informe l'autorité émettrice des mesures prises.
3.8.2 Les autorités prennent des mesures pour garantir que les navires mentionnés en 3.8.1 qui appareillent sans avoir été mis en conformité avec les conditions fixées par l'autorité qui a immobilisé le navire ou qui ne se dirigent pas vers le port ou le chantier désignés pour effectuer les réparation, ne soient pas admis à entrer dans un port ou le chantier désignés pour effectuer les réparations, ne soient pas admis à entrer dans un port concentré par ce Mémorandum jusqu'à ce que le propriétaire ou l'exploitant et l'Etat du pavillon aient notifié l'autorité de l'Etat ou des manquements ont été constatés sur le navire, ou l'autorité qui reçoit le navire, que le navire répond à toutes les prescriptions applicables des Instruments Pertinents. Dans ce dernier cas, l'autorité qui reçoit le navire notifie toutes les autres autorités qu'il a été mis en conformité.
3.8.3 Dans des situations exceptionnelles dites cas de "force majeure", il peut être permis au navire d'accéder à un port spécifique pour minimiser les risques de perte pour la vie humaine ou les risques de pollution.
3.9.4 Les dispositions des sections 3.7 et 3.8 ne font pas obstacle à l'application des prescriptions des instruments pertinents ou des procédures établies par les organisations internationales en ce qui concerne les procédures de notification et de compte rendu relatives au contrôle par l'Etat du port.
3.10 Lors de l'exécution des contrôles dans le cadre du Mémorandum, les autorités doivent éviter dans toute la mesure du possible de retenir ou de retarder indûment un navire. Rien dans le Mémorandum n'affecte les droits créés par les dispositions des Instruments Pertinents traitant des indemnisations à verser en cas d'immobilisation ou de retard indus.
Si le capitaine, le propriétaire ou l'agent du navire notifie les autorités du contrôle par l'Etat du port avant ou dès l'arrivée du navire au port, de tout dommage, défaillance ou manquement concernant le navire, ses machines ou son équipement, qu'il est prévu de réparer et de rectifier avant que le navire ne quitte ce port, l'immobilisation devrait uniquement être ordonnée si des manquements justifiant une immobilisation sont constatées après que le capitaine a notifié les autorités que le navire était prêt à être inspecté. La même procédure est applicable lorsque les Autorités du contrôle par l'Etat du port sont notifiées que le navire doit faire l'objet d'une visite au port en ce qui concerne le pavillon, les prescriptions réglementaires ou les prescriptions relatives à la classification.
3.12 Dans ces circonstances exceptionnelles, lorsqu'un navire faisant route vers un chantier de radoub spécifique doit faire escale dans un port afin d'y recevoir des réparations provisoires, pour des raisons de sécurité, il peut être autorisé à pénétrer dans ce port. Toutes les opérations à caractère commercial sont interdites, à l'exception du déchargement de sa cargaison ou soutes, si cela est requis pour des raisons de sécurité. Le navire peut uniquement être autorisé à continuer sa route vers le chantier de radoub désigné si l'Etat du pavillon de ce navire lui a délivré des certificats réglementaires dont la validité est limitée à ce voyage spécifique, et si l'Etat du port s'est assuré que l'état du navire ne présente pas de risque excessif eu égard à sa sécurité ou à l'environnement, et ne mettra

pas inutilement son équipage dans des situations pénibles.
3.13 Le propriétaire ou l'exploitant d'un navire a un droit de recours contre une décision d'immobilisation auprès d'une plus haute autorité administrative ou du Tribunal compétent conformément à la loi dans chaque pays. Toutefois, l'introduction d'un recours n'entraîne pas la suspension de l'immobilisation du navire.
3.14 Si une inspection révèle des manquements justifiant l'immobilisation du navire, tous les coûts relatifs aux inspections sont pris en charge par l'armateur ou l'exploitant. L'immobilisation ne peut être levée que lorsque les coûts ont été intégralement payés ou qu'une garantie suffisante a été donnée pour ce paiement.

Section 4 : Information

4.1 Chaque partie établit des rapports sur les inspections qu'elle effectue dans le cadre du Mémorandum au Secrétariat et sur leurs résultats, selon les procédures de l'annexe 8.
4.2 Les autorités portent à la connaissance du Secrétariat de ce Mémorandum les informations suivantes :
a) le nombre d'inspecteurs qu'elles ont chargés d'effectuer en leur nom les contrôles par l'Etat du port. Lorsque les inspections sont réalisées sur la base d'un travail à temps partiel, on effectuera la conversion en nombre équivalent de journées ouvertes à temps plein ;
b) le nombre des navires fréquentant leurs ports au cours d'une année significative avant l'adoption du Mémorandum ;
c) les coûts des inspections, s'il y a lieu.
Ces renseignements sont mis à jour annuellement.

Section 5 : Infractions aux règles d'exploitation

Les autorités s'efforcent, à la demande d'une autre autorité d'établir les preuves relatives aux infractions présumées aux prescriptions sur la conduite et l'exploitation des navires prévues par la règle 10 du règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer et par la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978. Dans le cas d'infractions présumées comportant le rejet de substances nocives, une autorité, sur demande d'une autre autorité, visite au port le navire soupçonné d'une telle infraction en vue de rassembler des informations et, le cas échéant, de prélever un échantillon de toute substance polluante présumée. Dans les cas évoqués dans le présent article, l'autorité qui a formulé la demande doit préciser que l'Etat du pavillon du navire a déjà été notifié de l'infraction présumée.

Section 6 : Programmes de formation et séminaires

Les autorités s'efforcent de mettre en place des programmes appropriés de formation et d'organiser des séminaires.

Section 7 Organisation

7.1 Un comité est créé, composé d'un représentant de chacune des autorités parties à ce Mémorandum. Un représentant de l'Organisation maritime internationale, un représentant de l'Organisation internationale du travail et un représentant de l'Organisation Maritime

de l'Afrique de l'Ouest et du Centre sur les transports maritimes sont invités à participer aux travaux du Comité, sans droit de vote. S'il l'estime approprié, le Comité peut accorder, le statut d'observateur sans droit de vote aux représentants des autorités maritimes d'autres Etats africains, et sous réserve des dispositions de la section 10, à toute autre autorité ou organisation.

7.2 Le Comité se réunit une fois par an et à toute autre occasion s'il en est ainsi décidé.

7.3 Le Comité :

- assure les tâches qui lui sont confiées par le Mémorandum ;
- veille par tous les moyens nécessaires, y compris l'organisation de séminaires destinés aux inspecteurs, à l'harmonisation des procédures et pratiques d'inspection, de rectification, d'immobilisation et d'application de la section 2.4 ;
- met au point et examine périodiquement les directives concernant les inspections dans le cadre de l'entente ;
- examine périodiquement et développe les procédures, y compris pour l'échange d'informations ;
- suit tous les sujets ayant trait au fonctionnement et à l'efficacité du Mémorandum ;
- favorise par tous les moyens nécessaires l'harmonisation de la mise en oeuvre de ce Mémorandum et son efficacité avec les accords similaires dans d'autres régions ;
- adopte le budget et décide du montant des contributions de chaque partie au Mémorandum.

7.4 Sauf disposition expresse contraire (en vertu de la section 9), le Comité prend ses décisions à la majorité simple.

7.5 Un Secrétariat sera mis en place en fonction des critères suivants :

a) le Secrétariat est un organisme sans but lucratif situé à Lagos, Nigeria ;

b) le Secrétariat sera entièrement indépendant de toute administration maritime ou organisation ;

c) le Secrétariat sera gouverné par le Comité et répondra de ses actes devant lui ;

d) le Secrétariat aura un compte bancaire dans lequel toutes les cotisations et autres sommes dues sont versées ;

e) le Secrétariat fonctionnera à partir de son compte bancaire en accord avec le budget déterminé par le Comité.

7.6 Le Secrétariat, agissant selon les orientations du Comité et dans les limites des ressources dont il dispose :

- prépare les réunions, diffuse les documents et fournit l'assistance qui peut être nécessaire au Comité pour lui permettre de remplir ses fonctions ;

- facilite l'échange d'informations, conduit les procédures décrites à l'annexe 2 et prépare les rapports qui peuvent être nécessaires au fonctionnement du Mémorandum ; entreprend les autres tâches qui peuvent être nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du Mémorandum.

Section 8 : Dispositions financières

Les dépenses relatives au Secrétariat et au Centre d'information sont financées par : - les contributions financières de chaque Partie au Mémorandum ; - les dons et les subventions d'organisations ou pays donateurs.

Toute Partie au Mémorandum entreprend de régler les contributions financières pour le fonctionnement du Secrétariat et du Centre d'information en conformité avec les décisions et

les procédures adoptées par le Comité.

Section 9 Amendements

9.1 Toute autorité qui a accepté le Mémorandum peut proposer des amendements à ce Mémorandum.
9.2 Si des amendements sont proposés aux amendements proposés aux sections du Mémorandum, la procédure ci-après s'applique :

a) l'amendement proposé est soumis à l'examen du Comité par l'intermédiaire du Secrétariat au moins six semaines avant que le Comité ne se réunisse ;

b) les amendements sont adoptés à la majorité des deux tiers des représentants des autorités présents et votants.

Si un amendement est ainsi adopté, il est communiqué par le secrétariat aux autorités aux fins d'acceptation.
9.3 Les amendements à la section 2.1 sont adoptés par une majorité des deux tiers des représentants des autorités présents et votant qui sont parties à la nouvelle Convention proposée pour être incorporée en tant qu'Instrument Pertinent".
9.4 Un amendement est réputé avoir été accepté soit à la fin d'une période de six mois après son adoption par les représentants des autorités du Comité, soit à la fin de toute autre période arrêtée de façon unanime par les représentants des Autorités au Comité au moment de l'adoption, à moins qu'une objection n'ait été communiquée au secrétariat par une autorité pendant la période en cause.
9.5 Un amendement prend effet 60 jours après avoir été accepté ou à l'issue de toute autre période décidée à l'unanimité par les représentants des autorités au Comité.
9.6 La procédure ci-après s'applique aux amendements aux annexes du Mémorandum :

-l'amendement proposé est soumis à l'examen des autorités par l'intermédiaire du secrétariat ;

-l'amendement est réputé avoir accepté à la fin d'une période de trois mois commençant le jour de sa communication par le Secrétariat, à moins qu'une autorité demande par écrit que l'amendement soit examiné par le Comité. Dans ce cas, la procédure de la section 9.2 s'applique ;

- l'amendement prend effet 60 jours après avoir été accepté ou à l'issue de toute autre période arrêtée à l'unanimité par les Autorités.

Section 10 Dispositions administratives

10.1 Le mémorandum est conclu sans préjudice des droits et obligations découlant d'un quelconque accord international.
10.2 Une autorité maritime d'un Etat qui satisfait aux critères spécifiés à l'annexe 9, peut adhérer au Mémorandum avec le consentement de toutes les Autorités qui ont accepté le Mémorandum.
10.3 Le mémorandum reste ouvert aux Etats d'Afrique de l'Ouest et du Centre pour une durée de douze (12) mois, au siège de l'OMAOC. Après cette date, les Etats pourront adhérer au Mémorandum s'ils satisfont aux exigences stipulées à l'Annexe 9.
10.4 L'acceptation ou l'adhésion sera adressée par écrit au secrétariat par l'intermédiaire des Autorités maritimes.
10.5 Le Secrétariat informera les autorités maritimes signataires du Mémorandum, de toute

signature, notification, acceptation ou adhésion, et de la date à laquelle elles ont été formulées respectivement.

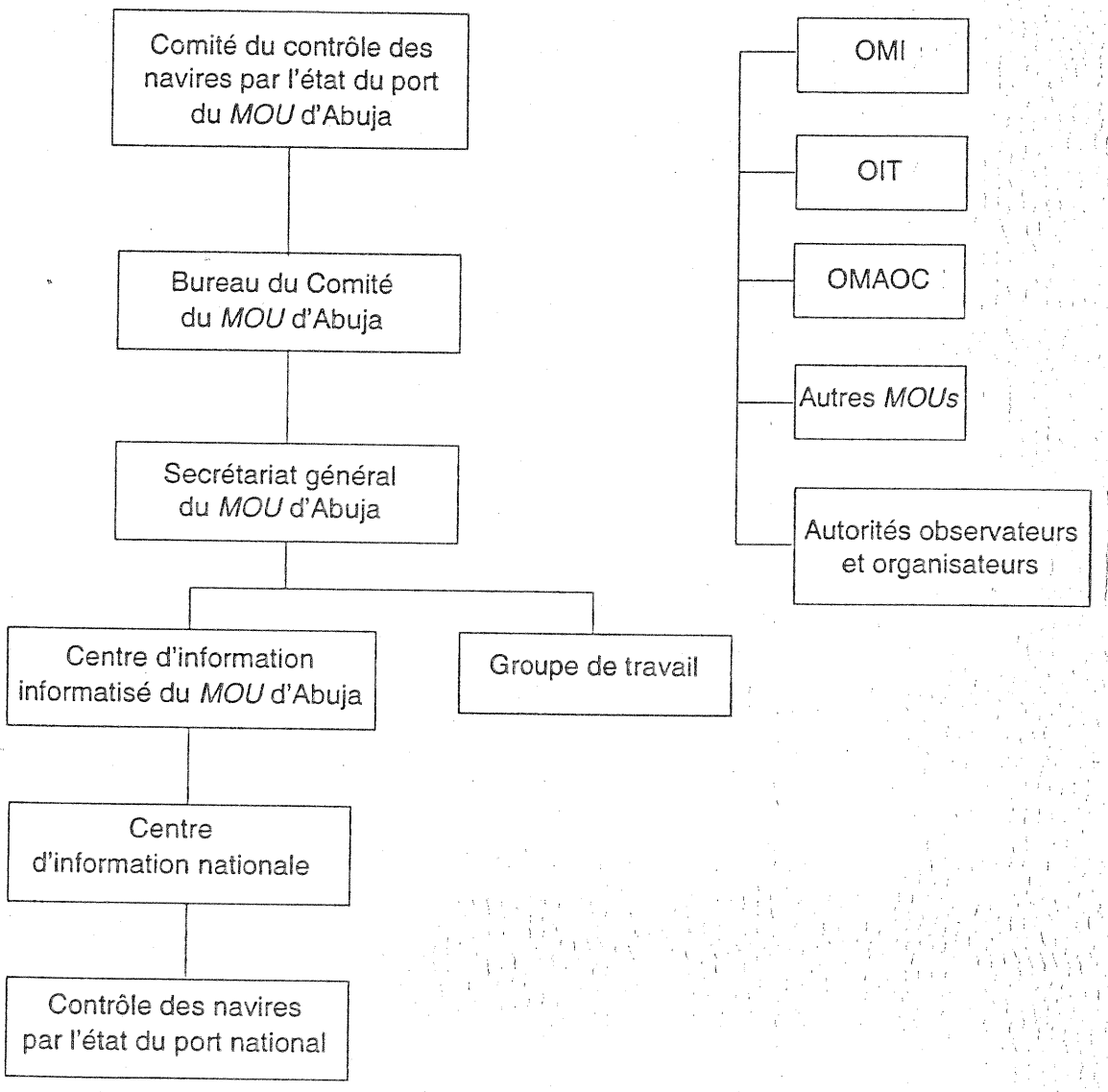
10.6 Ce Mémorandum doit entrer en vigueur, pour chaque autorité, 90 jours à partir de la date d'acceptation ou d'adhésion.

10.7 Toute autorité maritime ou organisation désirant participer en tant qu'observateur doit adresser, par écrit, une demande au Comité et sera acceptée en qualité d'observateur, sous réserve du consentement unanime des représentants des autorités présentes et votant à la réunion du Comité.

10.8 Le Mémorandum peut être dénoncé par toute autorité après l'expiration d'un préavis de soixante jours à compter de la date d'une notification écrite au Comité.

10.9 Les versions anglaise et française du Mémorandum font également foi.

STRUCTURE ORGANISATIONNELLE DU MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DANS LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE (*MOU* D'ABUJA)



ANNEXE II

REGLEMENT INTERIEUR DU MOU D'ABUJA

REGLEMENT INTERIEUR

LES TEXTES SUIVANTS CONSTITUENT LE REGLEMENT INTERIEUR AMENDE LORS DE LA DEUXIEME REUNION DU COMITE DU MEMORANDUM D'ENTENTE (MOU) D'ABUJA A DAKAR- SENEGAL DU 11 AU 13 FEVRIER 2002.

LES OBJECTIFS PRINCIPAUX

Le Présent Règlement Intérieur du Comité du Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port ci-après désigné « Comité » est créé conformément aux dispositions de l'alinéa 7.1 du Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port, (MOU d'Abuja) signé à Abuja le 22 octobre 1999, en vue de réaliser les missions les missions stipulées dans l'Article 7.3 du Mémorandum.

ARTICLE 1
COMPOSITION DU COMITE

1.1. Le Comité est constitué par des Membres tels que définis à l'alinéa 7.1 du Mémorandum d'Entente d'Abuja (ci-après dénommé) « le Mémorandum) »

1.2. Les Membres sont les Administrations Maritimes de l'Afrique de l'Ouest et du Centre telles que indiquées à l' Annexe 1 du Mémorandum.

1.3. Un représentant de l'Organisation Maritime Internationale (OMI), de l'Organisation Internationale de Travail (OIT) et de l'Organisation Maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC) , la République du Mali, et la République du Burkina Faso sont invités à y prendre part en qualité d'observateurs. Toute autre Organisation ou Administration jugées appropriées par le Comité peuvent obtenir le statut d'Observateurs.

ARTICLE 2
REUNIONS

2.1. Le Comité se Comité se réunira une fois par an, et chaque fois qu'il peut en décider.

2.2. La réunion du Comité se tiendra dans tout pays du Mémorandum d'Entente de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, tel que décidé par le Comité.

2.3. Le Secrétariat Général invitera (par écrit) les membres, et Administrations et les Organismes auxquels le Statut d'Observateur a été accordé moins soixante (60) jours avant la Réunion du Comité.

Les documents de travail de la Réunion du Comité seront envoyés par le Secrétariat Général (si reçus) quatre (4) semaines à l'avance.

2.4. La Réunion du Comité peut durer jusqu'à quatre (4) jours de travail.

2.5. Un Budget distinct doit être voté par le Comité pour la tenue de ses réunions.

2.6. Une majorité des Deux tiers des membres constituera un quorum.

ARTICLE 3
DELEGATION AU COMITE

3.1 Les membres seront représentés par les Responsables des Administrations Maritimes ou leur(s) suppléant(s). Ils peuvent se faire accompagner par les suppléants ou représentants, ayant suffisamment de responsabilité dans le domaine du contrôle des Navires par l'Etat du Port de leurs Administrations et/ou les organismes gouvernementaux compétents afin de permettre au Comité de formuler des politiques efficaces.

ARTICLE 4
LE PRESIDENT

4.1. Le Comité élira un Président pour un mandat de trois (3) ans pour tenir au moins trois (3) Réunions du Comité ou tout autre période que le Comité pourra déterminer.

4.2. Au cas où le Président ne peut plus s'acquitter de ses fonctions, un Nouveau Président sera élu au début de la première réunion du Comité suite à l'évènement. Le nouveau Président élu prendra ses fonctions immédiatement après son élection pour toute la durée de la réunion et par la suite pour un mandat complet comme précisé à l'alinéa 4.1. ci-dessus.

4.3. Le Vice Président devra être originaire du pays Hôte.

ARTICLE 5
ORGANES STATUTAIRES

5.1. Le Comité pourra créer des organes statutaires s'il le juge nécessaire Ces organes statutaires devront se conformer au présent Règlement Intérieur dans l'entièreté de son application.

5.2. Le Comité peut créer des groupes de travail il le jugera nécessaire, tout en mettant en place leurs termes de référence et leurs dirigeants.

5.3. Les Organes statutaires et les groupes de travail rendront compte au Comité.

ARTICLE 6
SECRETARIAT

6.1. Le Secrétariat Général suivra les instructions du Comité et exécutera les missions définies à l'alinéa 7.6 du Mémorandum d'Entente d'Abuja.

ARTICLE 7
DELIBERATIONS

7.1. Le Président est responsable du rapport effectif de la réunion du Comité.

7.2. Tous membres, le Directeur du Centre d'Information du Mémorandum d'Entente d'Abuja ainsi que les Observateurs ont le droit de parole au cours de la réunion.

7.3. Chaque membre a droit à une voix.

7.4. Le Comité prendra ses décisions sur la base d'une Majorité des deux tiers.

7.5. Toutes les décisions prises au cours d'une réunion seront enregistrées sous la direction et la supervision du Président par le Secrétariat. A la fin de la réunion, le Président donnera lecture du texte des actes qui seront adoptés en conséquence.

ARTICLE 8
SOUMISSION DES DOCUMENTS

8.1 Le Projet d'Ordre du jour des Réunions du Comité sera élaboré par le Secrétariat Général en coordination avec le Président huit (8) semaines avant les dates prévues pour la réunion et transmis aux membres et observateurs.

8.2. Les membres, les Observateurs, le Secrétariat et le Centre d'Information ont le droit de soumettre des documents de travail pour examen par les Réunions du Comité. Les soumissions devront parvenir au Secrétariat Géné au moins quatre (4) semaines avant les dates prévues pour la réunion.

8.3. Les documents de travail ne devront , en principe pas avoir plus de deux

(2) pages, et comprenant un résumé clair du problème ou question à traiter avec une liste de toutes les décisions à prendre par le Comité. Toute autre information complémentaire devra être jointe en annexe du document.

ARTICLE 9
LANGUES DE TRAVAIL

9.1. Les langues de travail du Comité et de ses organes statutaires sont l'Anglais et le Français.

9.2. Tous les documents soumis à l'examen du Comité seront préparés en Français et en Anglais.

ARTICLE 10
AMENDEMENT ET SUSPENSION

10.1 Le présent Règlement Intérieur peut être amendé ou suspendu par une décision du Comité prise à la majorité des deux tiers des membres présents et votants.

10.2 Pour les besoins de ce Règlement, on entend par « Membres Présents et Votants » les membres votant par l'affirmative ou la négative. Ceux qui s'abstiennent seront considérés comme non-votants.

ARTICLE 11
DISPOSITION FINALE

11.1 Le Présent Règlement Intérieur n'a rien qui pourrait être interprété comme limitant la compétence du Comité à la prise des décisions jugées nécessaire.

11.2 Dans tous les cas, les dispositions du Mémorandum d'Entente prévalent sur le Règlement Intérieur.

ANNEXE III

LETTES D'ACCEPTATION DES 10 ETATS AYANT ADHERE FORMELLEMENT AU MOU D'ABUJA

ANNEXE 2

RECEIVED
28 AUG 2001
OFFICE OF THE
SECRETARY GENERAL
WEST AND CENTRAL AFRICA MEMORANDUM
OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL

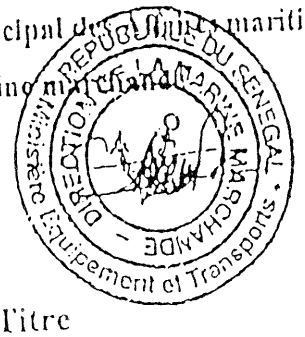
LETTRE D'ACCEPTATION

L'Administration Maritime du SENEGAL a le plaisir et l'honneur d'annoncer son acceptation, sans réserve et effet immédiate, au Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port (Abja-MOU).

Signé par Abdoul Hamid DIOP

Administrateur Principal des affaires maritimes

Directeur de la Marine marchande



Nom/Prénom et Titre

Le 23 août 2001

Minister of Transport and Communications
Ministry of Transport and Communications
Youyi Building
Brookfields
Freetown

: 222758
Fax : 227337

GOVERNMENT OF SIERRA LEONE .....1999/20.....

Our Ref: Conf C/4/2

11 February 2002

The Secretary General
West and Central Africa
Memorandum of Understanding
on Port State Control
Tel: 234-1-263-0340
Fax: 234-1-263-7721

Dear Sir

NOTIFICATION OF THE ACCEPTANCE ABUJA MEMERANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTOL BY THE MARITIME AUTHORITY OF ~~SENEGAL~~ Sierra Leone

I write to acknowledge receipt of your letter dated 25th October 2001 referenced CL/A-MOU/01/007 and to note the first Announcement of the Second Committee Meeting.

Be assured of our full cooperation always.

God bless you

Yours faithfully

SIDIKIE BRIMA
MINISTER OF TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

MINISTERE DES TRANSPORTS,
DE L'AVIATION CIVILE CHARGE
DE LA MARINE MARCHANDE

CABINET

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité * Travail * Progrès

3398

INSTRUMENT D'ACCEPTATION

Nous, **Isidore MVOUBA**, Ministre des Transports, de l'Aviation Civile, chargé de la Marine Marchande en sa qualité de Haute Autorité Maritime de la République du Congo.

Ayant vu et examiné le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port en Afrique de l'Ouest et du Centre (ABUJA-MOU) du 22 octobre 1999.

Avons approuvé et l'approuvons en toutes et chacune de leurs parties, conformément aux dispositions qui y sont contenues en vertu des pouvoirs qui nous sont confiés,

Déclarons accepter sans réserve ledit Mémorandum et promettons qu'il sera inviolablement observé.

En foi de quoi, nous avons donné le Présent Instrument d'Acceptation, revêtu de notre sceau.

Fait à Brazzaville, 16 NOV. 2001

Le Ministre des Transports, de l'Aviation Civile, chargé de la Marine Marchande

REPUBLIQUE DU CONGO
MINISTERE DES TRANSPORTS DE L'AVIATION CIVILE CHARGE DE LA MARINE MARCHANDE
LE MINISTRE

Isidore MVOUBA

OFFICE OF HONOURABLE MINISTER
FEDERAL MINISTRY OF TRANSPORT
HEADQUARTERS, DIPCHARIMA HOUSE
Central Business District, Off 3rd Venue, P.M.B. 0336, Abuja.

Tel.: 09-2347451, 2347452
Ref No: Fax: 09 2347453

26th August, 2002
Date:

T.3970/S.6/C.45/1/104

The Secretary-General
West and Central Africa
Memorandum of Understanding on
Port State Control Secretariat
1 Joseph Street
Marina – Lagos

RE: FORMAL ACCEPTANCE OF THE ABUJA MOU ON PORT STATE CONTROL BY THE FEDERAL REPUBLIC OF NIGERIA

I wish to refer to your letter No. SG/A-MOU/01/046 dated 28th November 2001 on the above. I am pleased to forward herewith the completed letter of acceptance by the Federal Republic of Nigeria on the West and Central Africa Memorandum of Understanding on Port State Control (Abuja MOU).

2. Please, accept the assurances of our highest consideration.

Ojo Maduekwe
Hon. Minister of Transport

LETTRE D'ACCEPTATION

L'Autorité Maritime de

la République de Guinée

A le plaisir et l'honneur d'annoncer son acceptation sans réserve et avec effet immédiat, le Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Abuja MOU)

Signé

Ce ...1er... ...Novembre... 2002

Par

Nom... ...Amadou Sako.....

Fonction...Directeur Général de l'ANAM

P/C Directeur National de la Marine Marchande

THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICA – ABUJA MOU

INSTRUMENT OF ACCEPTANCE

WHEREAS the Government of the Republic of Ghana acting by its duly accredited Representative, has accepted THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICA- ABUJA M.O.U.

AND WHEREAS ARTICLE 75(1) and (2)(b) of the constitution of the Republic of Ghana provides that a Treaty, Agreement or Convention executed by or under the authority of the President shall be subject to ratification by a resolution of Parliament supported by the votes or more than one half of all members of Parliament;

AND WHEREAS the Parliament of the Republic of Ghana at its Thirty-Eighth sitting on Friday 20th December, 2002 approved by Resolution THE MEMORANDUM OF UNDERSTANDING OF PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICA-ABUJA M.O.U;

NOW THEREFORE, the Government of the Republic of Ghana do hereby confirm and ratify the said MEMORANDUM OF UNDERSTANDING OF PORT STATE CONTROL FOR WEST AND CENTRAL AFRICA;

IN WITNESS THEREOF, I, JOHN AGYEKUM KUFUOR, PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF GHANA do hereby append my signature and the seal of the Republic of Ghana;

Done at Accra this 6th Day of May TWO THOUSAND AND THREE(2003).

(JOHN AGYEKUM KUFUOR)
PRESIDENT OF THE REPUBLIC OF GHANA

INSTRUMENTS D'ACCEPTATION

NOUS, Ministre des Affaires Etrangères, de l'Intégration Africaine, de la Francophonie et des Béninois de l'Extérieur de la République du Bénin ;

AYANT vu et examiné le Memorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre du 22 octobre 1999, avons approuvé et approuvons en toutes et chacune de ses parties, en vertu des dispositions qui y sont contenues et conformément à la législation béninoise ;

DECLARONS qu'il est accepté et **PROMETTONS** qu'il sera observé ;

EN FOI DE QUOI, Nous avons donné les présentes revêtues du Sceau de la République.

Cotonou, le 27 JUIL. 2007

Dr Moussa OKANLA

THE REPUBLIC OF THE GAMBIA

GOVERNMENT OF THE GAMBIA

Department of State for Works, Construction & Infrastructure
MDI Road
Kanifing

TR 226/269/01/(8)

28th August 2007

The Secretary General
West and Central Africa
Memorandum of Understanding on
Port State Control (Abuja MOU)
No. 1 Joseph Street
Marina, Lagos
NIGERIA

FORMAL ACCEPTANCE OF THE WEST AND CENTRAL AFRICA MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (ABUJA MOU) BY THE MARITIME ADMINISTRATION OF THE REPUBLIC OF THE GAMBIA

Further to the signing of the West and Central Africa Memorandum of Understanding on Port State Control (Abuja MOU), the Maritime Administration of the Republic of The Gambia in accordance with Section 10 of the Memorandum hereby announces it formal acceptance of Abuja MOU without reservation and with immediate effect.

Mr. Lamin Nyabally
PERMANENT SECRETARY

PERMANENT SECRETARY
DATE 30/8/07

C: Secretary General

" Managing Director
GPA

Tel: 4375787/4375752 *Fax: 4375765*

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS,
DES TRANSPORTS, DE L'URBANISME
ET DE L'HABITAT

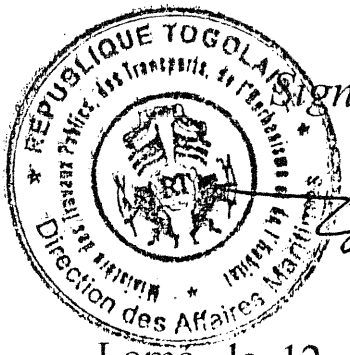
DIRECTION DES AFFAIRES MARITIMES

REPUBLIQUE TOGOLAISE
Travail - Liberté - Patrie

LETTRE D'ACCEPTATION

L'Autorité Maritime de la République Togolaise

A le plaisir et l'honneur d'annoncer son acceptation sans réserve et avec effet immédiat, le Mémorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port dans la Région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (Abuja MOU) signé le 22 octobre 1999.



Signature

Lomé, le 12 septembre 2008

Par

Nom : **LEBGAZA Alfa**

Titre : Administrateur en Chef des Affaires Maritimes

Fonction : Directeur des Affaires Maritimes

MINISTERE DE LA MARINE MARCHANDE
ET DES EQUIPEMENTS PORTUAIRES

SECRETARIAT GENERAL

DIRECTION GENERALE
DE LA MARINE MARCHANDE

B.P. 803
☎ : 76-57-51/76.01.89

Fax : 76.06.00
LIBREVILLE - GABON

N° 00000371 /MMMEP/SG/DG

REPUBLIQUE GABONAISE
UNION-TRAVAIL-JUSTICE

LETTRE D'ACCEPTATION

L'Administration Maritime de la République Gabonaise a le plaisir et l'honneur d'annoncer son acceptation, sans réserve et avec effet immédiat, du Memorandum d'Entente sur le Contrôle des Navires par l'Etat du Port en Afrique de l'Ouest et du Centre (Abudja MOU), du 22 octobre 1999.

En foi de quoi, la présente lettre d'acceptation est établie pour servir et valoir ce que de droit.

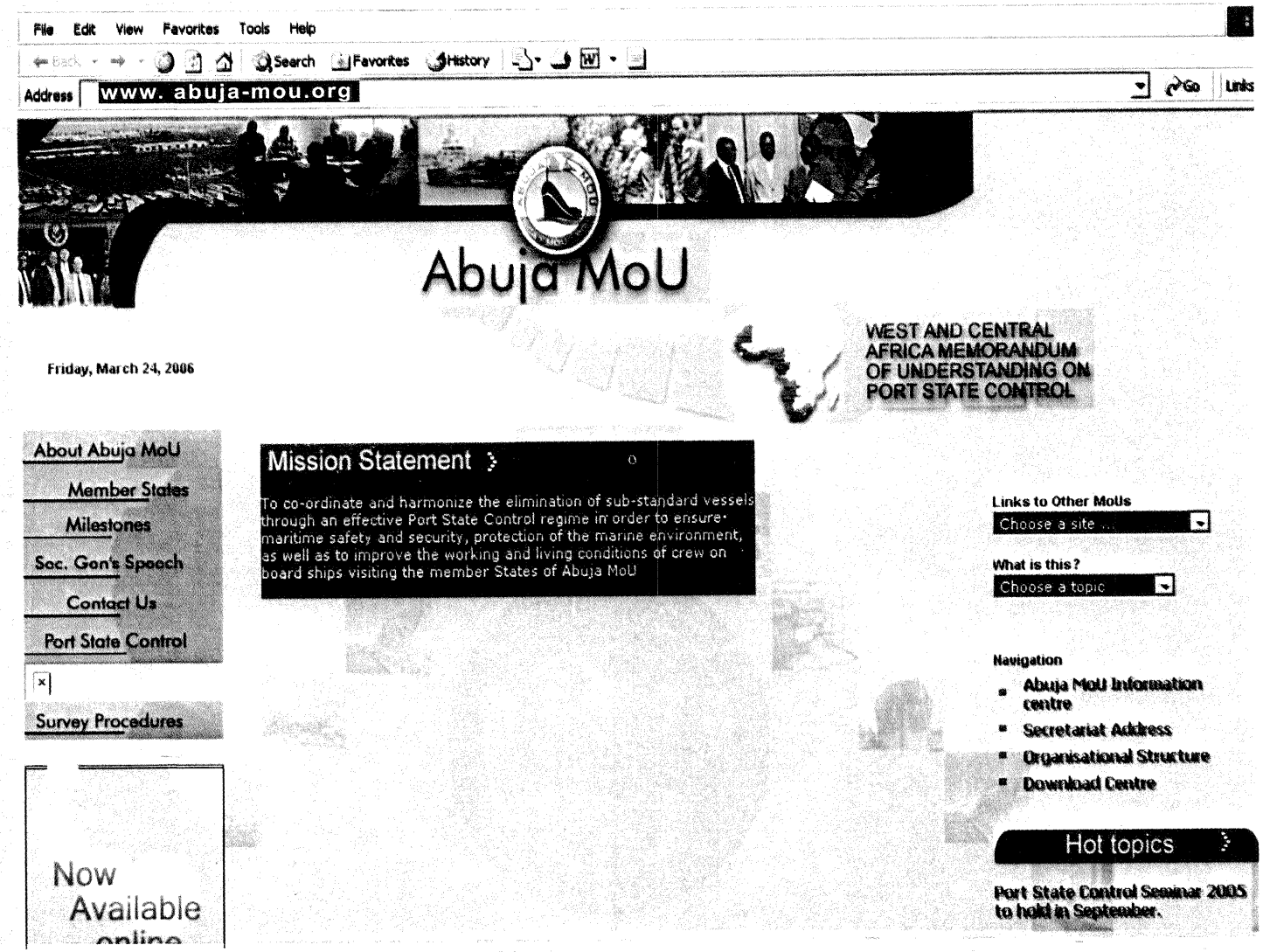
Fait à Libreville, le 25 SEP. 2009

Le Ministre de la Marine Marchande
Et des Equipements Portuaires

Jacques ADIAHENOT

ANNEXE IV

FORMULAIRE ET FONCTIONNEMENT DU SYSTEME D'INFORMATION DENOMME AMIS, TABLEAU COMPARATIF SUR LE FRAIS DE CONTROLE DES DIFFERENTS MOU


File Edit View Favorites Tools Help
Search Favorites History
Address www. abuja-mou.org
Go Links
Abuja MoU
Friday, March 24, 2006
WEST AND CENTRAL AFRICA MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL
About Abuja MoU
Member States
Milestones
Sec. Gen's Speech
Contact Us
Port State Control
Survey Procedures
Now Available
Mission Statement
To co-ordinate and harmonize the elimination of sub-standard vessels through an effective Port State Control regime in order to ensure maritime safety and security, protection of the marine environment, as well as to improve the working and living conditions of crew on board ships visiting the member States of Abuja MoU
Links to Other MoUs
Choose a site ...
What is this?
Choose a topic
Navigation
Abuja MoU Information centre
Secretariat Address
Organisational Structure
Download Centre
Hot topics
Port State Control Seminar 2005 to hold in September.

FORMULAIRE DEMANDE D'UTILISATION D' AMIS

1. Autorité :----------

2. Renseignements sur l'utilisateur :

   2.1. Nom :----------

   2.2. Poste :----------

   2.3. Adresse :----------

   2.4. N°de Téléphone :----------

   2.5. N° de Fax : ----------

3. Le mot de passe désiré (mot simple en minuscule)

4. Les droits d'utilisateur demandés

   4.1 domaine (cocher) :

   /_/ PSCO -Traite les données, et les actes de la part d'un seul port seul (l'endroit d'inspection)
   l'endroit assigné pour le contrôle :_____

   /_/ Le district traite les données, et les actes de la part de plusieurs ports de l'Autorité.
   La liste des endroits du contrôle assignés : _____

   /_/ Autorité –Traite les données, et les actes de la part de l'Autorité globale.

   /_/ MOU, Centre d'Information – Traite des données de toute la

région (sauf pour le personnel du Secrétariat et du Centre d'Information).

4.2. Soumission de rapport (à cocher) :

4.3.

/_/ l'Utilisateur est autorisé de soumettre les rapports de contrôle :

/_/ l'Utilisateur est un observateur (sauf lire méthode)

4.3. Accord du rapport (à cocher, voir si l'autorité utilise la caractéristique de VNC) .

/_/ La soumission des rapports doit être approuvée par le VNC ;

/_/ La soumission des rapports doit être transmise sans accord.

4.4. Droits relatifs du VNC (au cas ou les autorités utiliseraient les caractéristiques de VNC) :

/_/ l'Utilisateur est autorisé à représenter le VNC.

4.5. Courrier Electronique

/_/ Usage de l'adresse du courrier électronique pour les notifications. _____

4.6. Autre :

/_/ Soumission du message au tableau d'affichage

/_/ Usage de la ligne viable (Système de discussion de l'AMIS)

5. Configuration du site de l'utilisateur :

5.1. Genre_____et vitesse du CPU _____MHz

5.2. Capacité du RAM_____MB

5.3. Capacité du HDD_____GB

5.4. Résolution de la vidéo_____ pixels_____couleur

5.5. Connexion d'Internet /_/ - permanent /_/- composer ou ISDN

5.6. Vitesse de connexion à l'Internet_____KBPS

5.7. Système d'opération_____

5.8. Feuilletage d'Internet_____version_____

5.9. Logiciel du client du courrier électronique_____version_____

6. Autres renseignements de l'Utilisateur : _____

7. Nom et poste de la personne qui a fait la demande au nom de l'autorité :

8. Date de la demande

MOU d'Abuja
Système d'Information

AMIS 2005



Speaker: Dr. Vitali Kliuev
Fédération Russe

Objectifs principaux de l'AMIS

- ✓Permettre aux Autorités d'obtenir des informations sur les inspections de navires dans d'autres régions du port.
- ✓Fournir des centres d'échange d'informations efficaces concernant le contrôle de l'Etat du Port dans la région.

2

Fonctions principales de l' AMIS

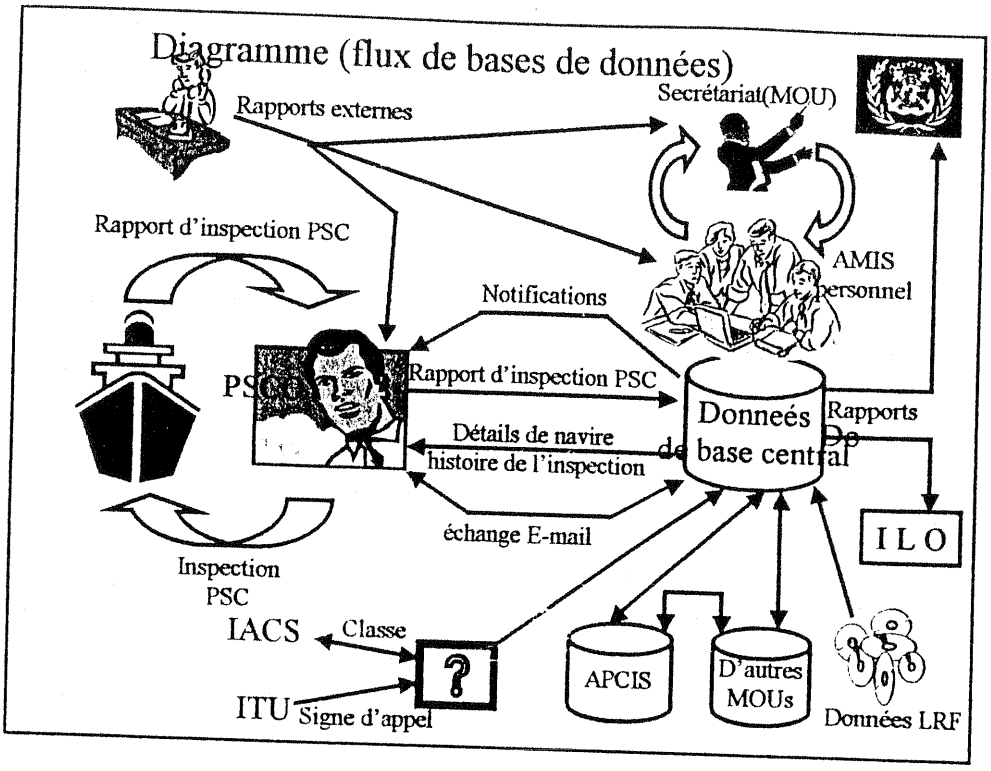
- Collecte de données PSC dans la région
- Emmagasiner et traîter les données PSC data dans le centre de données.
- Fournir le PSCOs de données PSC et des documents des navires.
- Fournir des échanges d'information générale entre les partis PSC.
- Genérer les statistiques PSC.
- Notifier les partis PSC

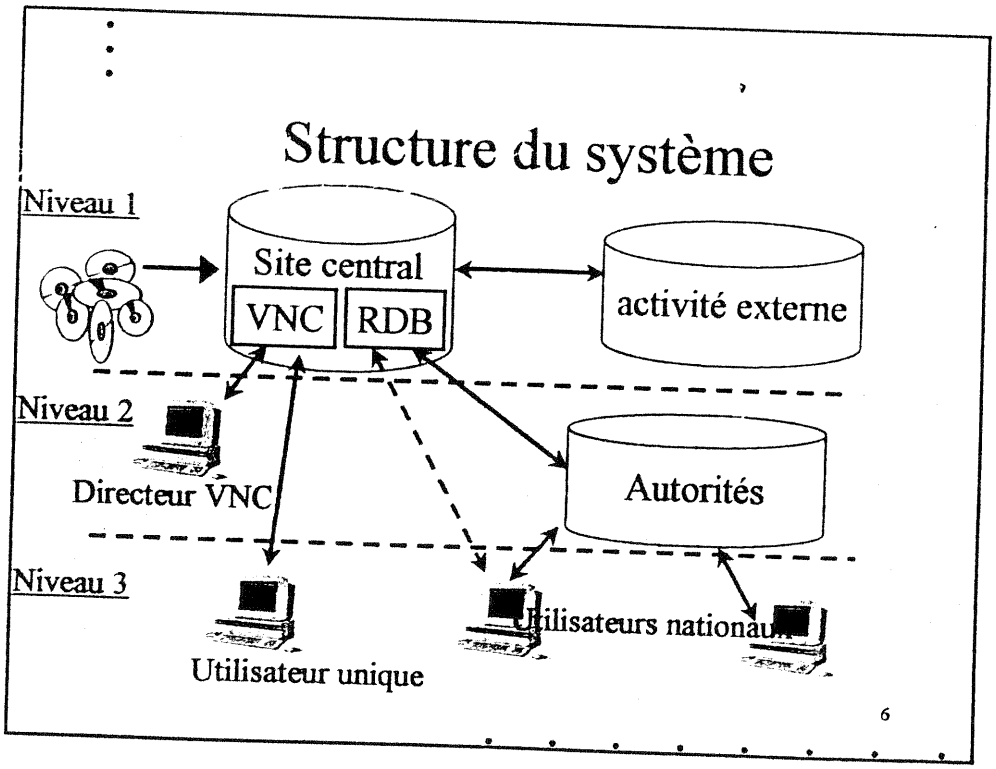
3

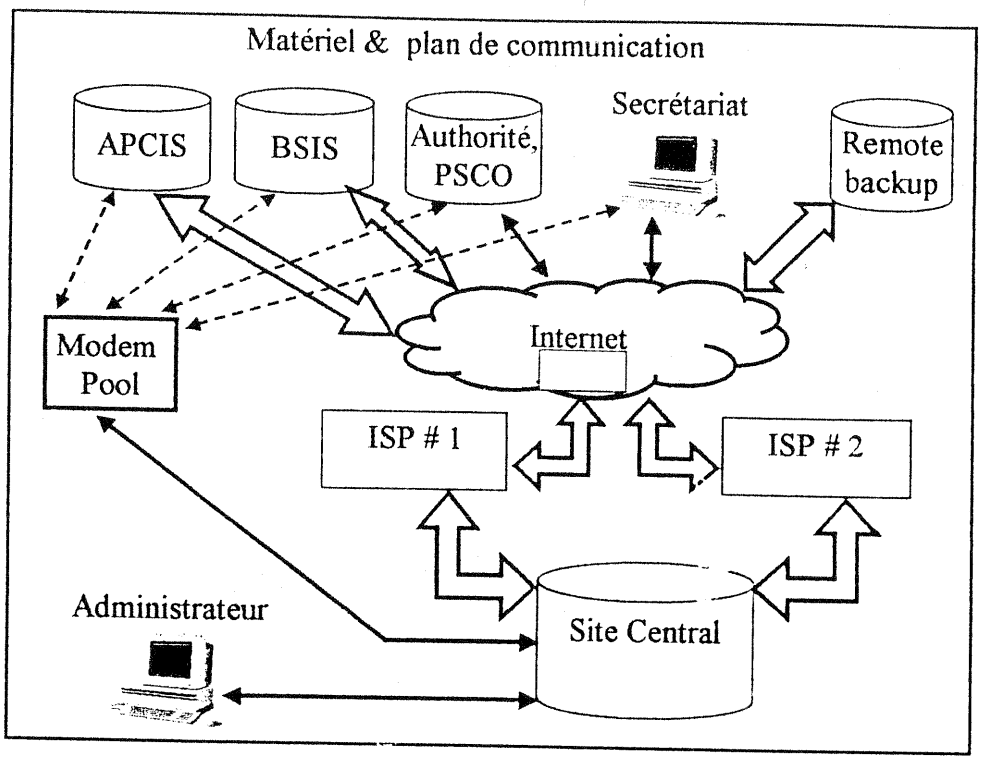
Détails sur l'AMIS

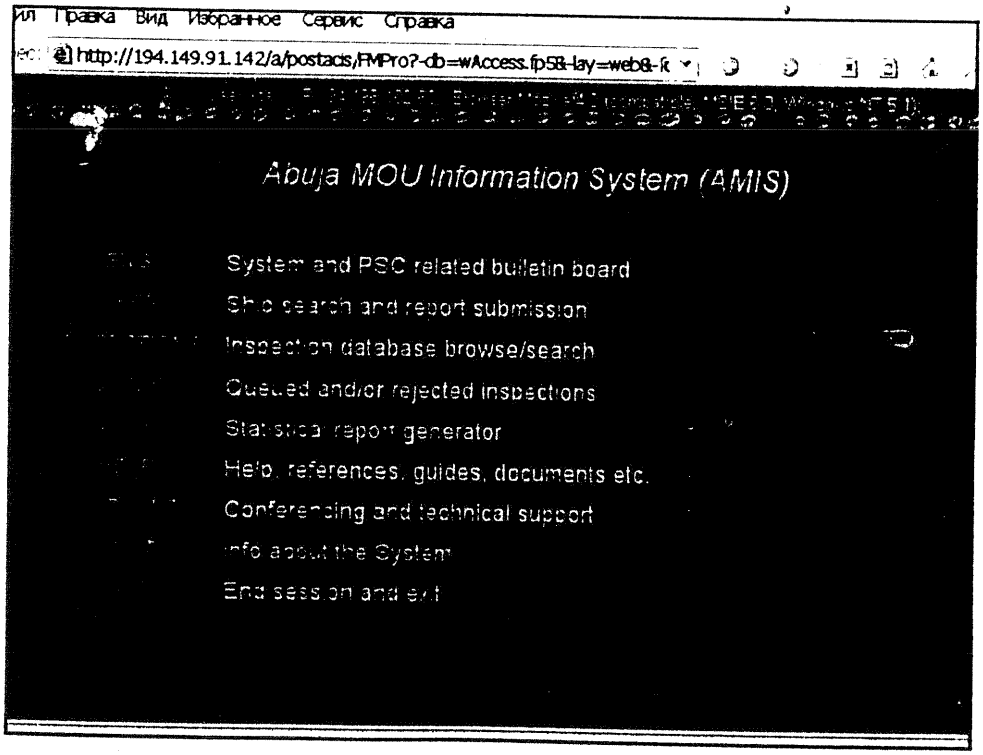
- Location du site central– Vladivostok, Russie
- Centre d'information– Lagos, Nigeria
- Promotteur – APMIAS, Russie
- Réseau – Internet
- Système de lancement– 2005
- Nombre de bureaux PSC –environ 90

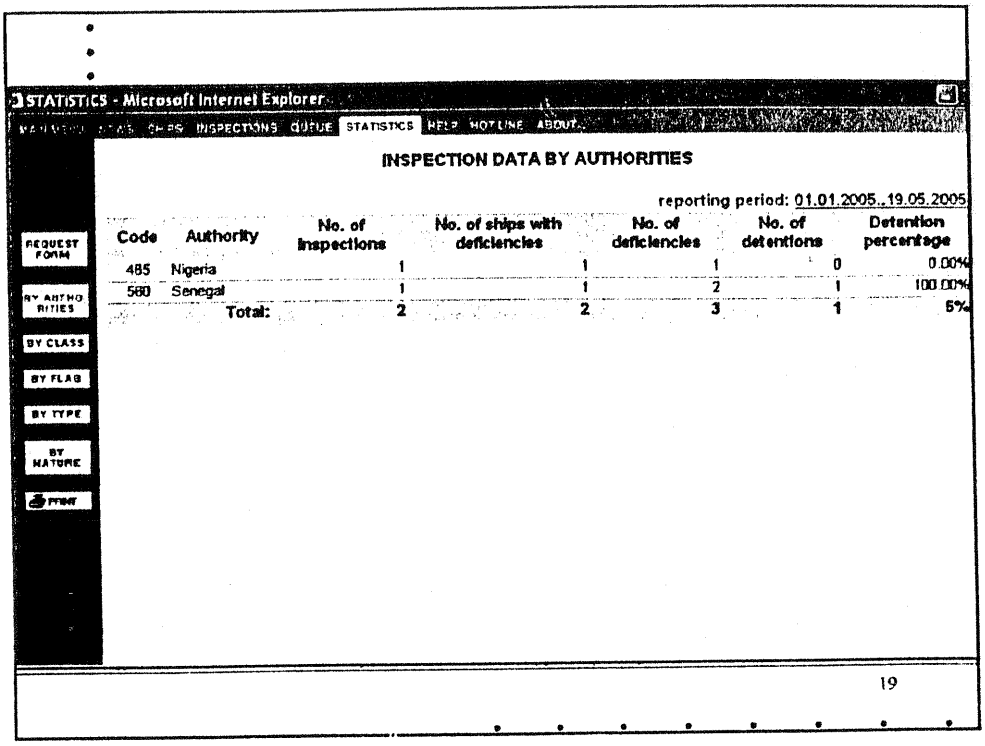
4


Diagramme (flux de bases de données)
Rapports externes
Secrétariat(MOU)
Rapport d'inspection PSC
AMIS
personnel
Notifications
Rapport d'inspection PSC
Donneés
base central
Rapports
Détails de navire
histoire de l'inspection
échange E-mail
ILO
Inspection
PSC
IACS
Classe
ITU
Signe d'appel
APCIS
D'autres
MOUs
Données LRF


Structure du système
Niveau 1
Site central
VNC
RDB
activité externe
Niveau 2
Directeur VNC
Autorités
Niveau 3
Utilisateur unique
Utilisateurs nationaux
6


Matériel & plan de communication
APCIS
BSIS
Authorité, PSCO
Secrétariat
Remote backup
Modem Pool
Internet
ISP # 1
ISP # 2
Administrateur
Site Central


Правка Вид Избранное Сервис Справка
http://194.149.91.142/a/postacs/FMPro?-db=wAccess.fp5&-lay=web&-fi
Abuja MOU Information System (AMIS)
System and PSC related bulletin board
Ship search and report submission
Inspection database browse/search
Queued and/or rejected inspections
Statistical report generator
Help, references, guides, documents etc.
Conferencing and technical support
Info about the System
End session and exit



Utilisateurs d'AMIS

- Officiers du contrôle de l'Etat du Port(PSCO)
- Centres d'information nationaux(DirecteursVNC)
- Authorités du MOU
- Secrétariat du MOU
- Personnel d'AMIS

20

TABLEAU COMPARATIF DONNANT DES INFORMATIONS
SUR LES FRAIS DU CONTROLE DES NAVIRES PAR L ETAT DU PORT
ETABLI A LA DATE DU 06 JUIN 2003

I°	MOU	FRAIS DE CONTROLE PAR L ETAT DU PORT
	MOU DE LA MER NOIRE	Les frais d'inspection sont exigés en cas de détention comme stipulé dans l'Article 3.13 du MOU de la Mer Noire. « Au cas ou il y a une inspection qui mérite une détention non justifiée d'un navire les coûts relatifs à l'inspection seront à la charge du propriétaire ou l'opérateur à bord. La détention ne serait levée dès qu'une garantie suffisante serait donnée sur le remboursement des frais ». Comme il n' y a aucune politique standard ou Comité de décision ou suggestion n' a été fait ce propos, les autorités maritimes s'appliquent à prendre des dispositions pour leur législation nationale.
	MOU DES CARAIBES	Pas de réponse
	MOU DE L'OCEAN INDIEN	Le MOU de l'Océan Indien n'a aucune directive claire concernant les frais à payer. Ces Frais sont amputés suivant les lois en vigueur dans chaque pays. L'Autorité de Sécurité Maritime de l'Australie détermine les frais du temps pris pour emporter le navire et du suivi du contrôle par 185.00 Dollars E.U. Australien par heure. Ceci débute au moment où le Commandant de bord notifie officiellement que le contrôle est nécessaire. Il y a aussi d'autres frais pour temps de voyage et d'autres coûts pour Autre incident dépendant de la situation du navire par rapport au local De l'Autorité de Sécurité Maritime de l'Australie.
	MOU MEDITERRANEE	Les accords de MOU Méditerranée contiennent des dispositions stipulant que une inspection relevant d'une détention non justifiée d'un navire, les coûts relatifs à l'inspection sont à la charge du propriétaire ou du capitaine. La détention ne serait levée dès qu'une garantie suffisante serait Donnée sur le remboursement des frais. Le Comité du MOU de la Méditerranée a accepté le principe lors de sa 4ème réunion tenue à Malte. En juillet 2001 sur le sujet des frais et démarche (Législative ou autre) .Nécessaire pour sa mise en œuvre. (sujet au programme de la 6ème Réunion du Comité en octobre 2003 en Jordanie).
	MOU DE PARIS	Le coût du contrôle est exigé en cas de détention comme mentionné dans le MOU. Il n'existe aucune politique sur la valeur de coût, depuis cela varie suivant le local et les conditions et les lois nationales.
	MOU DE TOKYO	A ce propos aucune politique régionale n'est définie au MOU de Tokyo. Il revient aux autorités de décider de ce que sera et de combien cela Coûtera suivant leur législation nationale. Les frais seront uniquement Exigés dans le cas d'une détention.
	ACCORD VINA DEL MAR	Au premier contrôle aucun frais n'est demandé mais pour les suivants Il y a un coût à payer car on estime que c'est le désire du propriétaire ou du Commandant ou capitaine parce que voulant être dans les

		procédure.
	MOU D' ABUJA	Le premier contrôle n'occasionne pas des frais mais les suivants en exigent et ceci dépend de la nature du défaut à bord et cela ressort de l'administration individuelle. Il n'existe pas de régler ou régulat pour les frais dans les états membres du MOU d'Abuja. Chacun à Manière de détermination de frais suivant le contrôle fait. Il y a des d'injustice qui nous sont rapportés au Secrétariat concernant la fix des frais par les officiers chargés du contrôle par l'Etat du Port. Le Secrétariat a contacté les états membres en question pour qu'une solution appropriée soit trouvé à ces évènements dans l'avenir. Le Secrétariat a adressé une lettre à l'OMI pour qu'elle intervienne possible qu'une solution finale soit trouvée pour cette question de c Cela sera discuté à la 3ème Réunion du Comité à Brazzaville.
	GARDE COTIERE DES ETATS UNIS D' AMERIQUE	Pas de réponse.

ANNEXE V

RAPPORT D'INSPECTON DE L'ETAT DU PORT FORME A ET FORME B ET PORTS DES ETATS MEMBRES DU MOU D'ABUJA

MINISTERE CHARGE DE LA MARINE MARCHANDE
MINISTRY IN CHARGE OF THE MERCHANT SHIPPING

REPUBLIQUE DU CONGO
REPUBLIC OF CONGO

DIRECTION GENERALE DE LA MARINE MARCHANDE
CONGOLESE MARITIME AUTORITY

RAPPORT D'INSPECTION DE L'ETAT DU PORT
REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH WEST AND CENTRAL AFRICAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (MOU D'ABUJA)

Form A

P.O BOX 1107 – Pointe-Noire
PHONE : + (242) 94-01-07/94-23-26/94-44-69
FAX : + (242) 94-48-32
TLX : 8278 KG
E. mail : **digemar.pointe-noire. @ la poste . net**

Copy to : Master ✓
Head office
PSCO
If ship is detained, copy to :
Flag state
OMI
Recognised organisation, if applicable

Autorité délivrant le rapport **Congolese Maritime Authority** 2. Nom du navire : PRINCESS HTOUN
Reporting authority *Name of ship*
Pavillon : ST VINCENT 4. Type du navire : Cargo VESSEL 5. Indicatif : J8B3574
Flag of ship *Type of ship* *Call sign*
6. Numéro OMI : 7818406 7. Jauge brute : 15959 8. Port en lourd : —
IMO number *Gross tonnage* *Deadweight (where applicable)*
Datae de construction : 1978 10. Date de l'inspection : 02.02.07 11. Lieu d'inspection : PNR
Year of build *Date of inspection* *Place of inspection*
12. Société de classification : RINA 13. Date de levée d'interdiction d'appareiller : (**)
Classification society *Date of release from detention*
14. Prochain port d'escale : DOUALA/CAMEROUN
Next port of call
Armateur/Affréteur/Opérateur : TERRA NAVIS SHIPPING *Ship's Agent* AFRILAM (**)
Particulars of owners/operators (delete as appropriate)
Nom et signature du Capitaine
Name and signature of master to certify that the information under 15 is correct
Name : TAWFIK ABDULLATIF YASSIN Signature and stamp :
Certificats pertinents :
Relevant certificats (s)

M.V. PRINCESS HTOUN ★ KINGSTOWN ★

a. title	b. issuing authority	c. dates of issue	d. date of expiry
1. Cert. of registry	Flag State	27 Dec 2006	Permanent
2. Minimum safe manning	Flag State		
3. Safety construction	RINA	27 Oct 2006	26 March 2007
4. Load line	RINA	27 Oct 2006	26 March 2007
5. Safety radio	RINA	27 Oct 2006	26 March 2007
6. I.O.P.P. (annexe 1 – 2 – 3 – 4 – 5 – 6)	RINA	27 Oct 2006	26 March 2007
7. Safety equipment	RINA	27 Oct 2006	26 March 2007
8. Pass. Ship safety cert.			
9. SMC (ISM) Interim DOC	Russian Maritime Register Ship	27 Oct 2006	26 April 2007
10. DOC (ISM) Interim SMC	Russian Maritime Register Ship	26 Sept 2006	25 February 2007
11. DOC (IMDG)			
12. CLC/P&I			
13. Cert . of fitness – NLS-BCH-IGC-GC-(IBC)	RINA	27 Oct 2006	26 March 2007
14. ITC 69	Flag State	24 Oct 2006	
15. ILO Cargo gear book	RINA	06 May 2006	
16. Certificate of classification	RINA	22 June 2005	30 July 2009
17. I.S.S.C Interim	Russian Maritime Register Ship	28 Oct 2006	27 April 2007
18. C.S.R.	Flag State	24 Oct 2006	

d. information on last intermediate or annual survey**)

Date	Surveying authority	Place
3.		
4.		
5.		
6.		
7.		
8.		
9.		
10.		
11.		
16. 1st Annual Survey	RINA	KANDLA, India

18 Inspection plus détaillée / expanded inspection ☑ No ☐ Yes
19 défectuosités / déficiences ☑ No ☐ Yes
20. navire retenu / ship detained ☑ No ☐ Yes
21. detainable deficiencies related to classification ☑ No ☐ Yes
22. support / supporting documentation / district office ☑ No ☐ Yes

Name TATY-BOUSSAMBA

PORT AUTONOME DE PNR

This report must be retained on board for a period of two years and must be available for consultation by port control Offices at all times.

*) This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port states that an inspection by the port state mentioned in the heading has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificates in excess of the Certificate the ship is required to carry.

**) To be completed in the event of a detention

***) Masters, shipowners and/or operator are advised that detailed information on a detention may be subject to publication.

MINISTERE CHARGE DE LA MARINE MARCHANDE
MINISTRY IN CHARGE OF THE MERCHANT SHIPPING

DIRECTION GENERALE DE LA MARINE MARCHANDE
CONGOLESE MARITIME AUTORITY

REPUBLIQUE DU CONGO
REPUBLIC OF CONGO

RAPPORT D'INSPECTION DE L'ETAT DU PORT
REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH WEST AND CENTRAL AFRICAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL (MOU D'ABUJA)

Form B

P.O BOX 1107 – **Pointe-Noire** PHONE : + (242) 94-01-07/94-23-26/94-44-69 FAX : + (242) 94-48-32 TLX : 8278 KG E. mail :	Copy to : if ship is detained, copy to :	Master Head office PSCO Flag state OMI Recognised organisation, if applicable

2. Nom du navire.. 6. Numéro OMI..
Name of ship *OMI number*

10. Date de l'inspection.. 11. Lieu d'inspection..
Date of inspection *Place of inspection*

23. Code ***Code***	**Nature des défectuosités** ***Nature of deficiency***	**Références** ***Convention references 2)***	**24. Mesures prises** ***Action taken 3)***
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....
....	....	....	....

Name--
(duly authorised PSCO of reporting authority)

Signature---

1) This inspection was not a full survey and deficiencies listed may not be exhaustive. Il the event of a detention, it is recommended that a full survey is carried out and all deficiencies are rectified before an application for re-inspection is made.
2) Tobe completed in the event of a detention.
3) Codes for action taken include i.a. : ship detained/released, flag state informed, classification society informed, next port informed (for codes see reverse side of copy).

LES PORTS DES ETATS MEMBRES DU MOU D'ABUJA

N°	Code d'Autorité	Autorité	Code du Port	Port
1.	015	Angola	7001 7002 7003	Cabinda Lobito Luanda
2.	070	Bénin	7031	Cotonou
3.	100	Cameroun	7061 7062 7063	Tiko Douala Kribi
4.	725	Congo	7091 7092	Madingo – Kayes Pointe Noire
5.	325	Côte d'Ivoire	7121	San-Pedro
6.	215	Gabon	7151 7152 7153 7154 7155	Libreville Kango Owendo Port-Gentil Mayumba
7.	235	Ghana	7181 7182 7183 7184	Takoradi Cape Coast Tema Accra
8.	267	Guinée	7211 7212	Kamsar Conakry
9.	375	Libéria	7241 7242 7243 7244	Monrovia Robertsport Buchanan Greenville
10.	405	Mauritanie	7271 7272	Nouakchott Nouadhibou
11.	439	Namibie	7301 7302 7303	Swakopmund Walvis Bay Luderis
12.	465	Nigeria	7331 7332	Lagos Port Harcourt
13.	560	Sénégal	7361 7362	Dakar Saint-Louis
14.	567	Sierra Leone	7391 7392 7393 7394 7395 7396	Freetown Lungi Pepel Shenge Bonthe Sulima
15.	5856	Afrique du Sud	7421	Saldanha

			7422 7423 7424 7425 7426 7427	Cape Town Mossel Bay Port Elisabeth East London Durban Richards Bay
16.	220	La Gambie	7451	Banjul
17.	640	Togo	7481 7482 7483	Lomé Aneho Kpeme
18.	110	Cap Vert	7511	Praia
19	190	Guinée Equatoriale	7541	Malabo

ANNEXE VI

MOU DE LA MEDITERRANEE

MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL IN THE MEDITERRANEAN REGION

- Introduction
- Section 1 Commitments
- Section 2 Relevant Instruments
- Section 3 Inspection procedures, Rectification and Detention
- Section 4 Provision of information
- Section 5 Operational violations
- Section 6 Organization
- Section 7 Amendments
- Section 8 Administrative provisions
- Section 9 Training programmes and seminars
- Section 10 Financial Mechanism

MedMoU ANNEXES Amendment 1 to 18 adopted 27 November 2006 (effective date 27 January 2007)

Introduction
The Maritime Authorities[1] of

Algeria
Cyprus
Egypt
Israel
Jordan[2]
Lebanon
Malta
Morocco
Tunisia
Turkey
Palestinian Authority[3]

hereinafter referred to as "the Authorities"

Recognizing the need to increase maritime safety and the protection of the marine environment and the importance of improving living and working conditions on board ships;

Recalling the Declaration adopted on 28 November 1995 on the occasion of the Euro-Mediterranean Conference in Barcelona, establishing a Euro-Mediterranean partnership and including, *inter alia*, co-operation in maritime safety and pollution prevention in the Mediterranean basin;

Noting with appreciation the progress achieved in these fields, in particular by the International Maritime Organization (IMO) and the International Labour Organization (ILO);

Noting also the contribution which has and which can be made by the European Community towards meeting the above-mentioned objectives;

Mindful that the principal responsibility for the effective application of standards laid down in international instruments rests upon the authorities of the State whose flag a ship is entitled to fly;

Recognizing nevertheless that effective action by port States is required to prevent the operation of substandard ships;

Recognizing also the need to avoid distorting competition between ports;

Convinced of the necessity, for these purposes, of an improved and harmonized system of port State control and of strengthening co-operation and the exchange of information;
Have reached the following understanding:

Section 1 Commitments

1.1 Each Authority will give effect to the provisions of the present Memorandum and the Annexes thereto which constitute an integral part of the Memorandum, and take all necessary steps to ratify instruments relevant for the purposes of this Memorandum.

1.2 Each Authority will maintain an effective system of Port State Control with a view to ensuring that, without discrimination as to flag, foreign merchant ships calling at a port of its State, *or anchored off such a port*, comply with the standards laid down in the relevant instruments as defined in Section 2. *Each Authority may also carry out controls on ships at off-shore installations* [4].

1.3 Each Authority will achieve, within a period of 3 years from the coming into effect of the Memorandum an annual total of inspections corresponding to 15% of the estimated number of individual foreign merchant ships, hereinafter referred to as "ships", which entered the ports of its State during a recent representative period of 12 months. The Committee established pursuant to Section 6.1 will monitor the overall inspection activity and its effectiveness throughout the region. The Committee will also adjust the target inspection rate based on experience gained and progress made in the implementation of the Memorandum of Understanding.

1.4 Each Authority will consult, co-operate and exchange information with the other Authorities in order to further the aims of the Memorandum.

1.5 *Each Authority, or any other body, as the case may be, will establish an appropriate procedure for pilot services and port authorities to immediately inform the competent Authority of the port State, whenever they learn in the course of their normal duties that there are deficiencies which may prejudice the safety of the ship, or which may pose a threat of harm to the marine environment* [5].

Section 2 Relevant Instruments

2.1 For the purposes of the Memorandum "relevant instruments" are, together with the Protocols and amendments to these instruments and related codes of mandatory status in force the following instruments:

* The International Convention on Load Lines, 1966;
* The International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (SOLAS 74);
* The Protocol of 1978 relating to the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974;
* The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978 relating thereto (MARPOL 73/78);
* The International Convention on Standards of Training, Certification and Watch keeping for Seafarers, 1978 (STCW 78);
* The Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972;
* The Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention No. 147);

2.2 With respect to the Merchant Shipping (Minimum Standards) Convention, 1976 (ILO Convention 147). Each Authority will apply the instructions in Annex 1 for the application of ILO publication “Inspection of Labour Conditions on board Ship: Guidelines for procedure".

2.3 Each Authority will apply those relevant instruments which are in force and to which its State is a Party. In the case of amendments to a relevant instrument, each Authority will apply those amendments which are in force and which its State has accepted. An instrument so amended will then be deemed to be the "relevant instrument" for that Authority.

2.4 When inspecting a ship flying the flag of a State not party to a Convention or a "relevant instrument" as amended for the purposes of port State control, the Authorities which are party to such Convention or "relevant instrument" as amended shall ensure that the treatment given to such ship and its crew is not more favorable than that given to ships flying the flag of a State which is party to that Convention or "relevant instrument".

2.5 In the case of ships below 500 tons gross tonnage the Authorities will apply those requirements of the relevant instruments which are applicable and will to the extent that a relevant instrument does not apply take such action as may be necessary to ensure that those ships are not clearly hazardous to safety, health or the environment, having regard, in particular to Annex 1.

Section 3 Inspection procedures, Rectification and Detention

3.1.1 In implementing the Memorandum, the Authorities will carry out inspections which will consist of a visit on board a ship in order to check the validity of the certificates and other documents relevant for the purposes of the Memorandum as well as the condition of the ship,

its equipment and crew, as well as the living and working conditions of the crew.

3.1.2 The Authority shall ensure that the inspector shall, as a minimum, check the certificates and documents listed in Annex 1, to the extent applicable and satisfy himself of the overall conditions of the ship including the engine room and the accommodations and the hygienic conditions.

3.2.1 Whenever there are clear grounds for believing that the condition of a ship or of its equipment or crew does not substantially meet the requirements of a relevant instrument a more detailed inspection shall be carried out, including further checking of compliance with on-board operational requirements.

3.2.2 Clear grounds exist when the inspector finds evidence which in his professional judgement warrants a more detailed inspection of ship, equipment or crew. The Authorities will regard as clear ground, *inter alia*, those set out in Annex 3.

3.2.3 Nothing in these procedures should be construed as restricting the powers of the Authorities to take measures within its jurisdiction in respect of any matter to which the relevant instruments relate.

3.2.4 The relevant procedures and guidelines for control of ships specified in Annex 1 shall also be applied.

3.3 In selecting ships for inspection, the Authorities shall give priority to the following ships:

- Ships visiting a port of a State, the Authority of which is a signatory to the Memorandum, for the first time or after an absence of 12 months or more;
- Ships which have been permitted to leave the port of a State; the Authority of which is a signatory to the Memorandum, on the condition that the deficiencies noted must be rectified within a specified period, upon expiry of such period;
- Ships which have been reported by pilots or port authorities as having deficiencies which may prejudice their safe navigation;
- Ships whose statutory certificates on the ship's construction and equipment, have not been issued in accordance with the relevant instruments.
- Ships carrying dangerous or polluting goods, which have failed to report all relevant information concerning the ship's particulars, the ship's movements and concerning the dangerous or polluting goods being carried to the competent authority of the port and coastal State;
- Ships which have been suspended from their class for safety reasons in the course of the preceding six months.

3.4 The Authorities will seek to endeavour to inspect ships which have not been inspecting within the previous 6 months by other Authorities unless there are clear grounds for inspection. These procedures are not applicable to ships listed under 3.3 which may be inspected whenever the Authority deems appropriate.

3.5.1 Inspections will be carried out only by a person, duly authorized by his Authority to carry out port State inspections and responsible to that Authority, who fulfils the requirements of paragraph 3.5.3 and the qualification criteria specified in Annex 7.

3.5.2 The inspector carrying out port State control may be assisted by a person with the required expertise when such expertise cannot be provided by his Authority.

3.5.3 The inspector carrying out port State control and the person assisting him shall have no commercial interest either in the port of inspection or in the ships inspected, nor shall the inspector be employed or undertake work on behalf of non-governmental organizations which issue statutory and classification certificates or which carry out the surveys necessary for the issue of those certificates to ships.

3.5.4 Each Inspector shall carry a personal document in the form of an identity card issued by his authority indicating that the inspector is authorized to carry out inspections. A common model for such an identity card is attached at Annex 7.

3.6.1 On completion of an inspection the master of ship shall be provided by the inspector with a document in the form specified in Annex 5 to this Memorandum of Understanding, giving the results of the inspection and details of any decision taken by the inspector and of the corrective action to be taken by the master, owner, or operator.

3.6.2 The Authority shall be satisfied that any deficiencies confirmed or revealed by the inspection are rectified.

3.6.3 In the case of deficiencies which are clearly hazardous to safety, health or the environment the Authority will detain the ship or will stop the operation in the course of which the deficiencies have been revealed The detention order or the stoppage of the operation shall not be lifted until the hazard is removed, except under the conditions provided for in 3.8.1 below.

3.6.4 When exercising his professional judgment as to whether or not a ship should be detained, the inspector shall be guided by the criteria set out in Annex 1.

3.7 In the event that a ship is detained the Authority shall immediately inform the administration of the State whose flag the ship is entitled to fly and the consul or, in his absence, its nearest diplomatic representative of the action taken. Where relevant, the organization responsible for the issue of the certificates shall also be informed.

3.8.1 Where deficiencies referred to in 3.6.3 cannot be remedied in the port of inspection, the Authority may allow the ship to proceed to another port, or the nearest repair yard subject to any appropriate conditions determined by that Authority with a view to ensuring that the ship can so proceed without danger to safety, health or the environment. In such circumstances the Authority will notify the competent Authority of the region State where the next port of call or the repair yard is situated, the parties mentioned in 3.7 and any other Authority as appropriate. Notification to Authorities will be made in accordance with Annex 5. The Authority receiving such notification will inform the notifying Authority of action taken.

3.8.2 The Authorities will take measures to ensure that ships referred to in 3.8.1 which either proceed to sea without complying with the conditions determined by the Authority which detained the ship or which do not call into the agreed port or yard to undertake repairs, shall be refused access to any port within this Memorandum until the owner or operator and the flag State notify the Authority of the State where the ship was found defective or the Authority which receives the vessel that the ship complies with all applicable requirements of the relevant instruments. In the latter case, the receiving Authority will notify all other Authorities of such compliance.

3.8.3 In the exceptional event of "force majeure", access to a specific port may be permitted to minimize the risk of life or of pollution.

3.9 The provisions of Section 3.7 and 3.8 are without prejudice to the requirements of relevant instruments or procedures established by international organizations concerning notification and reporting procedures related to port State control.

3.10 When exercising control under the Memorandum, the Authorities will make all possible efforts to avoid unduly detaining or delaying a ship. Nothing in the Memorandum affects rights created by provisions of relevant instruments relating to compensation for undue detention or delay.

3.11 In case the master, owner or agent of the ship notifies the port State control Authorities prior to or upon arrival of the vessel at the port, of any damage, breakdown or deficiency to the ship, its machinery and equipment, which is intended to be repaired or rectified before the ship sails from that port, the detention should be recorded only if deficiencies justifying detentions are found after the master has given notification that the ship was ready for inspectors. The same procedure applies when the port State control Authorities are notified that the ship is scheduled to be surveyed at the port with respect to flag, statutory or class requirements.

3.12 In exceptional circumstances, when a ship on its way to a specified repair yard needs to call at a port for temporary repairs for safety reasons, it may be allowed into that port. All commercial operations are forbidden, except the unloading of its cargo if required for safety reasons. The ship may be allowed to proceed to the specified repair yard only if the flag State of the ship has issued statutory certificates to the ship restricting their validity to that specific voyage, and the port State is satisfied that such ship shall not pose undue risk to safety of ship, or to the environment or cause undue hardship to the crew.

3.13 The owner or the operator of a ship will have the right of appeal against a detention decision to higher administrative Authority or to the Court of competent jurisdiction, according to the law in each country. However, an appeal shall not cause the detention to be suspended

3.14 Should an inspection reveal deficiencies warranting detention of a ship, all costs relating to inspections subsequent to the first shall be covered by the ship owner or the operator. The detention shall not be lifted until full payment has been made or a sufficient guarantee has been given for the reimbursement of the costs.

Section 4 Provision of information

4.1 Each Authority will report on its inspections under the Memorandum and their results, in accordance with the procedures specified in Annex 4.

4.2 The Authorities will supply the following information to the Memorandum Secretariat :

(a) Number of inspectors working on their behalf on port State inspections. Where inspections work on a part-time basis, the total is corrected into a number of full time employed

inspectors;

(b) Number of individual ships entering their ports in a representative year prior to the Memorandum;

(c) Fees for inspections, if any.

This information will be updated at least every three years.

Section 5 Operational violations

The Authorities will upon the request of another Authority endeavour to secure evidence relating to suspected violations of the requirements on operation matters of Rule 10 of the International Regulations for Preventing Collisions at Sea, 1972 and the International Convention for the Prevention of Pollution from Ships, 1973, as modified by the Protocol of 1978, relating thereto. In case of suspected violations involving the discharge of harmful substances, an Authority will, upon the request of another Authority, visit in port the ship suspected of such a violation in order to obtain information and, where appropriate, to take a sample of any alleged pollutant. In the cases referred to in this article, the requesting Authority should state that the flag State of the ship has already been notified of the alleged violation.

Section 6 [6] Organization

6.1 A Committee composed of a representative of each of the Authorities that are party to the Memorandum will be established. A representative of the International Maritime Organization, of the International Labour Organization and of the European Commission will be invited to participate without vote in the work of the Committee. Representatives of the maritime Authorities of other Mediterranean Coastal States and, subject to the provisions of Section 8, any other Organization or Authority which the Committee may deem appropriate, may be accorded the status of observer without vote.

6.2 The Committee will meet once a year and at such other times as it may decide.

6.3 The Committee will:

* Carry out the specific tasks assigned to it under the Memorandum.
* Promote by all means necessary, including seminars for surveyors, the harmonization of procedures and practices relating to the inspection, rectification, detection and the application of 2.4.
* Develop and review guidelines for carrying out inspections under the Memorandum.
* Develop and review procedures, including those related to the exchange of information.
* Keep under review other matters relating to the operation and the effectiveness of the

Memorandum.

* Promote by all means necessary the harmonization of the operation and effectiveness of this Memorandum with those of similar agreements for other Regions.

* Adopt the budget and decide the contributions of every Party to the Memorandum.

6.4 Except where provided otherwise (in Section 7), the Committee will take its decisions acting on simple majority.

6.5 A Secretariat provided by the Maritime Authority of Egypt will be set up and will have its office in Alexandria-Egypt.

6.6 The Secretariat, acting under the guidance of the Committee and within the limits of the resources made available to it, will:

* Prepare meetings, circulate papers and provide such assistance as may be required to enable the Committee to carry out its functions.

* Facilitate the exchange of information, carry out the procedures outlined in Annex 4 and prepare reports as may be necessary for the purposes of the Memorandum.

* Carry out such other work as may be necessary to ensure the effective operation of the Memorandum *and to revise the Memorandum periodically in 5 years duration*[7].

6.7 *[8]A Secretariat Head Quarter Agreement must be established between the Med. MoU represented by its Chairman & the Government of Egypt.*

6.8 *An Information Centre provided by the Maritime Authority of Morocco will be set up & will have its office in Casablanca - Morocco.*

6.9 *The Information Centre, acting under the guidance of the Committee & the supervision of the Secretariat & within the limits of the resources made available to it, will:*

- *Prepare the Coding System -to be approved by the Committee- of all data regarding the exchange of information between Med. MoU Member States.*
- *Establish computerized information system able to store & retrieve the inspection details on line.*
- *Establish the Med. MoU database for inspection.*
- *Ensure that the system is capable of communicating on line the updated information needed for inspecting vessels.*
- *Prepare the annual reports of Med. MoU inspections & related analysis.*
- *Take into consideration that Information Centre technical & administrative matters will be managed through the Med. MoU Secretariat & financial matters will be dealt with directly by the Committee.*
- *Prepare researches & study works needed for the improvement of the Information exchange.*

6.10 *An Information Centre Head Quarter Agreement must be established between the Med. MoU represented by its Chairman and the Government of Morocco.*

Section 7 *Amendments*

7.1 Any Authority, which has accepted the Memorandum, may propose amendments to the Memorandum.

7.2 In the case of proposed amendments to Sections of the Memorandum the following procedure will apply:

(a) The proposed amendment will be submitted through the Secretariat for consideration by the Committee.

(b) Amendments will be adopted by a two-thirds majority of the representative of the Authorities present and voting in the Committee.

If so adopted an amendment will be communicated by the Secretariat to the Authorities for acceptance.

The amendments of paragraph 1 of Section 2 are adopted by a two- thirds majority of the representatives of the Authorities present and voting which are party to the new Convention proposed for inclusion as "relevant instrument".

(c) An amendment will be deemed to have been accepted either at the end of a period of six months after adoption by the representatives of the Authorities in the Committee or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee at the time of adoption, unless within the relevant period an objection is communicated to the Secretariat by an Authority.

(d) An amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any different period determined unanimously by the representatives of the Authorities in the Committee.

7.3 In the case of proposed amendments to Annexes of the Memorandum the following procedure will apply:

(a) the proposed amendment will be submitted through the Secretariat for consideration by the Authorities.

(b) the amendment will be deemed to have been accepted at the end of a period of three months from the date on which it has been communicated by the Secretariat unless an Authority requests in writing that the amendment should be considered by the Committee. In the latter case the procedure specified in 7.2 will apply.

(c) the amendment will take effect 60 days after it has been accepted or at the end of any period determined unanimously by the Authorities.

Section 8 Administrative provisions

8.1 The Memorandum is without prejudice to the rights and obligations under any international Agreement.

8.2 A Maritime Authority of a State, which complies with the criteria specified in Annex 6, may adhere to the Memorandum with the consent of all Authorities which have accepted the Memorandum.

8.3 The Memorandum remains open for signature, at the Headquarters of the Secretariat of the Committee from 11 July 1997 to 23 February 1998. Maritime Authorities meeting the requirements specified in Annex 6 may become parties of the Memorandum by:

a) Signature without any reservations as to acceptance, or
b) Signature subject to acceptance, followed by acceptance.

8.4 Acceptance or accession will be effected by a written communication by the Maritime Authorities to the Secretariat.

8.5 The Secretariat will inform the Maritime Authorities who have signed the Memorandum of any signature or written communication, or of acceptance or accession and of the date on which such an event has taken place.

8.6 This Memorandum will enter into force for each Authority on the date duly notified to the Secretariat.

8.7 Any Maritime Authority or Organization wishing to participate as an observer will submit in writing an application to the Committee and will be accepted as an observer subject to the unanimous consent of the representatives of the Authorities present and voting at the Committee meeting.

8.8 Any Authority may withdraw from the Memorandum by providing the Committee with 60 days notice in writing.

8.9 The English, French and Arabic versions are equally authentic. The English text is the official version of the Memorandum in case of dispute.

Section 9 Training programmes and seminars

The Authorities will endeavour to establish appropriate training programmes and seminars.

Section 10 Financial Mechanism

The costs for running the Secretariat and the Information Centre are financed by :

- The financial contribution of every party to the Memorandum.

- If possible, gifts and subventions by donor countries or organizations.

Financial contributions to the costs for running the Secretariat and the Information Centre of Parties to the Memorandum are to be settled, in conformity with the decisions and procedures adopted by the Committee.

Signed at Malta in the English language, this Eleventh day of July of One Thousand Nine Hundred and Ninety Seven.

---

[1] **Maritime Authorities** are the national maritime administrations designated for the implementation of this Memorandum.

[2] **Jordan** joined the Med MoU in 1999 {Amendment No.(2)}

[3] **Palestine Authority** memberships was discussed by the committee in its 1st meeting and noted the communication by the Maritime Authority of Israel informing on certain internal procedural arrangements which would prevent the signing of the Mediterranean MoU by the Palestinian Authority. In the absence of the delegations of Israel and Palestinian Authority, the committee agreed to defer consideration of the matter until both Authorities presented in the committee meeting. The committee noted, however, that as the delegation of the Palestinian Authority was unable to sign the Mediterranean MoU within the period prescribed for its signature (i.e. 12 July 1997 to 23 Feb. 1998) considered that the matter raised by the Maritime Authority of Israel can be dealt with in due course under the procedures prescribed in Section 8 of the Memorandum. {Amendment No.(1)}

[4] {Amendment No.(4)}

[5] {Amendment No.(5)}

[6] Sections (6, 7, 8, 9, 10) of old version was renumbered as (9, 6, 10, 7, 8) {Amendment No.(6)}

[7] {Amendment No.(7)}

[8] Items 6.7, 6.8, 6.9, 6.10 was added to the MoU according to committee decision in its 4th meeting {Amendment No.(3)}

ANNEXE VII

MODELES DE DOCUMENTS SUR LA SURETE DU NAVIRE ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES

APPENDICE À LA PARTIE A

APPENDICE 1

Modèle de Certificat international de sûreté du navire

CERTIFICAT INTERNATIONAL DE SÛRETÉ DU NAVIRE

(Cachet officiel) *(État)*

Certificat numéro .....

Délivré en vertu des dispositions du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

Sous l'autorité du Gouvernement _____
(Nom de l'État)

par _____
(Personne ou organisme autorisé)

Nom du navire :.....
Numéro ou lettres distinctifs :.....
Port d'immatriculation :.....
Type du navire :.....
Jauge brute :.....
Numéro OMI :.....
Nom et adresse de la compagnie :.....

IL EST CERTIFIÉ :

1 Que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire ont été vérifiés conformément à la section 19.1 de la partie A du Code ISPS;

2 Qu'à la suite de cette vérification, il a été constaté que le système de sûreté et tout matériel de sûreté connexe du navire étaient à tous égards satisfaisants et que le navire satisfaisait aux prescriptions applicables du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS;

3 Que le navire est muni d'un plan de sûreté du navire approuvé.

Date de la vérification initiale/de renouvellement sur la base de laquelle le présent Certificat a été délivré .....

Le présent Certificat est valable jusqu'au ..... sous réserve des vérifications effectuées conformément à la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS.

Délivré à .....
(Lieu de délivrance du certificat)

Le .....
(Date de délivrance)

.....
(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

ATTESTATION DE VÉRIFICATION INTERMÉDIAIRE

IL EST CERTIFIÉ que lors d'une vérification intermédiaire prescrite aux termes de la section 19.1.1 de la partie A du Code ISPS, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

Vérification intermédiaire

Signé .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu .....

Date .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

ATTESTATION DE VÉRIFICATIONS SUPPLÉMENTAIRES*

Vérification supplémentaire

Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu.....

Date.....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Vérification supplémentaire

Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu.....

Date.....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

Vérification supplémentaire

Signé.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu.....

Date.....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

* L'Administration doit adapter la présente partie du certificat pour indiquer si elle a établi des vérifications supplémentaires, comme prévu dans la section 19.1.1.4.

VÉRIFICATION SUPPLÉMENTAIRE EFFECTUÉE CONFORMÉMENT À LA SECTION A/19.3.7.2 DU CODE ISPS

IL EST CERTIFIÉ que lors d'une vérification supplémentaire prescrite par la section 19.3.7.2 de la partie A du Code ISPS, il a été constaté que le navire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

Signé .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu .....

Date .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT, S'IL EST VALABLE POUR UNE DURÉE INFÉRIEURE À CINQ ANS, EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.3 DU CODE ISPS

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la partie A du Code ISPS et le certificat doit, conformément à la section 19.3.3 de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au .....

Signé .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu .....

Date .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA DE PROROGATION DU CERTIFICAT APRÈS ACHÈVEMENT DE LA VÉRIFICATION DE RENOUVELLEMENT ET EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.4 DU CODE ISPS

Le navire satisfait aux dispositions pertinentes de la partie A du Code ISPS et le certificat doit, conformément à la section 19.3.4 de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au .....

Signé .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu .....

Date .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA DE PROROGATION DE LA VALIDITÉ DU CERTIFICAT JUSQU'À CE QUE LE NAVIRE ARRIVE DANS LE PORT DE VÉRIFICATION EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.5 DU CODE ISPS OU POUR UNE PÉRIODE DE GRÂCE EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.6 DU CODE ISPS

Le présent certificat doit, conformément à la section 19.3.5 / 19.3.6* de la partie A du Code ISPS, être accepté comme valable jusqu'au .....

Signé .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu .....

Date .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

VISA POUR L'AVANCEMENT DE LA DATE D'EXPIRATION EN CAS D'APPLICATION DE LA SECTION A/19.3.7.1 DU CODE ISPS

Conformément à la section 19.3.7.1 de la partie A du Code ISPS, la nouvelle date d'expiration** est fixée au .....

Signé .....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu .....

Date .....

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité)

---

* Rayer la mention inutile

** Si la présente partie du certificat est remplie, la date d'expiration indiquée sur la première page du certificat doit aussi être modifiée en conséquence.

APPENDICE 2

Modèle de Certificat international provisoire de sûreté du navire

CERTIFICAT INTERNATIONAL PROVISOIRE DE SÛRETÉ DU NAVIRE

(Cachet officiel)

(État)

Certificat numéro.....

Délivré en vertu des dispositions du

CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES
ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

Soüs l'autorité du Gouvernement _____
(Nom de l'État)

par _____
(Personne ou organisme autorisé)

Nom du navire : .....
Numéro ou lettres distinctifs : .....
Port d'immatriculation : .....
Type du navire : .....
Jauge brute : .....
Numéro OMI : .....
Nom et adresse de la compagnie : .....
Le présent certificat est-il délivré à la suite d'un autre certificat provisoire ? Oui/Non*
Dans l'affirmative, date à laquelle le certificat provisoire initial avait été délivré.....

IL EST CERTIFIÉ QU'il est satisfait aux prescriptions de la section A/19.4.2 du Code ISPS.

Le présent certificat est délivré en application de la section A/19.4 du Code ISPS.

Le présent certificat est valable jusqu'au.....

Délivré à.....
(Lieu de délivrance du certificat)

Le.....
(Date de délivrance)

.....
(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre le certificat)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre le certificat)

* Rayer la mention inutile.

APPENDICE À LA PARTIE B

APPENDICE 1

Modèle de déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire[8]

DÉCLARATION DE SÛRETÉ

Nom du navire :	
Port d'immatriculation :	
Numéro OMI :	
Nom de l'installation portuaire :	

La présente Déclaration de sûreté est valable du ..... au ....., pour les activités ci-après

.....
(liste et description des activités)

aux niveaux de sûreté ci-après

Niveau(x) de sûreté établi(s) pour le navire :	
Niveau(x) de sûreté établi(s) pour l'installation portuaire :	

L'installation portuaire et le navire conviennent des mesures et des responsabilités ci-après en matière de sûreté pour garantir le respect des prescriptions de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires.

	La mention SSO ou PFSO dans ces colonnes indique que l'activité doit être exécutée, conformément au plan pertinent approuvé, par	
Activité	L'installation portuaire	Le navire
Exécution de toutes les tâches liées à la sûreté		
Surveillance des zones d'accès restreint pour veiller à ce que seul le personnel autorisé y ait accès		
Contrôle de l'accès à l'installation portuaire		
Contrôle de l'accès au navire		
Surveillance de l'installation portuaire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire		
Surveillance du navire, y compris les zones d'amarrage et les zones autour du navire		
Manutention de la cargaison		
Livraison des provisions de bord		

[8] Le présent modèle de déclaration de sûreté doit être utilisé pour établir une déclaration de sûreté entre un navire et une installation portuaire. Si la déclaration de sûreté doit être établie entre deux navires, le présent modèle doit

Manutention des bagages non accompagnés		
Contrôle de l'embarquement des personnes et de leurs effets		
Disponibilité rapide des systèmes de communications de sûreté entre le navire et l'installation portuaire		

Les signataires du présent accord certifient que les mesures et arrangements en matière de sûreté dont l'installation portuaire et le navire seront chargés pendant les activités spécifiées satisfont aux dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code, qui seront appliquées conformément aux dispositions déjà indiquées dans leur plan approuvé ou aux arrangements spécifiques convenus qui figurent dans l'annexe jointe.

Fait à .....le .....

Signature pour le compte et au nom	
de l'installation portuaire :	du navire :
(Signature de l'agent de sûreté de l'installation portuaire)	*(Signature du capitaine ou de l'agent de sûreté du navire)*

Nom et titre de la personne qui a apposé sa signature	
Nom :	Nom :
Titre :	Titre :

Coordonnées *(à remplir selon qu'il convient)* *(indiquer les numéros de téléphone, les voies ou les fréquences radioélectriques à utiliser)*	
pour l'installation portuaire :	pour le navire :
Installation portuaire Agent de sûreté de l'installation portuaire	Capitaine Agent de sûreté du navire Compagnie Agent de sûreté de la compagnie

APPENDICE 2

Modèle de déclaration de conformité d'une installation portuaire

DÉCLARATION DE CONFORMITÉ D'UNE INSTALLATION PORTUAIRE

(État)

(Cachet officiel)

Déclaration numéro.....

Délivrée en vertu des dispositions de la partie B du CODE INTERNATIONAL POUR LA SÛRETÉ DES NAVIRES ET DES INSTALLATIONS PORTUAIRES (CODE ISPS)

Le Gouvernement _____
(Nom de l'État)

Nom de l'installation portuaire : .....
Adresse de l'installation portuaire : .....

IL EST CERTIFIÉ que la conformité de la présente installation portuaire avec les dispositions du chapitre XI-2 et de la partie A du Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) a été vérifiée et que la présente installation portuaire est exploitée conformément au plan de sûreté de l'installation portuaire approuvé. Ce plan a été approuvé pour les <*indiquer les types d'opérations, types de navires ou activités, ou autres renseignements pertinents*> énumérés ci-dessous (rayer les mentions inutiles) :

Navire à passagers
Engin à grande vitesse à passagers
Engin à grande vitesse à cargaisons
Vraquier
Pétrolier
Chimiquier
Transporteur de gaz
Unité mobile de forage au large
Navire de charge autre que les navires susmentionnés

La présente déclaration de conformité est valable jusqu'au.....
sous réserve des vérifications (telles qu'indiquées au verso)

Délivré à.....
(Lieu de délivrance de la déclarationt)

Date de délivrance.....
(Signature de l'agent dûment autorisé qui délivre la déclaration)

(Cachet ou tampon, selon le cas, de l'autorité qui délivre la déclaration)

ATTESTATION DES VÉRIFICATIONS

Le Gouvernement *<insérer nom de l'État>* a établi la validité de la présente déclaration de conformité sous réserve de *<insérer les indications pertinentes concernant les vérifications (par exemple, vérifications obligatoires annuelles ou impromptues)>*.

IL EST CERTIFIÉ QUE, lors de la vérification effectuée conformément au paragraphe B/16.62.4 du Code ISPS, il a été constaté que l'installation portuaire satisfaisait aux dispositions pertinentes du chapitre XI-2 de la Convention et de la partie A du Code ISPS.

1ère VÉRIFICATION

Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu :.....
Date :.....

2ème VÉRIFICATION

Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu :.....
Date :.....

3ème VÉRIFICATION

Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu :.....
Date :.....

4ème VÉRIFICATION

Signé :.....
(Signature de l'agent autorisé)
Lieu :.....
Date :.....

***

ANNEXE VIII

ETAT DE RATIFICATION DES CONVENTIONS INTERNATIONALES AU 31 MARS 2008

STATUS OF CONVENTIONS

31/3/2008

	IMO Convention 48	IMO amendments 91	IMO amendments 93	SOLAS Convention 74	SOLAS Protocol 78	SOLAS Protocol 88	Stockholm Agreement 96	LOAD LINES Convention 66	LOAD LINES Protocol 88	TONNAGE Convention 69	COLREG Convention 72	CSC Convention 72	CSC amendments 93	SFV Protocol 93	STCW Convention 78	STCW-F Convention 95	SAR Convention 79	STP Agreement 71	STP Protocol 73	INMARSAT Convention 76	INMARSAT OA 76	INMARSAT amendments 94	INMARSAT amendments 98	IMSO amendments 2006	FACILITATION Convention 65	MARPOL 73/78 (Annex I/II)	MARPOL 73/78 (Annex III)	MARPOL 73/78 (Annex IV)	MARPOL 73/78 (Annex V)	MARPOL Protocol 97 (Annex VI)	London Convention 72	London Convention Protocol 96	INTERVENTION Convention 69	INTERVENTION Protocol 73	CLC Convention 69	CLC Protocol 76	CLC Protocol 92	FUND Convention 71	FUND Protocol 76	FUND Protocol 92	FUND Protocol 2003	NUCLEAR Convention 71	PAL Convention 74	PAL Protocol 76	PAL Protocol 90	PAL Protocol 02	LLMC Convention 76	LLMC Protocol 96	SUA Convention 88	SUA Protocol 88	SUA Convention 2005	SUA Protocol 2005	SALVAGE Convention 89	OPRC Convention 90	HNS Convention 96	OPRC/HNS 2000	BUNKERS CONVENTION 01	ANTI FOULING 01	BALLASTWATER 2004	NAIROBI WRC 2007
Angola	x			x	x			x		x	x	x			x		x								x	x	x	x	x																													
Benin	x	x		x	x			x		x	x	x			x										x	x	x	x	x	x			x				x						x			x	x										
Cameroon	x	x		x				x			x				x		x			x	x				x								x		d	x	x	x		x							x	x									
Cape Verde	x		x	x				x		x	x	x			x		x								x	x	x	x	x	x							x		x							x	x										
Congo	x	x	x	x				x		x	x				x		x								x	x	x	x	x								x		x					x				x	x									
Cote d'Ivoire	x	x	x	x	x			x		x	x				x		x								x	x	x	x	x		x		x		x		x		x																		
Equatorial Guinea	x			x	x	x		x	x	x	x				x											x	x	x	x		x		x		x					x				x													
Gabon	x	x		x				x		x	x				x					x	x	x	x		x	x	x	x	x		x		x		d		x	x	x		x		x														
Ghana	x	x	x	x	x			x		x	x				x					x	x				x	x							x		x		x	x		x									x	x									
Guinea	x			x	x			x		x	x	x			x										x	x	x	x	x							x		x											x	x									
Liberia	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x			x					x	x		x		x	x	x	x	x	x			x	x	d	x	x	d	x	x			x	x	x		x		x	x									
Mauritania	x			x	x			x		x	x				x										x	x	x	x	x				x	x	x	x		x											x	x									
Namibia	x	x	x	x	x			x	x	x	x				x		x								x	x	x	x	x				x	x			x		x											x	x									
Nigeria	x	x	x	x	x			x		x	x	x			x		x			x	x		x		x	x	x	x	x		x		x	x	d		x	x		x			x						x	x				x	x			
Senegal	x	x		x	x			x		x	x				x		x			x	x		x		x	x	x	x	x				x		x																x	x									
Sierra Leone	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x				x	x									x	x	x	x	x	x	x	x		d		x	d		x									x	x				x	x	x		x	x	x	
South Africa	x			x	x	x		x		x	x	x			x		x			x	x	x	x			x	x		x		x	x	x	x		x																						
The Gambia	x	x	x	x				x		x	x				x		x								x	x	x	x	x							x																						
Togo	x	x		x	x			x		x	x				x											x	x	x	x																														

14.17
status of ratification of IMO Conventions

x = accession
d = denunciation

ANNEXE IX

QUESTIONNAIRE INTERVIEW AU MINISTRE DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE DU CONGO

QUESTIONNAIRE[1] INTERVIEUW AU MINISTRE DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE

1/- A la fin de la quatrième réunion du Comité, tenue du 28 au 30 septembre 2005 à Accra, la capitale ghanéenne, votre pays assure depuis lors la présidence du Mémorandum d' Entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port ;quel est à ce jour le point des activités de cet instrument communautaire signé en 1999 ?

Depuis la 4ème réunion du Comité du Mou d'ABUJA tenue à Accra au Ghana, le Congo assure la Présidence.

A partir de cette date, les activités menées ont été les suivantes :

- Un séminaire atelier a été organisé à l'attention des directeurs nationaux des bases de données et des Officiers du Contrôle des navires par l'Etat du Port ;

- le Groupe de travail sur les questions juridiques, administratives et financières a tenu sa 3ème réunion;

- une séance de travail entre le Président et le Secrétaire Général en vue de préparer la réunion du Bureau s'était tenue;

- la Réunion du Bureau prélude à la tenue de la 5ème réunion Comité du Mou d'ABUJA a été organisée.

Actuellement le Bureau s'active à effectuer des visites de sensibilisation dans différents Etats, selon les dispositions de la cinquième réunion du Comité qui s'est tenue à Johannesburg en Afrique du Sud.

2/-Sur les 16 Etats signataires, seuls 5 pays l'ont ratifié. Il s'agit du Congo, de la Guinée, du Nigeria, du Sénégal et de la Sierra Léone et Congo Brazzaville. A votre avis quels sont les obstacles juridiques et matériels à la bonne application de cet accord basé pourtant sur les instruments pertinents que sont les grandes Conventions internationales en matière de sécurité maritime ?

Le Mou d'ABUJA est d'abord un cadre communautaire dans la mesure où cette institution juridique prévoit la possibilité pour les Etats-membres qui le souhaitent et à certaines conditions d'instaurer entre eux une coopération renforcée dans le domaine de la sécurité maritime et de la protection du milieu marin.

Dès lors on peut relever un premier obstacle qu'est la faiblesse du fait du législateur Communautaire.

[1] Ce questionnaire a été préparé par l'auteur de la présente thèse (Amour C. ZINSOU) et envoyé au Ministre des transports maritimes du Congo avant son stage à Pointe Noire. Lors de sa rencontre avec le Ministre à la fin du stage, les réponses lui ont été données par le Ministre et ses conseillers à Brazzaville en février 2007.

En effet, le Mou d'Abuja n'a aucune force contraignante et n'engage la responsabilité de l'Etat membre auteur d'un éventuel manquement ou d'une violation de ses dispositions.

Le législateur Communautaire du Mou d'ABUJA se verra ainsi obligé de rendre contraignant le dispositif existant.

Chaque Etat membre pourrait adopter un texte coercitif rendant obligatoire la pratique du contrôle des navires par l'Etat du port dans leurs pays respectifs assortie des sanctions en cas de violation de celui-ci dans le contexte actuel de mondialisation.

Chaque Etat ne doit sa survie que dans les abandons de souveraineté dans certains domaines tels que les transports au profit des institutions communautaires seules à même de fonctionner correctement et de se positionner par rapport à d'autres politiques communautaires européennes, américaines et asiatiques.

Le salut de l'Afrique ne tombera pas du ciel, mais reposera sur notre capacité à agir en commun et non de manière solitaire.

Le deuxième obstacle en mon sens est l'absence de volonté politique car on ne peut pas comprendre que six (06) ans après la signature seuls six (06) pays ont accepté formellement le Mou d'ABUJA (janvier 2007) et 04 pays sont à jour de leurs obligations financières.

Après la 5ème réunion du Comité du Mou d'ABUJA tenue à JOHANNESBURG en Afrique du Sud, les experts ont recommandé au Président et au Secrétaire Général du Mou d'ABUJA d'entreprendre des tournées de sensibilisation auprès des Etats membres pour les amener à l'acceptation de Mou et à procéder au paiement des cotisations annuelles.

3) A quel stade êtes-vous dans la mise en place du Centre Régional d'Information du Mou d'Abuja depuis 2003 où votre pays a été choisi par les Etats membres ?

Lors de la troisième réunion du Comité du Mou d'Abuja tenue à Brazzaville en octobre 2003, le Congo a été désigné pour abriter le Centre Régional d'Information.

Tous les Etats membres ont l'obligation de mettre en place des centres nationaux d'information qui somme toute, devront être connectés au Centre Régional.

Le Congo a procédé tout d'abord à la mise en place du Centre National d'Information et de Documentation Maritimes en vue de préparer les structures permettant le transfert du Centre Régional actuellement basé provisoirement à Lagos.

Les conditions de transfert sont réunies et il n' y a aucune raison que cela ne se fasse pas.

4) La déclaration de Brazzaville adoptée en 2003 recommandait aux Etats membres du Mémorandum d'Abuja de contrôler plus de 25% des navires faisant escale dans leurs ports. Depuis trois ans cet objectif a –t-il été réalisé ? Quelles sont les données et statistiques actualisées dont vous disposez en la matière ?

La déclaration de Brazzaville recommandait aux Etats membres du Mou d' Abuja de contrôler plus de 25% des navires en escale dans les ports de la sous région.

Malgré les difficultés rencontrées du point de vue juridique dans l'acceptation formelle, certains Etats membres font parvenir les statistiques de contrôle des navires par l'Etat du port auprès du Secrétariat.

A titre d'exemple pour l'année 2005 :
La République du Congo a contrôlé 301 navires dont 12 ont présenté des défectuosités soit un pourcentage de 27% ;

La République Fédérale du Nigeria a contrôlé 370 navires dont 14 ont présenté des défectuosités soit un pourcentage de 33% ;

La République d'Afrique du Sud a contrôlé 445 navires dont 86 ont présenté des défectuosités soit un pourcentage 40% ;

L'objectif de 25% a été atteint par les Etats membres ayant transmis leurs statistiques de contrôle des navires au Secrétariat du MOU d'Abuja.

5) Monsieur le Ministre, quelle est votre vision en ce qui concerne le renforcement de la sécurité des Transports Maritimes par le moyen de cet accord administratif régional ?

Le renforcement de la sécurité des transports maritimes passe par la nécessité que les pays membres soient dotés des offices chargés du contrôle des navires par l'Etat du Port suffisamment formés.

Ceci bien évidemment passe par la mise en place d'un programme de formation. Le pouvoir d'exercer le contrôle des navires par l'Etat du Port relève de la loi nationale, elle-même fondée sur les instruments pertinents de l'OMI et l'OIT. Il faut donc que les pays membres ratifient ces Conventions internationales et surtout les incorporent dans la législation nationale.

Dès lors ma vision est de voir tous les Etats membres accepter formellement le MOU D'ABUJA et s'acquitter de leurs obligations financières d'ici deux (02) ans. Avec le transfert et le démarrage effectif du Centre Régional d'Information capable de comptabiliser et centraliser les inspections et offrir aux inspecteurs les possibilités de choisir les navires ciblés à contrôler je suis sûr que notre sous-région va éradiquer l'insécurité maritime en chassant de ses eaux les navires sous-normes.

6) La participation active de la république du Congo aux travaux de l'OMI à chaque session depuis son adhésion pourra t-il vous servir de tremplin pour donner da la visibilité aux actions du Mémorandum d'Abuja au sein de cet organisme international en charge de la sécurité maritime ?
La République du Congo, par sa participation accrue aux travaux de l' OMI bénéficie d'une assistance technique considérable.
Le Congo a toujours été retenu pour l'organisation des séminaires régionaux à savoir :

- séminaire sur le contrôle des navires par l'Etat du port ;
- séminaire sur le code ISPS ;
- séminaire OPRC ;
- séminaire ISM ;
- séminaire sur le plan d'intervention d'urgence en cas de pollution marine.

ANNEXE X

DIFFERENTES LETTRES DE DEMANDE DE STAGE ET REPONSES

Lettre de demande de stage au Ministre des transports maritimes du Congo

Monsieur ZINSOU Amour Christian
55 Avenue Léon Gambetta
Résidence ALTAIR App. 101
Tél : 00332 41 29 04 48 / 00336 12 94 34 16
49300 Cholet (France)

Cholet le, 25 octobre 2006

A
Monsieur Louis-Marie NOMBO MAVOUNGOU
Ministre des Transports Maritimes et de la Marine Marchande
REPUBLIQUE DU CONGO

Objet : *Demande de stage au Port Autonome de Pointe Noire dans le cadre d'une thèse de Doctorat à l'Université de Nantes*

Monsieur le Ministre,

Je viens respectueusement par la présente vous faire-part de vif intérêt pour votre pays et de mon souhait de faire un stage de deux mois environ (Janvier en Février 2007) au Port Autonome de Pointe Noire dont vous êtes le Ministre de tutelle.
En effet, je prépare actuellement sous la direction du Professeur **Martin NDENDE** à l'Université de Nantes, et la co-direction du Professeur **Jean POATY**, Doyen de la Faculté de Droit de Brazzaville une thèse de Doctorat sur le sujet :

« Le Mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique ».

Le choix de votre pays n'est pas neutre, car des recherches très approfondies et un travail de terrain sont nécessaires sur l'application des règles relatives à la sécurité des transports maritimes dans les ports africains liés par ce Mémorandum. Aussi, en raison de l'installation du Centre d'information du **Mémorandum d'entente d'Abuja** à Pointe-Noire, un séjour au Congo me paraît-il indispensable pour la qualité et la pertinence de ma thèse.

Dans l'espoir que ma demande retiendra votre attention et que vous mettriez tout en œuvre pour le succès de ma mission, je vous prie Monsieur le Ministre, de croire à l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Amour Christian ZINSOU
Doctorant

Demande de stage au DG du Port Autonome de Pointe Noire

Monsieur ZINSOU Amour Christian
55 Avenue Léon Gambetta
Résidence ALTAIR App. 101
Tél : 02 41 29 04 48 / 06 12 94 34 16
49300 Cholet (France)

Cholet le, 23 octobre 2006

A
Monsieur Jean-Marie ANIELE
DG du Port de Pointe Noire
REPUBLIQUE DU CONGO

Objet : *Demande de stage pour la préparation d'une thèse de Doctorat à l'Université de Nantes*

Monsieur le Directeur Général,

Je viens respectueusement par la présente vous faire-part de vif intérêt pour votre organisme et de mon souhait de faire un stage de deux mois environ (Janvier en Février 2007) au Port Autonome de Pointe Noire que vous dirigez.

En effet, je prépare actuellement sous la direction du Professeur **Martin NDENDE** à l'Université de Nantes, et la co-direction du Professeur **Jean POATY**, Doyen de la Faculté de Droit de Brazzaville une thèse de Doctorat sur le sujet :

« Le Mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique ».

Le choix de votre Institution n'est pas neutre, car des recherches très approfondies et un travail de terrain sont nécessaires sur l'application des règles relatives à la sécurité des transports maritimes dans les ports africains liés par ce Mémorandum. Aussi, en raison de l'installation du Centre d'information du Mémorandum d'Abuja à Pointe-Noire, un séjour au Congo me paraît-il indispensable pour la qualité et la pertinence de ma thèse.

Dans l'espoir que ma demande retiendra votre attention et que vous mettriez tout en œuvre pour le succès de ma mission, je vous prie Monsieur le Directeur Général, de croire à l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Amour Christian ZINSOU
Doctorant

Réponse du Ministre des transports au Prof M. NDENDE et aux DG concernés

MINISTERE DES TRANSPORTS MARITIMES
ET DE LA MARINE MARCHANDE

CABINET

✉ **15000 – ☎ : 82 55 14**
Fax : 82 55 16
E-mail : mtmmm@hotmail.com

N° 1837 / MTMMM-CAB.CTM.

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité * Travail * Progrès

Brazzaville, le 30 NOV 2006

LE MINISTRE

A

Monsieur Martin NDENDE
Professeur des Universités,
Directeur Adjoint du Centre de
Droit Maritime et Océanique
Université de Nantes

NANTES - France

Objet : V/Lettre de recommandation.

Professeur,

Par lettre datée du 12 octobre 2006, vous avez bien voulu recommander Monsieur **ZINSOU Amour Christian**, titulaire d'un Master 2 en Droit des Espaces et des Activités Maritimes afin qu'il puisse effectuer un stage au Port Autonome de Pointe-Noire et ce, dans le cadre de la préparation d'une thèse de Doctorat sur le thème : « Le Mémorandum d'Entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique ».

Compte tenu de l'importance du sujet choisi par l'intéressé pour notre pays qui devra abriter le Centre Régional d'information de cette institution, je marque mon accord en précisant que ledit stage est à effectuer principalement à la Direction Générale de la Marine Marchande et se poursuivra au Port Autonome de Pointe-Noire.

A cet effet, les deux structures sous tutelle sus-citées ont été instruites en vue de prendre contact soit directement avec l'intéressé soit par votre intermédiaire, aux fins de la définition du programme de stage.

Toutefois, il serait utile que Monsieur ZINSOU transmette au demeurant le projet de Plan de sa thèse pour permettre aux deux structures de préparer les informations requises.

En espérant redynamiser notre partenariat dans le cadre de l'Institut EURAFRIQUE EXPORT,

Veuillez agréer, **Professeur**, l'assurance de ma franche et parfaite collaboration.



Louis Marie NOMBO-MAVOUNGOU

Copie : Monsieur Amour Christian ZINSOU.

MINISTERE DES TRANSPORTS MARITIMES
ET DE LA MARINE MARCHANDE

CABINET

✉ 15000 - ☎ : 82 55 14
FAX : 82 55 16
E-mail : mtmmm@ hotmail.com

N° 1822 /MTMMM-CAB.CTM.

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité * Travail * Progrès

Brazzaville, le 24 novembre 2006

LE MINISTRE

A

Monsieur le Directeur Général
de la Marine Marchande

POINTE-NOIRE

Je vous transmets ci-joint, pour dispositions à prendre, en collaboration avec la Direction Générale du Port Autonome de Pointe-Noire, la demande de stage formulée par Monsieur **ZINSOU Amour Christian**, Etudiant à l'Université de Nantes, appuyée par une lettre de recommandation du Professeur **Martin NDENDE**, Directeur Adjoint du Centre de Droit Maritime et Océanique.

Compte tenu de l'importance que revêt le sujet de recherches pour notre pays qui assure la présidence du MoU d'Abuja et qui va abriter le siège du centre régional d'information de cette institution,

Je vous demande de vouloir bien prendre contact directement avec l'intéressé ou par l'entremise de Monsieur NDENDE.

Je vous en souhaite une bonne réception.

RÉPUBLIQUE DU CONGO — LE MINISTRE — MINISTÈRE DES TRANSPORTS MARITIMES ET DE LA MARINE MARCHANDE

Louis Marie NOMBO-MAVOUNGOU

MINISTERE DES TRANSPORTS MARITIMES
ET DE LA MARINE MARCHANDE

CABINET

✉ 15000 - ☎ : 82 55 14
FAX : 82 55 16
E-mail : mtmmm@ hotmail.com

N° 1821 /MTMMM-CAB.CTM.

REPUBLIQUE DU CONGO
Unité * Travail * Progrès

Brazzaville, le 24 novembre 2006

LE MINISTRE

A

Monsieur le Directeur Général du
Port Autonome de Pointe-Noire

POINTE-NOIRE

Je vous transmets ci-joint, pour dispositions à prendre, en collaboration avec la Direction Générale de la Marine Marchande, la demande de stage formulée par Monsieur **ZINSOU Amour Christian**, Etudiant à l'Université de Nantes, appuyée par une lettre de recommandation du Professeur **Martin NDENDE**, Directeur Adjoint du Centre de Droit Maritime et Océanique.

Compte tenu de l'importance que revêt le sujet de recherches pour notre pays qui assure la présidence du MoU d'Abuja et qui va abriter le siège du centre régional d'information de cette institution,

Je vous demande de vouloir bien prendre contact directement avec l'intéressé directement ou par l'entremise de Monsieur NDENDE.

Je vous en souhaite une bonne réception.

REPUBLIQUE DU CONGO
LE MINISTRE
MINISTERE DES TRANSPORTS ET DE LA MARINE MARCHANDE

Louis Marie NOMBO-MAVOUNGOU

Lettre de remerciements au Ministre congolais après le stage à Pointe Noire (Congo)

Monsieur ZINSOU Amour Christian
55 Avenue Léon Gambetta
Résidence ALTAIR App. 101
Tel : 00332 41 29 04 48 / 00336 12 94 34 16
49300 Cholet (France)
amourzinsou@yahoo.fr

Cholet le, 16 mars 2007

A
Monsieur Louis Marie NOMBO-MAVOUNGOU
Ministre des Transports Maritimes et de la Marine Marchande
BP : 15000
Tel : 00 242 82 55 14 / Fax : 00 242 82 55 16
REPUBLIQUE DU CONGO

Objet : *Remerciement après le stage effectué à Pointe Noire dans le cadre de ma thèse de Doctorat*

Monsieur le Ministre,

Je viens respectueusement par la présente vous remercier infiniment de m'avoir permis d'effectuer un stage de recherche au Centre de sécurité maritime et de protection du milieu marin de la Direction de la Marine Marchande, de Janvier à Février 2007 à Pointe Noire au Congo (cf. Courriers N° 1821 et 1822/MTMMM-CAB.CTM. adressés respectivement au Directeur Général du PAPN, M. Jean Marie ANIELE et au DG de la Marine Marchande, M. Jean Félix MOUTHOUD) .
Je tiens à vous dire que j'ai été très bien reçu par les responsables concernés à mon arrivée comme au départ surtout par votre Conseiller aux Transports Maritimes, le Capitaine de Vaisseau Alphonse MOULOPO chez lui à Pointe Noire.

Les résultats de mes recherches effectuées aussi bien à la Direction de la Marine Marchande qu'au Port Autonome de Pointe Noire feront l'objet d'une minutieuse exploitation dans ma thèse de doctorat intitulé :
« Le Mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique ».
Par ailleurs pour faire connaître davantage le MOU d'Abuja, je ferai paraître des articles dans des Revues spécialisées (ADMO[1], Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports[2], Neptunus, etc.).
Recevez Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus distingués.

Amour Christian ZINSOU
Doctorant

[1] ADMO, Tome XXVII, 2009, 518 pages, pp. 353-377
[2] RAMATRANS, n° 1, juillet 2009, 100 pages, pp. 25-36

Lettre de demande de stage au Ministre des Transports du Bénin

ZINSOU Amour Christian
Doctorant en 3ème année de thèse
Université de Nantes (France)
55 Avenue Gambetta,
Résidence Altair, App. 101
49300 Cholet (France)
S/C M. Pascal ZINSOU Tél : 00 336 13 83 58 80 **Fax : 00 332 40 70 66 48**
Mail : amourzinsou@yahoo.fr

Nantes le, 12 novembre 2007

A
M. Armand ZINZINDOHOUE
Ministre délégué auprès du Président de la République chargé du Transport et des Travaux publics (Bénin)
Tél. : 00 229 21 31 46 33 / 64
Fax : 00 229 21 31 06 17
Bénin

Objet : *Lettre d'information a/s : Demande de stage au Port Autonome de Cotonou dans le cadre d'une thèse de Doctorat à l'Université de Nantes (France)*

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre une copie de la demande de stage que je viens d'adresser au Directeur Général du Port Autonome de Cotonou dans le cadre de mes recherches pour une thèse de Doctorat sur le sujet :
« *Le Mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique* ».

Ce stage présente un intérêt indéniable pour notre pays le Bénin et l'ensemble de la sous région en raison des objectifs que poursuit le MOU d'Abuja à savoir : la nécessité d'accroître la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin et l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires.

Dans l'espoir que le stage me sera accordé et que je disposerai de toute la documentation nécessaire pour faire un travail scientifique de qualité, je ne doute pas un instant que ma demande retiendra votre attention et que vous mettrez tout en œuvre pour le succès de mes missions.

Recevez Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Amour Christian ZINSOU
Doctorant

PJ : Demande de stage au DG du PAC

Ampliation : Monsieur **Edgard KPATINDE**, Conseiller Spécial du Président de la République chargé des Affaires Politiques et Economiques (Union Européenne, Russie)
Fax : 00 229 21 31 82 58

Demande de stage au DG du Port Autonome de Cotonou

ZINSOU Amour Christian
Doctorant en 3ème année de thèse
Université de Nantes (France)
55 Avenue Gambetta,
Résidence Altair, App. 101
49300 Cholet (France)
S/C M. Pascal ZINSOU Tél : 00 336 13 83 58 80 **Fax : 00 332 40 70 66 48**
Mail : amourzinsou@yahoo.fr

Nantes le, 12 novembre 2007

A
M. Jérôme DANDJINOU
Directeur Général du
Port Autonome de Cotonou
Tél. : 229 21 31 52 80
Fax : 229 21 31 28 91
Bénin

Objet : *Demande de stage au Port Autonome de Cotonou*
dans le cadre d'une thèse de Doctorat à l'Université de Nantes (France)

Monsieur le Directeur Général,

Je viens respectueusement par la présente vous faire part de mon vif intérêt à effectuer un stage de deux semaines à un mois environ (courant janvier-février 2008) au Port Autonome de Cotonou. En effet, je prépare actuellement sous la direction du Professeur **Martin NDENDE** à l'Université de Nantes (France), et la co-direction du Professeur **Jean POATY**, de la Faculté de Droit de Brazzaville (Congo), une thèse de Doctorat sur le sujet :
« Le Mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique ».

Le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU d'ABUJA) est un instrument juridique de développement de la sous région signé par 16 pays sur les 19 présents à la rencontre d'Abuja le 22 octobre 1999. Le MOU d'Abuja en se référant aux Conventions internationales en matière de sécurité maritime est un accord pertinent. Mais il est difficilement appliqué dans l'ensemble de la sous région pour atteindre son triple objectif à savoir : la nécessité d'accroître la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin, et l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires.

Afin d'éviter que les sous régions de l'Afrique du Centre et de l'Ouest ne soient plus « *un havre sûr fréquenté par les boîtes rouillées et de vieux navires* » selon les propos du Secrétaire Général du MOU d'Abuja, il faut mettre en œuvre dans l'ensemble de la zone, le Mémorandum à travers le contrôle des navires par l'Etat du port. La République du Congo est très en avance dans ce domaine. C'est le constat qui ressort du stage que j'ai effectué au Port de Pointe Noire courant janvier–février 2007, stage autorisé par le Ministre des transports maritimes et de la marine marchande du Congo (courriers ci joints).

Cette thèse en phase de rédaction nécessite, pour sa réalisation finale, des recherches très approfondies et un travail de terrain sur l'application des règles relatives à la sécurité des transports maritimes dans les ports liés par ce Mémorandum. C'est la raison pour laquelle, au cours de mon stage au Bénin, j'effectuerai une mission au Nigeria afin de rencontrer le Secrétaire Général du Mémorandum pour une interview et la collecte de documentations. Les rapports d'activités des 5 dernières années du PAC me seront également nécessaires pour démontrer son importance commerciale dans l'économie nationale. Je verrai également comment le contrôle des navires s'effectue au PAC, puis j'effectuerai une autre mission dans ceux de Lomé et d'Accra pour la même raison.

Pour que le Bénin devienne véritablement « *l'un des moteurs de la croissance sous régionale africaine et puisse reprendre sa place de plate-forme privilégiée d'échanges avec les pays de l'hinterland* » selon les vœux du Président de la République SEM **Boni YAYI**, il faut redynamiser toutes les activités du Port Autonome de Cotonou. Dans ce cadre, le contrôle des navires peut permettre de réduire les risques de catastrophes dont les conséquences seraient désastreuses non seulement à l'environnement marin, mais aussi aux personnes et au commerce.

Dans l'espoir que ma demande retiendra votre attention et que vous mettrez tout en œuvre pour le succès de mon stage, je vous félicite pour votre nomination et vous prie, Monsieur le Directeur Général, de croire à l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Amour Christian ZINSOU
Doctorant

PJ : *Lettre de recommandation du Professeur Martin NDENDE, courriers du Ministre congolais des transports maritimes et lettre d'information au Ministre de tutelle*
Ampliation : Monsieur **Armand ZINZINDOHOUE**, Ministre délégué auprès du Président de la République chargé du Transport et des Travaux publics

Réponse du DG à la demande de stage

FROM : PHONE NO. : NOV. 30 2007 06

REPUBLIQUE DU BENIN

PORT AUTONOME DE COTONOU

DIRECTION GENERALE

Boite Postal N° 927
Tél : (229) 21 31 28 90 / 21 31 52 80
E-mail : pac@leland.bj
Téléfax : 21 31 28 91

Cotonou, le 30 NOV 2007

Le Directeur Général

N° 3025 /PAC/DG/DGA/DAGRH/SPF

A

Monsieur ZINSOU Amour Christian
55 Avenue Gambetta,
Résidence Altair, App 101
49300 Cholet (France)
S/C Pascal ZINSOU
Tél::- 00-336-13-83-58-80
Fax:-00- 332-40-70-66-48

FRANCE

OBJET : Demande de stage.-

REFERENCE : Votre lettre en date du 12 Novembre 2007.-

Monsieur,

Faisant suite à votre lettre citée en référence par laquelle vous avez manifesté le désir d'effectuer un stage académique, j'ai l'honneur de vous informer que le Port Autonome de Cotonou n'y trouve aucunement d'objection.

Cependant, il importe de vous préciser que, conformément aux textes en vigueur, les frais de transport, de même que les autres frais relatifs au séjour sont entièrement à votre charge.

Pour tout renseignement complémentaire, vous voudriez bien vous rapprocher de la Direction de l'Administration Générale et des Ressources Humaines du Port Autonome de Cotonou.

Veuillez agréer Monsieur, l'expression de mes sentiments distingués.-

POUR LE DIRECTEUR GENERAL
DU PORT AUTONOME DE COTONOU & P.D.
LE DIRECTEUR DE L'ADMINISTRATION
GENERALE ET DES RESSOURCES HUMAINES

Rép. du Bénin * Le Directeur Général * Port Autonome de Cotonou

Mesmin BLITI

Etablissement Public réorganisé par l'Ordonnance N° 76-55 du 11 Octobre 19[illegible]

Note de service de la DAGRH du PAC

REPUBLIQUE DU BENIN
MINISTERE DELEGUE AUPRES DU PRESIDENT
DE LA REPUBLIQUE, CHARGE DES TRANSPORTS
ET DES TRAVAUX PUBLICS
PORT AUTONOME DE COTONOU
DIRECTION GENERALE
DIRECTION DE L'ADMINISTRATION
GENERALE ET DES RESSOURCES HUMAINES

NOTE DE SERVICE N° 049 /PAC/DG/DGA/DAGRH/SPF
Portant stage académique de Monsieur ZINSOU Amour Christian

Monsieur ZINSOU Amour Christian, Doctorant en 3ème Année de thèse à l'Université de Nantes (**France**), est autorisé à effectuer un stage académique non rémunéré au Port Autonome de Cotonou du Lundi 21 Janvier au Vendredi 15 Février 2008 dans le cadre de ses recherches portant sur le thème: « **Le Mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique** » .

Le Directeur des Opérations Maritimes et de la Sécurité et le Directeur de l'Action Commerciale et de la Coopération du Port Autonome de Cotonou sont chargés de l'encadrement de ce stagiaire qui devra produire un rapport à la fin de son stage.

2 1 JAN 2008

POUR LE DIRECTEUR GENERAL
DU PORT AUTONOME DE COTONOU & P.D
LE DIRECTEUR DE L'ADMINISTRATION
GENERALE ET DES RESSOURCES HUMAINES

Rép. Bénin Port Autonome de Cotonou Le Directeur Général

Mesmin BLITI

AMPLIATIONS :

DG 1	DGA.....	1
DAGRH.1	DOMS...	1
INT.....1	DACC.....	1
CLASS...1	SYND.....	1
ARCH.....		1

Planning de stage

PLANNING DE STAGE DE MONSIEUR ZINSOU Amour Christian

1- SERVICE ACCEUIL ET PILOTAGE DES NAVIRES (BAKARI Akim)

Mercredi 23 Janvier au Vendredi 25 janvier 2008

2- SERVICE MATERIEL FLOTTANT (KAMCINSOU Ulbain

Lundi 28 janvier au mercredi 30 janvier 2008

3- SERVICE DE FORMALITES ET D'ACCES (Comlan Etienne)

Jeudi 31 janvier au lundi 04 février 2008

4- SERVICE ENVIRONNEMENT, ACCIDENTS ET CALAMITES (SEGBEY charles)

Mardi 05 février au mercredi 06 février 2008

5- SERVICE POLICE SECURITE ET SURETE (SABOU Daniel)

Jeudi 07 février au vendredi 08 février 2008

Le Commandant du Port

Le Commandant du Port

Bernard OUSSOUKPEVI

NB : Ce planning est susceptible de modification

Lettre de transmission du rapport de stage au Ministre de tutelle du Port Autonome de Cotonou

ZINSOU Amour Christian
Doctorant en 3ème année de thèse
Université de Nantes (France)
55 Avenue Gambetta,
Résidence Altair, App. 101
49300 Cholet (France)
S/C M. Pascal ZINSOU Tél : 00 336 13 83 58 80 **Fax : 00 332 40 70 66 48**
Mail : amourzinsou@yahoo.fr

Nantes le, 29 avril 2008

A
M. Armand ZINZINDOHOUE
Ministre délégué auprès du Président de la République chargé du Transport et des Travaux publics (Bénin)
Tél. : 00 229 21 31 46 33 / 64
Fax : 00 229 21 31 06 17 (Bénin)

Objet : *Transmission du rapport de stage au Port Autonome de Cotonou dans le cadre d'une thèse de Doctorat à l'Université de Nantes (France)*

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous transmettre une copie de mon rapport de stage autorisé par le Directeur Général du Port Autonome de Cotonou (par lettre N°3025/PAC/DG/DGA/DAGRH/SPF du 30 novembre 2008) dans le cadre de mes recherches pour une thèse de Doctorat sur le sujet : « ***Le Mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique*** ».

Ce stage effectué au PAC du lundi 21 janvier au vendredi 15 février 2008, m'a permis de constater que notre pays le Bénin fait des efforts inlassables dans la poursuite des objectifs à atteindre par le MOU d'Abuja à savoir : la nécessité d'accroître la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin et l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires. La gestion de la sécurité au PAC est aujourd'hui une perpétuelle quête surtout avec l'application du Code ISPS. Des recommandations ont été formulées à la fin du rapport dans la perspective d'une performance des activités du port, véritable poumon de l'économie béninoise et très cher au Président Yayi Boni.

Dans l'espoir que mon rapport de stage vous sera bien transmis, je me tiens à votre disposition pour toute information complémentaire.

Recevez Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.



Amour Christian ZINSOU
Doctorant

Ampliation : DG du Port et les différents services de la Direction des Opérations Maritimes et de Sécurité (DOMS).

ANNEXE XI

RELANCE DU MINISTRE DES TRANSPORTS BENINOIS A/S DE LA REUNION DU COMITE DU MOU D'ABUJA

ZINSOU Amour Christian
Doctorant en 2ème année de thèse
Université de Nantes (France)
55 Avenue Gambetta,
Résidence Altair, App. 101
49300 Cholet (France)
S/C M. Pascal ZINSOU Tél : 00 336 13 83 58 80 **Fax : 00 332 40 70 66 48**
Tél au Congo : 00 242 502 46 97 Mail : amourzinsou@yahoo.fr

Pointe Noire le, 26 Janvier 2007

A
M. Richard SENOU
Ministre délégué chargé des Transports et des Travaux publics auprès du Président de la République (Bénin)
Tél. : 00 229 21 31 46 33 / 64
Fax : 00 221 21 31 06 17
Bénin

Objet: A/S Organisation de la 6ème Réunion annuelle du MOU Abuja au Bénin

MONSIEUR LE MINISTRE,

Je viens respectueusement par la présente, appeler votre attention sur la prochaine rencontre annuelle du Comité du **Mémorandum d'entente d'Abuja (MOU Abuja)** qui risque de ne pas avoir lieu au Bénin si toutes les instructions ne sont pas données à temps.

En effet, depuis la 4ème réunion de 2005 à Accra au Ghana, il a été retenu le principe de faire les réunions du Comité du MOU Abuja suivant l'ordre alphabétique des pays concernés. Suite à la défection de l'Angola à quelques jours de la rencontre de 2006, l'Afrique du Sud a dû organiser la 5ème réunion annuelle du Comité du MOU Abuja au pied levé. Lors de cette réunion il a été rappelé au Représentant du Bénin la règle, c'est-à-dire la tenue de la rencontre de 2007 au Bénin. Compte tenu du grand handicap de ce texte qui n'a pas pour le moment une force obligatoire pour les Etats, cette réunion pourrait être négligée et c'est la raison pour laquelle nous avons pris l'initiative de vous saisir par cette lettre. Aussi, souhaiterai-je que notre pays participe au 2ème Séminaire de formation des Directeurs nationaux des centres d'information prévu dans la deuxième quinzaine de Mars 2007 au Congo qui assure actuellement la Présidence du MOU d'Abuja.

Le Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU d'ABUJA) faut-il vous le rappeler est un bel instrument juridique de développement de la région signé par 16 pays sur les 19 présents à Abuja en 1999.

A ce jour, notre pays, ne l'a pas encore ratifié. A ce sujet, le Bénin qui prône le changement dans tous les domaines, gagnerait énormément en image de marque en procédant très rapidement à la ratification dudit instrument soit en suivant la procédure du Congo (acceptation formelle) ou en initiant un projet de loi à l'endroit des honorables députés afin d'éviter à tout prix que les ports de cette partie du continent africain, c'est à dire la région du Centre et de l'Ouest, demeurent les ports de refuge pour les navires rejetés et bannis par le reste de la planète. Il est vrai qu'il y aura des contributions financières à payer, mais celles-ci pourront être supportées par les structures sous tutelle telles le PAC, la SOBEMAP, la COBENAM et le CNCB. Ces structures pourraient également prendre en charge le financement du budget de la réunion de 2007 du Comité au Bénin.

En effet, si les responsables politiques africains ne veulent plus que la sous région de l'Afrique du Centre et de l'Ouest ne soit plus un havre sûr fréquenté par les boîtes rouillées et de vieux navires pour reprendre les propos du Secrétaire Général du MOU Abuja, il faudra être courageux et poser des actions concrètes pour enrayer les risques de pollution et de contamination. L'épisode du *Probo Koala* battant pavillon panaméen, affrété par la Société néerlandaise Trafigura qui a déversé des déchets toxiques faisant 7 morts et 40 000 hospitalisés à Abidjan n'est-il pas assez illustratif des dangers qui guettent aussi le Bénin ?

C'est dans le cadre de mon stage que j'effectue à Pointe Noire au Congo pour ma thèse de doctorat que j'ai eu vent de cette rencontre, qui à mon humble avis est très importante pour notre pays et la sous région. Ma thèse est dirigée par le Professeur **Martin NDENDE**, Directeur Adjoint du Centre de droit maritime et océanique de l'Université de Nantes en France sur le thème intitulé :

« *Le Mémorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique.* »

Espérant avoir appelé votre attention pour l'organisation de cette rencontre dans notre pays au cours de cette année 2007 où nous allons assurer la vice-présidence pour reprendre probablement la Présidence en 2008, je vous prie, Monsieur le Ministre, de croire à l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Amour Christian ZINSOU
Doctorant

Ampliation : Monsieur **Edgard KPATINDE**, Conseiller Spécial du Président de la République chargé des Affaires Politiques et Economiques (Union Européenne, Russie) Fax : 00 229 21 31 82 58

ANNEXE XII

LISTE DES NAVIRES A INSECTER ET DIVERS DOCUMENTS DU MOU DE PARIS

▼ M2

ANNEXE I

LISTE DES NAVIRES A INSPECTER PRIORITAIREMENT

(Conformément à l'article 5, paragraphe 2)

I. Facteurs prépondérants

Indépendamment de la valeur du coefficient de ciblage, l'inspection des navires entrant dans l'une des catégories suivantes est considérée comme une priorité absolue.

1. Les navires signalés par les pilotes ou les autorités portuaires comme présentant des anomalies susceptibles de compromettre la sécurité de la navigation (conformément à la directive 93/75/CEE et à l'article 13 de cette directive).
2. Les navires qui ne satisfont pas aux obligations imposées par la directive 93/75/CEE.
3. Les navires ayant fait l'objet d'un rapport ou d'une notification d'un autre Etat membre.
4. Les navires ayant fait l'objet d'une plainte émanant du capitaine, d'un membre d'équipage ou de toute personne ou organisation ayant intérêt légitime dans la sécurité d'exploitation d'un navire, les conditions de vie de travail à bord ou la prévention de la pollution, sauf si l'Etat membre concerné juge le rapport ou la plainte manifestement non fondés ; l'identité de la personne dont émane le rapport ou la plainte ne doit pas être révélée au capitaine ni au propriétaire du navire concerné.
5. Les navires ayant :
   - été impliqués dans une collision, un échouage ou un échouement en faisant route vers le port,
   - été accusés d'avoir violé les dispositions applicables au rejet de substances ou effluents nuisibles,
   - manœuvré de façon incontrôlée ou peu sûre sans respecter les mesures d'organisation du trafic ou les pratiques et procédures de navigation sûres

   Ou
   - été, à d'autres égards, exploités de manière à présenter un danger pour les personnes, les biens ou l'environnement.
6. Les navires ayant fait l'objet, durant les six mois précédents, d'une suspension ÿ▶ M3 ou d'un retrait ◀ de leur classe pour des raisons de sécurité.

▼ M3

II. Coefficient global de ciblage

Les navires suivants sont à inspecter en priorité.

1. Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les Etats membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les Etats membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données Sirenac et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrées dans cette base depuis sa création, le 1er janvier 1993.
2. Les navires qui n'ont été inspectés par aucun Etat membre au cours des six derniers mois.
3. Les navires dont les certificats obligatoires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions, et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil du 22 novembre 1994 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes (JO L 319 du 12.12.1994, p. 20).
4. Les navires battent pavillon d'un Etat figurant dans le tableau (moyenne mobile sur trois ans) des immobilisations et retards supérieurs à la moyenne, publié dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.

▼ M2

ANNEXE III

EXEMPLES DE "MOTIFS EVIDENTS" JUSTIFIANT UNE INSPECTION DETAILLEE

(Visés à l'article 6, paragraphe 3)

1. Les navires énumérés à l'annexe I, partie I et partie II, points II-3, II-4, II-5b, II-5c, II-8 et II-11.
2. Le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement.
3. Des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et autres documents de bord [article 6, paragraphe 1, point a) et paragraphe 2].
4. Des éléments indiquent que les membres de l'équipage ne sont pas à même de satisfaire aux exigences de l'article 8 de la directive 94/58/CE du conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer (1).
5. Les règles de sécurité ou les directives de l'OMI ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations (teneur en oxygène supérieure au niveau maximal prescrit dans les conduites acheminant le gaz inerte vers les citernes à cargaison, par exemple).
6. Le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur test.
7. Le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leurs tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire.
8. De faux appels de détresse ont été envoyés sans être suivis des procédures d'annulation appropriées.
9. Les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants.
10. Les conditions d'hygiène à bord du navire sont déficientes.
11. L'impression générale et les observations de l'inspecteur permettent d'établir qu'il existe de graves détériorations ou anomalies dans la coque ou la structure du navire risquant de mettre en péril son intégrité, son étanchéité ou sa résistance aux intempéries.
12. Des éléments indiquent ou prouvent que le capitaine ou l'équipage ne connaît pas les opérations essentielles à bord concernant la sécurité des navires ou la prévention de la pollution, ou que ces opérations n'ont pas été effectuées.

---

(1) JO L 319 du 12.12.1994, p. 28

ANNEXE VII

CRITERES MINIMAUX POUR LES INSPECTEURS

▶ CI (visés à l'article 12 paragraphe 1) ◀

1. L'inspecteur doit être autorisé par l'autorité compétente de l'Etat membre à procéder au contrôle par l'Etat du port.
2. Soit :
   — L'inspecteur doit avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon liées aux inspections et à la certification conformément aux conventions
   Et
   — Etre titulaire :
   a) d'un brevet de capitaine, l'autorisant à prendre les commandes d'un navire de 1 600 TB ou plus (règle II/2 SCTW) ;
   ou
   b) d'un brevet de chef mécanicien l'autorisant à exercer ces fonctions à bord d'un navire dont le moteur principal a une puissance égale ou supérieure à 3 000 KW (règle III/2 STCW)
   ou
   c) d'un diplôme d'architecte naval, d'ingénieur-mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans l'une de ces fonctions.
   Les inspecteurs titulaires d'un des brevets mentionnés aux points a) et b) doivent exercer en mer, pendant cinq ans au moins, les fonctions d'officier du service "pont" ou du service "machine" selon le cas,
   Soit,
   — l'inspecteur doit être titulaire d'un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente
   et
   — avoir suivi une formation dans une école supérieure d'inspecteurs de la sécurité des navires et être diplômé de cette école
   et
   — avoir exercé pendant deux ans au moins les fonctions d'inspecteur de l'Etat du pavillon chargé d'inspections et de certification conformément aux conventions.
3. L'inspecteur doit pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer.
4. L'inspecteur doit posséder une connaissance appropriée des dispositions des conventions internationales et des procédures pertinentes relatives au contrôle exercé par l'Etat du port.
5. Les inspecteurs ne satisfaisant pas aux critères susmentionnés sont également agréés s'ils sont employés par l'autorité compétente d'un Etat membre dans le cadre du contrôle exercé par l'Etat du port à la date d'adoption de la présente directive.

ANNEXE I

« II. Coefficient global de ciblage

L'inspection des navires entrant dans l'une des catégories ci-après est considérée comme prioritaire.

1) Les navires faisant escale pour la première fois dans un port d'un Etat membre ou après une absence de douze mois ou plus. Pour l'application de ces critères, les Etats membres tiennent également compte des inspections effectuées par des membres du mémorandum d'entente. En l'absence de données appropriées à cet effet, les Etats membres se fondent sur les informations contenues dans la base de données SIRENAC et inspectent les navires qui n'ont pas été enregistrés dans cette base depuis sa création, le 1er janvier 1993.
2) Les navires qui n'ont été inspectés par aucun Etat membre au cours de six derniers mois.
3) Les navires dont les certificats réglementaires relatifs à la construction et à l'équipement du navire, délivrés conformément aux conventions et les certificats de classification ont été délivrés par des organismes qui ne sont pas agréés aux termes de la directive 94/57/CE du Conseil.
4) Les navires battant le pavillon d'un Etat figurant sur la liste noire publiée dans le rapport annuel du mémorandum d'entente.
5) Les navires qui ont été autorisés à quitter le port d'un Etat membre sous certaines conditions telles que :
   a) Anomalies à supprimer avant le départ ;
   b) Anomalies à supprimer au prochain port d'escale ;
   c) Anomalies à supprimer dans les 14 jours ;
   d) Anomalies pour lesquelles d'autres conditions ont été spécifiées.

   Si des actions concernant le navire ont été engagées et toutes les anomalies supprimées, il en est tenu compte.
6) Les navires pour lesquels des anomalies ont été constatées lors d'une inspection précédente, selon le nombre de ces anomalies.
7) Les navires qui ont été immobilisés dans un port précédent.
8) Les navires battant le pavillon d'un pays qui n'a pas ratifié toutes les conventions internationales pertinentes visées à l'article 2 de la présente directive.
9) Les navires classés au sein d'une société de classification avec un coefficient d'anomalies supérieur à la moyenne.
10) Les navires des catégories visées à l'annexe V, section A.
11) Les navires de plus de treize ans d'âge.

Pour établir l'ordre de priorité pour l'inspection des navires énumérés ci-dessus, l'autorité compétente tient compte du coefficient global de ciblage affiché dans le système d'information SIRENAC, conformément à l'annexe 1, section 1, du mémorandum d'entente de Paris, à coefficient élevé, priorité élevée. Le coefficient global de ciblage est égal à la somme des valeurs du coefficient de ciblage applicable, comme défini dans le cadre du mémorandum d'entente. Les points 5, 6 et 7 ne concernent que les inspections effectuées au cours des douze derniers mois. Le coefficient global de ciblage ne doit pas être inférieur à la somme des valeurs correspondant aux points 3, 4, 8, 9, 10 et 11. Cependant, aux fins de l'article 7, paragraphe 4, le coefficient global de ciblage ne prend pas en compte le point 10.

ANNEXE II

«ANNEXE V

A. CATEGORIE DE NAVIRES SOUMIS A UNE INSPECTION RENFORCEE (en vertu de l'article 7, paragraphe 1)

1. Navires-citernes pour gaz et produits chimiques, de plus de dix ans calculés à partir de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
2. Vraquiers de plus de douze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire.
3. Pétroliers d'un tonnage brut supérieur à 3 000 tonnes brutes et de plus de quinze ans calculés sur la base de la date de construction figurant dans les certificats de sécurité du navire ;
4. Navires à passagers de plus de quinze ans autres que les navires à passagers visés à l'article 2, point a) et b) de la directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative à un système de visites obligatoires pour l'exploitation en toute sécurité de services réguliers de transbordeurs routiers et d'engins à passagers à grande vitesse (1).

B. INFORMATIONS A NOTIFIER A L'AUTORITE COMPETENTE (en vertu de l'article 7, paragraphe 3, point a)

A. Nom,
B. Pavillon,
C. le cas échéant, numéro OMI d'identification du navire,
D. port en lourd,
E. date de construction du navire, déterminée sur la base de la date figurant dans les certificats de sécurité du navire,
F. pour les navires-citernes :
F.a. configuration : simple coque, simple coque avec SBT, double coque,
F.b. état des citernes à cargaison et à ballast : pleines, vides, inertes,
F.c. volume et nature de la cargaison.
G. Heure probable d'arrivée au port de destination ou à la station de pilotage, comme requis par l'autorité compétente.
H. Durée prévue de l'escale,
I. Opérations envisagées au port de destination (chargement, déchargement, autres),
J. Inspections et visites obligatoires envisagées et travaux de maintenance et de réparation importants qui seront effectués dans le port de destination.

C. PROCEDURES RELATIVES A L'INSPECTION RENFORCEE DE CERTAINES CATEGORIES DE NATION (visées à l'article 7, paragraphe 5)

Sous réserve de sa faisabilité matérielle ou de limitations éventuelles liées à la sécurité des personnes, du navire ou du port, l'inspection renforcée doit porter au moins les points-ci après. Les inspecteurs doivent avoir conscience que les contrôles effectués à bord en cours d'exécution de certaine opérations, telles que la manutention de la cargaison, sur lesquelles ils ont une incidence directe peuvent porter atteinte à la sécurité de ces opérations.

1. TOUS NAVIRES (toutes catégories de la section A)

— Panne générale d'électricité et mise en marche du générateur de secours,
— Inspection de l'éclairage de secours,
— Fonctionnement de la pompe d'incendie de secours, avec deux lances branchées sur la conduite principale,

---

(1) JO L 319 du 12.12.1994, p. 28

— Fonctionnement des pompes d'assèchement,
— Fermeture des portes étanches,
— Mise à l'eau d'une embarcation de sauvetage,
— Essai de la télécommande d'arrêt d'urgence, par exemple des claudières, de la ventilation et des pompes à combustible,
— Essai de l'appareil à gouverner et de l'appareil à gouverner auxiliaire,
— Inspection des sources d'alimentation électriques de secours des installations radio,
— Inspection et, dans la mesure du possible, essai du séparateur de la salle des machines.

2. NAVIRES-CITERNES POUR GAZ ET PRODUITS CHIMIQUES

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires-citernes pour gaz et produits chimiques :

— Dispositifs de contrôle et de sécurité des citernes de cargaison en ce qui concerne la température, la pression et le niveau,
— Analyseurs d'oxygène et explosimètres, y compris leur calibrage. Présence de matériel de détection de produits chimiques (soufflets) comportant un nombre approprié de tubes de détection de gaz spécifiques à la cargaison transportée,
— Matériel d'évacuation d'urgence des cabines assurant une protection respiratoire et osculaire adéquate pour toute personne à bord du navire (si ce matériel est requis pour les produits énumérés dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport des produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas),
— Vérification de la mention du produit transporté dans le certificat international d'aptitude ou le certificat d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac ou au transport de gaz liquéfiés en vrac, selon le cas.
— Installations fixes de lutte contre l'incendie se trouvant sur le pont, qu'il s'agisse de mousse ou de produit chimique en poudre ou d'un autre produit selon le produit transporté.

3. VRAQUIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points suivants sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des vraquiers :
— Corrosion éventuelle du bâti des machines de pont,
— Déformation et/ou corrosion éventuelle des panneaux d'écoutille,
— Fissuration ou corrosion localisée éventuelle des cloisons transversales,
— Accès aux cales,
— Vérification de la présence à bord des documents ci-après, contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'Etat du pavillon ou la société de classification :
  1) rapports sur les visites concernant les structures,
  2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire,
  3) rapports sur les mesures de l'épaisseur,
  4) document descriptif visé par la résolution A.744(18) de l'OMI.

4. PETROLIERS

Outre les points énumérés au point 1, les points sont considérés comme relevant de l'inspection renforcée des pétroliers :
— système fixe de production de mousse installé sur le pont,
— système de lutte contre l'incendie,
— inspection des extincteurs installés dans la salle des machines, la salle des pompes et les logements
— contrôle de la pression du gaz inerte et de son contenu en oxygène,
— citernes à ballast : au moins l'une des citernes à ballast se trouvant dans la zone de cargaison est examiné tout d'abord à partir de l'accès à la citerne par le trou d'homme / le pont puis à l'intérieur si l'inspecteur établit qu'il existe des motifs évidents qui justifient la poursuite de l'inspection,
— vérification de la présence à bord des documents ci-après, contrôle de ceux-ci et confirmation de leur approbation par l'Etat du pavillon ou la société de classification :
  1) rapports sur les visites concernant les structures,

2) rapports sur l'évaluation de l'état du navire,
3) rapports sur les mesures de l'épaisseur,
4) document descriptif visé par la résolution A744(18) de l'OMI.

5. NAVIRES A PASSAGERS NON VISES PAR LA DIRECTIVE 1999/35/CE

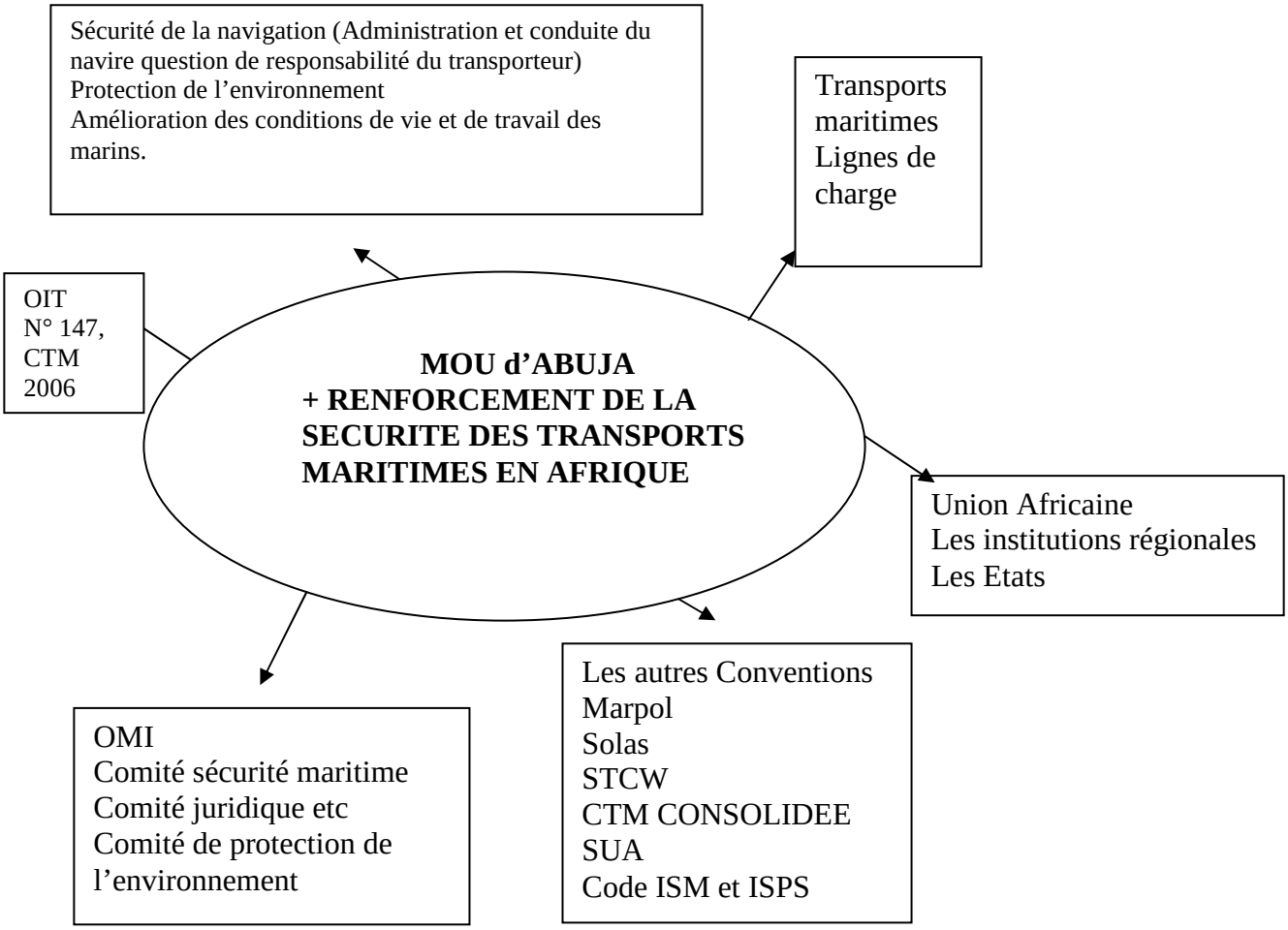
Outre les points énumérés à la section C, point 1, les points suivants peuvent également être considérés comme relevant de l'inspection renforcée des navires à passagers :

— essai du système de détection des incendies et d'alarme,
— contrôle de la fermeture des portes coupe-feu,
— essai du système de diffusion générale,
— exercice d'incendie, avec au minimum un essai de tous les équipements de lutte contre l'incendie et participation d'une partie du personnel de cuisine,
— connaissance du plan pour le contrôle des navires à passagers après avarie par les principaux membres de l'équipage.

Si cela s'avère opportun, l'inspection peut se poursuivre pendant que le navire fait route vers le port de l'Etat membre ou s'en éloigne, avec le consentement du capitaine ou de l'exploitant. Les inspecteurs n'entravent pas le fonctionnement du navire et ne provoquent pas de situation susceptible, de l'avis du capitaine, de mettre en péril la sécurité des passagers, de l'équipage et du navire.

ANNEXE XIII

SCHEMA RECAPITULATIF DE L'ETUDE


Sécurité de la navigation (Administration et conduite du navire question de responsabilité du transporteur)
Protection de l'environnement
Amélioration des conditions de vie et de travail des marins.
Transports maritimes
Lignes de charge
OIT
N° 147, CTM 2006
MOU d'ABUJA
+ RENFORCEMENT DE LA SECURITE DES TRANSPORTS MARITIMES EN AFRIQUE
Union Africaine
Les institutions régionales
Les Etats
OMI
Comité sécurité maritime
Comité juridique etc
Comité de protection de l'environnement
Les autres Conventions
Marpol
Solas
STCW
CTM CONSOLIDEE
SUA
Code ISM et ISPS

INDEX ALPHABETIQUE

Les chiffres correspondent aux numéros de pages

A

Accidents maritimes 8, 121, 261
AESM 244, 251

C

CEMAC 36, 38, 135, 200, 202, 220
CMB..... 4, 6, 48, 77, 162, 303
Code ISPS 188, 190, 194
  Certificat de sûreté du navire 192, 197
Contrôle des navires
  Contrôle social 182
  Etat du port..... 3, 5, 35, 148
  Immobilisation du navire 115
Coopération..... 285, 306

D

DMM 175
  Direction de la marine marchande du Bénin 176
  Direction de la marine marchande du Congo..... 178

E

Etat côtier..... 26, 87
Etat du pavillon..... 87
Etat du port..... 5, 25, 87, 129

I

Inspection détaillée 112
Inspection simple 106
Instruments pertinents..... 83, 146, 164

M

MOU
  Mémorandum de la Méditerranée..... 206
  Mémorandum de Paris 2, 32, 37, 98
  Mémorandum d'entente d'Abuja 3, 16, 28, 49, 63, 80
  MOU de l'Océan indien 212
MOU d'Abuja
  Acceptation formelle..... 86
  Nature juridique 68

N

Navires sous normes .. 16, 19, 31, 76, 77, 90, 120, 121, 123

O

OHADA 222, 295
OIT..... 4, 50, 51, 52, 55, 57, 127, 292
OMAOC..... 13, 16, 95, 217, 255
OMI..... 4, 12, 27, 44, 55, 88, 142, 289

P

Politique commune de la sécurité maritime
  De l'UA 271
  De l'UE..... 230, 234

R

Renforcement de la sécurité..... 6, 17, 26, 54, 117, 121, 129, 161, 244, 271, 275

S

Sécurité des transports maritimes 146
Sécurité maritime..... 6, 8, 154
Sociétés de classification 37
Sûreté maritime..... 86, 187

U

UEMOA..... 200, 202, 224, 255, 258
Union Africaine 266

SOMMAIRE BIBLIOGRAPHIE

I. Traités, Ouvrages généraux et spécialisés

II. Cours, Mémoires, et Thèses

III. Articles de Périodiques juridiques et maritimes

IV. Actes de Colloques, Communications, Dépêches, Documents de travail, Journaux, Magazines, Rapports Officiels, Revues

V. Législations

A- Internationale

1- Conventions et Protocoles
2- Résolutions

B- Régionale

C- Communautaires et française

1- Communautaires européennes
2- Françaises

D- Africaines

1- Communautaires africaines et continentales
2- Nationales

VI Jurisprudence et Notes de Jurisprudence

VII Sites Internet

I. TRAITES, OUVRAGES GENERAUX ET SPECIALISES

ASSONITIS (Georges) :

- *« Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED »* , Publication de l'institut Universitaire de Hautes études internationales de Genève, PUF, Paris, 1991, 309 pages.

« *Les pavillons de libre immatriculation : des conférences des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) à la Conférence des nations Unies sur le Commerce et le Développement* » Droit Européen des Transports 1991, n° 4, pp. 435-468.

BAUCHET (Pierre) :

- « *Les transports internationaux dans l'économie mondiale* », Economica, Paris 1998.

BARTOLOMEI DE LA CRUZ (H. G). et EUZEBY (A.) :

- « *L'organisation Internationale du Travail* », Paris PUF, Que sais-je ? 1997.

BEAUD (Michel) :

- « L'art de la thèse », éd. La Découverte, Paris 1988, 152 pages

BETTATI (M.) :

- « *Le nouvel ordre économique international* », PUF, Coll. « Que sais-je ? », 1973, n° 2088.

BEURIER (Jean-Pierre) et a. sous la direction de :

- « *Droits maritimes* », ouvrage collectif, éditions Dalloz, collection Dalloz Action, Paris 2009-2010, 1216 pages.

BEURIER (Jean-Pierre), CHAUMETTE (Patrick), PROUTIERE-MAULION (Gwenaële) :

- « *Droits maritimes : exploitation et protection de l'océan* », Juris-Service, Lyon, 1998, Tome 3, 310 pages.

BEURIER (Jean-Pierre) :

- « *Les pavillons d'outre mer : havres ou écueils* » in La Communauté Economique et la Mer, Economica, 1990, pp. 683-692

BOCZEK (B. A.) :

- "*Flag of convenience*". International Legal. Study, Cambridge, Massachusetts, 1962, p. 2

BOISSON (Philippe) :

- « *Politiques et droit de la sécurité maritime* », Bureau Veritas, Paris, 1998, 669 pages.

BONASSIES (Pierre) et SCAPEL (**Christian) :**

- « *Traité de droit maritime* », Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence, EJA, 2006, 878 pages.

BONNECASE (J.) :

- « *Traité de droit commercial maritime* », Paris, Sirey 1923, p. 453

BONNEFOUS (Edouard) :

- « *L'environnement en péril* », propos recueillis par Elisabeth Zana, Economica, Paris, 2001.

BOUTELOUP (Claire) :

- « *Amoco-Cadiz, 1978-2008. Mémoires vives* », Recueil de témoignages publiés par le CEDRE, 158 pages.

BRAUDEL (Fernand) :

- « *Civilisation matérielle, économie et capitalisme XV*è*-XVIII*è *siècle* », 3 tomes, Armand Colin, Paris 1979

BULOT (Jean) :

- « *Le drame de l'Amoco Cadiz* », éd. Jean Bulot, Spezed, 1990, 163 pages, p. 57 et s.
- « *Colères noires Amoco, Tanio, Erika : trois naufrages de complaisance* », éd. L'Esprit Large, 19 juin 2002

CARREAU (D.) :

- *« Le concept de nationalité des navires en droit international public* », Droit international, éd. A. Pédone, Paris, 6ème éd. 1999, 676 pages.

CHAUMETTE (Patrick) :

- « *Le contrat d'engagement maritime à la recherche de son identité* », Droit social 1991, 656 pages.
- « *Contrat d'engagement maritime : du contrat d'embarquement au contrat de travail maritime* », in Jean-Pierre Beurier et a., Droits Maritimes, Dalloz Action, 2006 / 2007, chapitre 412 Contrat d'engagement maritime : du contrat d'embarquement au contrat de travail maritime, n° 412.41, 1008 pages, p. 451

COELHO (Paul) :

- « *L'Alchimiste* », roman traduit du portugais (Brésil) par Jean Orecchioni. Pour la traduction française : Ed. Anne Carrière, Paris, 1994. Edition *J'ai Lu*, 10 janvier 2009, 192 pages, notamment p. 58

COMBACAU (Jean) :

- « *Le droit international de la mer* », Paris, PUF, Que Sais-je ? N° 2257, 1985, 128 pages.

COMBACU (Jean) et SUR (Serge) :

- « *Droit international public* », éd. Montcrestien, Paris, 1993

CORNU (Gérard) :

- « *Vocabulaire Juridique* », 7è éd., Association Henri CAPITANT, P.U.F., Paris, 2005, 886 pages.

CUISIGNIEZ (R.) :

- « *La réglementation de sécurité à bord des navires marchands* », Bibliothèque de l'Institut français d'aide à la formation d'aide à la formation professionnelle maritime, éditions Infomer, Rennes , 2002, 437 pages, p.162.

DANIEL (Serge.) :

- « *Les routes clandestines – L'Afrique des immigrés et des passeurs* », Ed. Hachette Littératures, 2008, 288 pages.

DEJEANT PONS (M.) :

- « *La Méditerranée en droit international de l'environnement* », Economica, Paris, CERIC, Aix en Provence, 1990.

DELEBECQUE (P) :

- « *Le droit international des transports maritimes* », éd. Martinus Nijhoff publishers, The Hague/Boston/London, 2001, 168 pages, p. 20

DESAUTEL JAMOIS (M.) :

- « *Exploitation maritime et populations à risques* », Manus Consultant, Paris, avril 1996.

DE VALROGER (L) :

- « *Droit maritime: commentaire du livre II du Code de commerce* », LAROSE et FORCEL, Paris, 1883, Tome 1, 532 pages.

DUPUY (Pierre-Marie) :

- « *Droit international public* », Précis Dalloz, Paris, 1995, 590 pages.

DURIEUX (Gilles) et HECQUET (Céline) :

- « *Tabarly un marin devant l'éternité* », éditions du Rocher, 1998, 227 pages.

GIDEL (G.):

- « *Le droit international public de la mer* », tome III, Paris, Sirey 1934
- « *Le droit international public de la mer : le temps de paix* », tome 1, éd. Duchemin, Paris, 1981, 530 pages, p. 79.

GUILLIEN (R.) et VINCENT (J.) :

- « *Lexique des termes juridiques* », Dalloz, Paris 1990, 517 pages

HESSE (Ph-J), BEURIER (J-P), CHAUMETTE (P), TASSEL (Y), MESNARD (A-H), REZENTHEL (R) :

- « *Droits Maritimes: mer, navire, marins* », Juris-Service, Lyon, 1995, tome 1, 462 pages.

ISAAC (G) :

- « *Droit communautaire général* », Armand Colin, 1998, 361 pages.

KASOULIDES (Georges C.) :

- « *Port State Control and Jurisdiction, Evolution of the Port State Regime* », Martinus Nijhoff Publishers, Dordecht/Boston / London (Pays-Bas), 1993, 276 pages.

KHALIL-DIALLO (I.) :

- « *Le contentieux maritime devant le juge : étude de Droit privé comparé du Sénégal, du Togo, de la Côte d'Ivoire, et de la France* », Tome1 et 2, Editions Juridiques Africaines, EDJA, Dakar 1992 et 1994.

KISS (Alexandre Charles), BEURIER (Jean-Pierre) :

- *« Droit international de l'environnement »*, Collection études internationales, 3è éd, A. Pedone, Paris, 2004, 503 pages.

LANGAVANT (Emmanuel.) :

- « *Droit de la mer, les moyens de la relation maritime* », éd CUJAS, 1983

LE BOUEDEC (G) :

- « *Activités maritimes et sociétés littorales de l'Europe atlantique 1690-1790* », Masson & Armand Colin, 1997, 372 pages.

LE BULLENGER (J), LE MORVAN (Didier):

- « *La Communauté Européenne et la mer* », Economica, Paris, 1990, 830 pages.

LE MORVAN (D), BEURIER (J-P), NDENDE (M), NGUYEN QUOC (V) :

- « *La police en mer* », Juris-Classeur Administratif, Editions Techniques, 1993, Fascicule 209.

LE ROBERT :

- « *Dictionnaire pratique de la langue française* », édition du Club France Loisirs, Paris Novembre 2005, 1894 pages.

LUCCHINI (Laurent), VOELKEL (Michel) :

- « *Droit de la Mer* », Pédone, Paris, 1990, Tome I, 640 pages.
- « *Droit de la Mer* », Pédone, Paris, 1996, Tome II, Volume 2, 718 pages.

- « *Les Etats et la mer* », Notes et Etudes documentaires, La documentation française, Paris 1977, 463 pages, p. 373.

LUCCHINI (L.) et QUENEUDEC (J-P) :

- « *La mer et son droit* », Paris, Pedone 2003

MARIONNET (Pierre) :

- « *Sûreté maritime et portuaire Vade-mecum ISPS* », 1ère édition, Infomer, Novembre 2006, Bibliothèque de l'Institut Français d'Aide à la Formation Professionnelle Maritime IFPM, 280 p.

METAXAS (B.N.) :

- "*Flags of convenience- A study of internationalization*" London, 1985, Gower, 107 pages.

MONTCEAU (J. M.) :

- « *L'OIT* » : Que sais-je ?, n° 836, PUF, Paris 1959.

MORIN (Jacques-Yvan), RIGALDIES (Francis) et TURP (Daniel) :

- « *Droit international public, notes et documents* », Tome 1, Documents d'intérêt général, 2ème édition, Les Editions Thémis, 1987, 1030 pages.

NDENDE (Martin), in Jean Pierre BEURIER et a. :

- « *Droits Maritimes* », Dalloz Action, 2006, chapitre 311, le navire en tant que chose, n° 311.06 et s. ; chapitre312, Le navire en tant qu'objet d'échange, n° 312.08 et s. ; Les événements de mer- La limitation de responsabilité – Abordage ; Chapitre 364 : Limitation de responsabilité des propriétaire de navires et autres opérateurs en présence de créances maritimes, pp. 401à 409, p. 408.
- « *Droit des transports (routiers ferroviaires, fluviaux, maritimes et aériens)* », Recueil de textes, Master 1, Université de Nantes.

NGO MBOGBA (Paulette) :

- « *La protection de l'environnement marin dans la région de l'Afrique du Centre et de l'Ouest : le Mémorandum d'Abuja* », Presses de l'Université Catholique d'Afrique Centrale (UCAC), Préface du Prof Martin NDENDE, Yaoundé 2005, 193 pages.

NGUYEN QUOC (Dinh), DAILLIER (Patrick), PELLET (Alain) :

- *« Droit international public »*, 7è édition, LGDJ, Paris, 2002.

NORTHRUP (H.R.), ROWAN (R.L.):

- *"The international transport workers' federation and flag of convenience shipping*", Multinational industrial relations series, 1983, Wharton School, University of Pennsylvania, n° 7, 251 pages.

OCDE :

- « *L'impact environnemental des transports, comment le découpler de la croissance économique* », Les Editions de l'OCDE, 2006, 128 p.

OIT :

- « *Conventions et Recommandations sur le travail maritime* », BIT, Genève 1988, p. 2.

PAULIN (Christophe) :

- « *Droit des transports* », Litec LexisNexis, 2005, 314 pages.

PARDESSUS (J-M) :

- « *Collection des Lois maritimes antérieures au XVIIIème siècle* », Imprimerie Royale, Paris, 1837. Réimpression Schmidt Periodicals Gmbh, Badfeilubach (Allemagne), 1997, tome I, 524 pages.
- « *Collection des Lois maritimes antérieures au XVIIIème siècle* », Imprimerie Royale, Paris, 1837. Réimpression Schmidt Periodicals Gmbh, Badfeilubach (Allemagne), 1997, tome II, 558 pages.
- « *Collection des Lois maritimes antérieures au XVIIIème siècle* », Imprimerie Royale, Paris, 1837. Réimpression Schmidt Periodicals Gmbh, Badfeilubach (Allemagne), 1997, tome III, 534 pages.
- « *Collection des Lois maritimes antérieures au XVIIIème siècle* », Imprimerie Royale, Paris, 1837. Réimpression Schmidt Periodicals Gmbh, Badfeilubach (Allemagne), 1997, tome IV, 609 pages.
- « *Collection des Lois maritimes antérieures au XVIIIème siècle* », Imprimerie Royale, Paris, 1837. Réimpression Schmidt Periodicals Gmbh, Badfeilubach (Allemagne), 1997, tome V, 554 pages.

PLATZODER (Renate) :

- «*The 1994 United Nations Convention on the Law of the Sea*», Martinus Nijhoff Publishers, Dordecht (Pays Bas), 1994, 214 pages.

QUENEUDEC (J-P) :

- « *Conventions maritimes internationales* », Pédone, Paris, 1979, 816 pages.

REMOND-GOUILLOUD (Martine.) :

- « *Droit Maritime* », éd. A. Pedone, Paris, 1988
- « *Le droit maritime* », Editions A. Pedone, 2ème édition, Paris, 1993.

RIPERT (G.) :

- « *Droit maritime* », tome I, édition Dalloz, Paris, 1950, n° 499

RODIERE (René.) et DU PONTAVICE (Emmanuel.) :

- « *Droit maritime* », Précis Dalloz, 12 éd., 1997, n° 26-9

ROUX (J. M.) :

- « *Les pavillons de complaisance* » LGDJ, Paris, 1961, 157 pages.

SCELLE (Georges) :

- « *Précis de droit des gens. Principes et systématique* » (Vol. I) (1932) 43, 54-56, 217; (Vol. II) (1934) 10, 319, 450.

SULLIVAN (E.) et F.I.C.S. :

- « *Marine Encyclopedic Dictionnary* », Lloyds of London Press Ltd., 1988.

TASSEL (Yves.) :

- « *Droits maritimes* », Dalloz Action 2006/2007 préc., Chap. 345 : Transport maritime de marchandises, p. 320 ; Titre 35 : Les agents et les auxiliaires, 1216 pages, p. 465

TENENTI (A) :

- « *Naufrage, corsaires, assurances maritimes à Venise (1592-1609)* », Paris, 1960, 644 pages.

VALTICOS (N.) : Droit international du travail in Camerlynck G. H. (dir.) :

- « *Traité de droit de travail* », tome 8, Paris, Dalloz , 2ème édition 1983, pp. 480-492.
- « *La protection internationale des travailleurs de la mer* », Mélanges offerts à

LUCCHINI (L.) et QUENEUDEC (J-P.) :

- « *La mer et son droit* », Paris, Pedone 2003, p. 611 et s.

VAN DER MENSBRUGGHE (Y.):

- « *Les navires inférieurs aux normes : le Mémorandum d'entente de Paris du 26 janvier 1982 sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la Communauté Européenne et la mer* », Paris, Economica 1990

VERLAQUE (C) :

- « *Géographie des transports maritimes* », éd. Doin, 1975.

VIALARD (Antoine) :

- « *Droit maritime* », PUF, Coll. Droit fondamental, Paris 1997.

WERNER (A. R):

- « *Traité de droit maritime général* », Librairie DROZ, Genève, 1964.

WU (Chao) :

- « *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures- Responsabilités et indemnisation des dommages* », Editions Pédone, Paris 1994.

II. COURS, MEMOIRES ET THESES

ABOLLIVIER (Ludovic) :

- « *La communautarisation du Mémorandum de Paris* », Mémoire de DESS de Droit des Activités maritimes, Université Occidentale de Brest, 1996.

BAUDOIN (F) :

- « *Les navires sous-normes* », Mémoire DESS Droit des activités maritimes, UBO, Brest, 1980-1981, 97 pages.

CHABI (Elie) :

- « *La sécurité des marchandises dangereuses dans un port : cas des ports d'Abidjan et de Cotonou* », Mémoire d'officier de port, Académie régionale des sciences et techniques de la mer (ARSTM) Abidjan, 1995-1996, 81 pages

CHEVAL (S) :

- « *La clause Paramount* », Mémoire de DEA, Paris I, 1999.

DE CET BERTIN (Cécile):

- « *La réglementation communautaire des transports maritimes* », Thèse de droit, Université de Nantes, 1995, 368 pages.

DELFAU S :

- « *La sûreté maritime, état des lieux* », Mémoire de DEA de droit maritime et Océanique, Université de Nantes, 2003-2004.

DE ROANY (Céline) :

- « *La mer du Nord, Laboratoire du Droit de l'Environnement marin* », Thèse de droit international public, sous la direction de Jean-Pierre BEURIER, Université de Nantes, 12 décembre 2003, 747 pages, p. 114 et s.

GUILLOU (Marie) :

- « *Promouvoir un véritable contrôle « social » à bord de tous les navires, un enjeu pour les nouveaux inspecteurs du travail maritime* », DEA de Droit Maritime et Océanique sous la direction de Patrick CHAUMETTE et MESNARD, Université de Nantes 2001-2002, 130 pages.

GROSDIDIER de MATONS (J.) :

- « *Le régime administratif et financier des ports maritimes* » thèse de doctorat, LGDJ, 1969.

HE (Jing):

- « *Les règles internationales en matière de construction de pétroliers* », Mémoire DEA Sciences Juridiques de la mer, UBO, 2003 –2004.

HERVE (Philippe) :

- « *L'usage des ports maritimes* », Mémoire DESSS, UBO, Brest 1988-1989, 170 pages

LEFRANCOIS (Amandine) :

- « *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans le transport maritime* », Thèse de Doctorat sous la direction du prof. Patrick CHAUMETTE, 17 février 2010, Université de Nantes.

LEMONNIER (Philippe) :

- « *Les incidences commerciales du Code ISPS* », Mémoire de Master 2 Recherche, Droit Maritime et Océanique, Nantes, 2004-2005, 124 pages

LE PENNEC (Noëlla) :

- « *Les affaires maritimes et la protection de l'espace maritime et littoral* », Thèse de doctorat sous la direction du Professeur André-Hubert MESNARD, 6 juillet 2006, Université de Nantes, pp. 522 et s.

LESUEUR (H.) :

- « *Le statut du personnel des entreprises de transport et le droit international* », Thèse pour le doctorat de droit, Simon-Depitre (dir.), Université de Rouen-Haute Normandie, 1981

MAUNIER (Géraldine) :

- « *La répression pénale des rejets d'hydrocarbures* », Mémoire de Master, Centre du Droit Maritime et des Transports, Université d'Aix-Marseille III dirigé par Christian SCAPEL.

MAHAMOUD NOUR (Nima) :

- « *Le Code ISPS et ses incidences dans le transport maritime et les ports* », Mémoire de Master II, Droit Maritime et Océanique, sous la direction du Professeur Martin NDENDE, Nantes, septembre 2005, 107 p

MARCOUYEUX (Frédéric) :

- *« La clause Paramount »,* Mémoire DESS, C.D.M.T., Université d'Aix-Marseille, 1998, p. 77.

METIVIER (Jean-Ch.) :

- « *La contribution du Mémorandum de Paris à une meilleure sécurité de la navigation et une meilleure préservation du milieu marin* », Mémoire D.E.S.S, Droit des Activités Maritimes, Brest, 1992, 146 p.

MERBOUH (Kaoutar) :

- « *Le facteur humain dans la sécurité maritime* », Mémoire pour l'obtention du diplôme d'Etudes Supérieures Spécialisées en droit maritime et des transports, Centre de Droit Maritime et des Transports d'Aix Marseille, 2004, 159 pages.

NDENDE (Martin) :

- « *Les armements d'Etat et leur participation au transport maritime* », Thèse de 3ème cycle de doctorat en Droit, UBO, 1990, 601 pages, pp. 165 et suivantes.

NGUENE NTEPPE (Joseph) :

- « *Les conflits de Conventions internationales de droit privé : le cas de la Convention de Bruxelles de 1924 et des Règles de Hambourg de 1978 en droit des transports maritimes internationaux de marchandises* » Thèse en cotutelle internationale de doctorat, soutenue à l'Université de Nantes, octobre 2007, 616 pages, p. 445.

NKOUNKOU (Florent) :

- « *Législations et politiques portuaires en Afrique francophone : Cas de la Côte d'Ivoire, du Congo, du Cameroun et du Sénégal* », Thèse de droit sous la direction de Martin NDENDE, UBO, juin 2003, 456 pages, p. 201

OMI:

- « *Sécurité des passagers et des équipages à bord des navires* ». Journée Mondiale de la Mer, 1991, J/4726

ORABE (Délia) :

- « *Gardes-côtes et sécurité maritime* », Mémoire de DEA de droit maritime et océanique sous la direction du Professeur Jean-Pierre BEURIER, septembre 2003, 119 pages

OUZANI (Mohand) :

- « *Transport maritime et développement ; l'exemple algérien* ». Thèse 3ème Cycle Economie internationale, Université de Paris I, 1976, pp. 1-4.

PAEZ MALLARINO (Ana Cristina) :

- *« La protection du marin organisée par la Convention 147 de 1976 de l'OIT* », Mémoire DEA Sciences Juridiques de la Mer, Université de Nantes, septembre 1997, 86 pages.

ROCHE (Anne-Gaëlle) :

- « *L'obligation de port sûr pour la protection du navire* », Mémoire de DEA, Droit maritime et Océanique, sous la direction du Professeur Yves TASSEL, juin 2001, 123 pages, p.15 et s.

ROSSYNIOL (Garsenda) :

- « *Les pavillons de complaisance* », Mémoire D.E.A. Sciences Juridiques de la Mer, Nantes, 1993, 108 p.

SARDIN (Charles) :

- « *L'élément humain dans les assurances maritimes* », Mémoire de Master 2, Recherche, Droit des affaires, Spécialité Droit Maritime, sous la direction du Professeur TASSEL (Yves), Nantes, 2004-2005, 61 pages.

SASSA (Francis) :

- « *La coopération maritime en Afrique noire : contribution à l'étude des transports maritimes de l'Ouest et du Centre* », Thèse de doctorat, Université de Nantes 1992.

SONKO (Moussa) :

- « *Le transit portuaire au sein de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA)* », Mémoire de Master II, Recherche, Droit Maritime et Océanique sous la direction du Professeur Martin NDENDE, Université de Nantes, 2006-2007, 168 pages, page 125.

SOSSAH (Houénassou Meyevi R.) :

- « *La durée du travail dans la marine marchande* », Mémoire de DEA de Droit social sous la direction du Prof. Patrick CHAUMETTE, Université de Nantes, 2001-2002, 91 pages.

VALTICOS (Nicolas) :

- « *Un système de contrôle international : la mise en œuvre des Conventions internationales du travail* ». Cours de l'Académie de Droit International, 1968

VENDE (Bertrand) :

- « *Le Mémorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'Etat du port* » Mémoire D.E.A. Sciences Juridiques de la Mer, Nantes, 1999, 149 pages.

SAID (K) :

- « *Le rôle des ports dans la mise en œuvre d'une politique de sécurité maritime* » Mémoire D.E.A. Sciences Juridiques de la Mer, Brest, 2003, 91 p.

SUDRE (F.) :

- « *L'OMI : institution spécialisée des Nations Unies* », Thèse de droit public, Université de Montpellier, 1973.

ZINSOU (Amour) :

- « *La protection des espèces animales menacées d'extinction en Méditerranée* », Mémoire de Master 2 sous la direction de Véronique LABROT, UBO 2005, 138 pages.

III. ARTICLES DE PERIODIQUES JURIDIQUES ET MARITIMES

ABOUBACAR (Fall) :

- « *Le contrôle par l'Etat du port en matière de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin* », *Droit Maritime Français*, 2000, pp. 99- 105.
- « *Moderniser le droit maritime dans la zone franc* », J.M.M. du 31 mars 1995.

ACADEMIE DE LA MARINE

- « *Réflexion de l'Académie de Marine sur la prévention des catastrophes maritimes* » : texte approuvé par l'Académie au cours de sa séance du 16 avril 2003, D.M.F. 637, mai 2003, pp. 454-470.

AFCAN *(Informations* Anonymes) :

- « EQUASIS (E.C. Project) », n° 45, Avril 1999.
- « *Du sexe de navires* » n° 72, juin 2006, p.12.
- AFCAN Information, n° 83, juillet 2009, 36 pages, p. 34.

AGUADO (A) :

- « *Le contrôle par l'Etat du port* », *Revue du Marché Unique Européen*, 1998, vol. 2, p. 248.

ARRADON (François) :

- « *Erika, Contribution aux réflexions sur les mesures nécessaires pour éviter de futures catastrophes* », DMF n° 607, septembre 2000.
- *« Arbitrage maritime : le point de vue du praticien »*, DMF 2007 (spécial arbitrage), pp. 389 et s., p.390

BAGUELIN (G.) :

- « *Les pavillons de complaisance* », Bureau des Etudes Economiques, statistiques et fiscales, Flotte de commerce. Secrétariat général de la marine marchande, n° 17614, février 1978, p. 13 et s.

BASSOMPIERRE (Karène) :

- « Abidjan : *Les déchets toxiques d'un navire sèment la mort autour du port* », Le Marin, n° 3088 du vendredi 15 septembre 2006.
- « *Abidjan : Novelles arrestations dans l'enquête sur la pollution* », Le Marin n° 3089 du vendredi 22 septembre 2006.

BENFRECH (A.G.) :

- « *Des mesures pour renforcer la compétitivité du Port de Cotonou* », Revue Officielle du PAC, Octobre 2007, 122 pages, pp. 32-35.

BELLAYER-ROILLE (Alexandra) :

- « *Montée en puissance de la lutte contre la piraterie maritime sus à l'hostis humani generis !* » ADMO, tome XXVII, 2009, pp. 309-331.

BESANCON (Marion) et FEDI (Laurent) :

- « *La fin des conférences maritimes : vers une concurrence pure et parfaite du transport par mer au départ ou à destination de l'Union Européenne* », DMF n° 696, octobre 2008, pp. 791-803

BEURIER (J-P) :

- « *Le transport maritime, le droit et le désordre économique international* » in La mer et son droit, Mélanges offerts à L. Lucchini et J.P. Quéneudec, éd. A. Pédone, Paris, 2003, 712 pages, pp. 87-99.
- « *Les pavillons d'outre mer : havres ou écueils* » in La Communauté Economique et la Mer, Economica, 1990, pp. 683-692.
- *« La sécurité maritime et la protection de l'environnement : évolutions et limites* », D.M.F. n° 645, février 2004, pp.99-112, notamment p. 101.

BEURIER (J-P) et CHAUMETTE (P.) :

- « *Abordages de chalutiers par des cargos, fatalité ou inconscience ?* », Le Marin, 7 mars 2003.

BOISSON (P.) :

- « *Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ?* », D.M.F., 1995, p. 109 et s.
- « *Navigabilité du navire et responsabilité des Etats* », in Liber Amicorum, Roger Roland, Edition Larcier 2003, pp. 57-73.

BOLLE (P.) :

- « *La nouvelle Convention sur le travail maritime : un instrument novateur* », R.I.T., 2006, p. 157

BONASSIES (Pierre) :

- « *Le droit maritime européen* », Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports, 82 année N°1, 2005, pp. 5-13.
- « *Vingt ans de Conventions internationales maritimes* », DMF 572, juin 1997.
- « *Le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes* », *Espaces et ressources maritimes*, 1986, n°1, pp. 115-135.
- « *Le Protocole du 2 mai 1996* », DMF 2004, Hors Série n° 8, n°1.
- « *L'entrée du Droit Maritime Français dans le troisième millénaire* », DMF mars 1999, Numéro spécial Anniversaire (1949-1999), 50 ans de droit positif, p. 300.
- « *Le droit positif français en 1987* », DMF 1988, p. 94.
- « Observations » in DMF 1991, p. 86
- « Règles de la Haye, Règles de Hambourg, Règles de Marseille : réflexions sur un projet de nouvelle Convention internationale sur le transport des marchandises », Annales IMTM, 1989, p. 105.

BONASSIES (P.) et DELEBECQUE (Ph.) :

- « *Le droit positif français en 2008* », DMF Hors série n° 13, juin 2009, pp.22-23

BOURLES (S) :

- « *Nouvel Enjeu pour l'OMI : l'application des normes* », *Journal de la Marine Marchande, vendredi* 9 Janvier 1998.

BOULOC (Bernard) :

- « *Apparences d'hydrocarbures et présomption d'innocence* », DMF n° 661, juillet-août 2005

BRITZ (Caroline) :

- « *150 000 oiseaux morts: un carnage écologique* », Le marin , vendredi 4 mai 2007
- « *Ports/ l'Asie explose, l'Europe étouffe* », Le Marin vendredi 22 février 2008, 36 pages, p. 1 et 2.
- « *La congestion annoncée préoccupe les industriels* », Le Marin, 22 février 2008, p. 2.
- « *Les terminaux repoussent leurs limites* », Le marin, 22 février 2008, p. 3
- « *« Erika » Le procès en appel s'ouvre à Paris* », Le Marin du vendredi 2 octobre 2009, p. 6.

BULHER (Jean-Claude) :

- « *Les marées noires : prévention et réparation* », D.M.F. 637, mai 2003, pp. 471-475.

CALAIS-AULOY (J.) :

- « *Armateurs et acconiers, bénéficiaires de la loi du 18 juin 1966* », Dalloz 1966, p. 117

CAMDESSUS (Michel) :

- « *La dimension sociale du développement durable* » in « *L'homme et sa planète : problèmes du développement durable* » sous la direction de Marcel BOITEUX, PUF, Paris 2003.

CARON (M.) :

- « *Sécurité et concurrence* », Revue de l'AFCAN, n° 35, octobre 1996, pp. 11-12.

CARTOU (L) :

- « *La politique commune de la sécurité maritime : analyse de la directive 94/57* », *les Petites Affiches*, n°44, 12 Avril 1995.

CASLIN (O) :

- « *Sécurité maritime, l'étau se resserre* », *J.M.M.*, 31 Juillet 1998, p. 1747.

CHALAIN (Hélène) :

- « *60ème anniversaire de l'OMI : Une démarche de qualité innovante pour l'Organisation Maritime Internationale* », DMF n° 692, mai 2008, pp. 408-415.

CHAUMETTE (Patrick) :

- « *Les marins sont-ils toujours à bord ? la séparation de l'armateur et de l'employeur, l'exemple des navires de pêche dits franco-espagnols* », *Droit Maritime Français*, 2005, pp. 811 – 829.
- « *Le contrôle des navires par les Etats riverains* », *Les Cahiers scientifiques du transport*, N° 35, 1999, pp. 55-72.
- « *Le contrôle des navires par l'Etat du port* », Actes du Colloque de Rezé "*Les marins abandonnés*", CCFD, 1998
- « L'intern*ationalisation du travail maritime* », in Revue Congolaise des transports et des Affaires Maritimes, éditions Bajag-Meri, n° 3, juillet-décembre 2005, 144 pages, pp. 25 et s.
- *« Les transformations au sein de la marine marchande - Une relation de travail sans attaches ? »*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XIX, 2001, pp. 53-93
- « *L'organisation et la durée du travail à bord des navires* », Droit Maritime Français 2003, pp. 3-30.
- « *Les récentes réformes de la sécurité sociale maritime* », ADMA 1989, Tome X, p.209
- « *Rupture unilatérale du contrat d'engagement maritime* », DMF 2003, pp. 627-637
- « *De l'abandon de marins. Pour un Observatoire des droits des gens de mer »*, Mélanges offerts en l'honneur de Jean CHAUSSADE, Cahiers Nantais, n° 55-56, IGARUN, Université de Nantes, 2001, pp. 273- 280.
- Observatoire des droits des marins, synthèse journées 22 et 23 janvier 2004.

CHARBONNEAU (Alexandre) :

- « *L'OIT et le droit international du travail maritime : une vocation universelle pour une action diversifiée* », RCTAM, n° 5 juillet-Décembre 2006, 3ème année, pp. 9 –64
- « *Consolidation et effectivité des normes maritimes de l'OIT : la Convention du travail maritime 2006* » in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, n° 6 janvier-mai 2007.
- « *Les foyers d'accueil des marins à l'origine d'une action normative en faveur des marins abandonnés ?* », Droit Maritime Français 2003, pp.638-652.

CUISIGNIEZ (Rémy) :

- « *La sécurité est-elle en voie d'amélioration ?* », *AFCAN Informations*, Octobre 1998, n° 43.

COUSSOUD MAVOUNGOU (Martin) :

- « *Le contrôle des navires par l'Etat du port : expérience et contribution congolaises* » in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, N°1 Août-Décembre 2004, Editions Bajag-Meri, 2004, p.35.

DABOUIS (Bruno):

- « *La protection de l'environnement dans le transport maritime des hydrocarbures : réglementation applicable aux navires citern*es », Institut Méditerranéen des Transports Maritimes (IMTM), Annales 1999, 183 pages.

DAILLER (P.) :

- « *Les fondements des compétences de la CEE dans le domaine maritime* » in La Communauté Européenne et la mer, Economica, 1990.

DANDJINOU (Jérôme Hounsi) :

- « *Ensemble, gagnons le pari d'un port attractif et compétitif* » in Port Info, n° 007, 4ème trimestre 2007, p. 3.

DELEBECQUE (Philippe) :

- *« Le droit international des transports maritimes »,* Académie de droit international de La Haye, Centre d'étude et de recherche de droit international et de relations internationales, 1999, M. NJIHOFF publishers, 2001, p. 27
- « *Le projet CNUDCI d'instrument sur le transport par mer* », DMF 2003, p. 915 ;
- « *Les travaux du Comité des transports du CMI sur le projet CNUDCI* », DMF 2004, p. 820 ;
- « *Le projet de Convention sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer* », DMF 2006, spécial « CMI-Cap Town », pp. 691 et s. ;
- « *Le projet de Convention sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer (après la session de Vienne de novembre 2006)* », DMF, n° 680, avril 2007, pp. 291 et s. ;
- « *Le projet CNUDCI sur le transport de marchandises entièrement ou partiellement par mer : derniers pas avant son adoption ?* », DMF n° 685, octobre 2007, pp. 771 et s.
- « *La Convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer : dernières précisions* », DMF n° 696, octobre 2008, pp. 787 et s.

DE LIVOIS (P) :

- « *Le concept de sécurité globale* », Bulletin Technique du Bureau Veritas, n°2, juin 1994

DUPONT-ELLERAY (M.) :

- « *La politique communautaire de l'aviation civile, de la libéralisation du transport aérien au ciel unique européen* », RFD aérien 2002, p. 351.

DU PONTAVICE (Emmanuel) :

- « *Les pavillons de complaisance* », DMF, septembre 1977, pp. 503-512 ; 567-582.

DUQUESNE (Jean) :

- « *Les ports : éléments essentiel de la chaîne logistique* », Actes du colloque organisé par le PAD sur L'importance économique et stratégique des ports maritimes, Colloque international les 16 et 17 mai 1995

DONAGIS (R. S.), METAXAS (B. N.):

- "*The impact of Flag convenience*", Institut Polytechnic of Central London, 1976.

DOUAY (C) :

- « *La Communauté, Etat du port* », Revue du Marché Commun, Février 1981, n° 244, p. 63.

DOUMBIA-HENRY (C.) :

- « *The Consolidated Maritime Labour Convention: A marriage of the traditional and the new* », Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir, Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos, Genève, O.I.T., 2004

FAHKRY (A.) :

- -« *Capacity building international marine environmental law : perspective of developping countries* », in KIRCHNER (A.), International marine environmental law, institutions, implementation and innovations, Kluwer Law International, 2003

FALL (Aboubacar) :

- « *Chronique de la jurisprudence maritime sénégalaise* », DMF 1989, p. 65 ; DMF 1992, p. 213.
- « *Moderniser le Droit maritime dans la zone franc* », JMM du 31 mars 1995, p. 780

FAY (F-M.) :

- « *La nationalité des navires en temps de paix* », RDIP 1973, tome LXXVII, pp.1000-1080, p.1022 et ss.

FAUCOMPRE (Michel) :

- « *Raffinerie Total de Donges : une fuite de 400 t de « fioul soute » en Loire* », JMM, n° 4607 du vendredi 21 mars 2008, 52 pages.

FILLON (Jean Louis) :

- « *L'Europe et la protection de l'environnement maritime* », *Espaces et Ressources Naturelles*, 1997, n°11, p. 245.

FOURNIER (Y.) :

- « *Les transports maritimes en Mauritanie* », JMM du 12 septembre 1997, p. 2007.

FRA (D.), CORNIER (G.), BAUMARD (L.), LE TALLEC (M.) :

- « « *Le Joola* » *: mille morts sous une tempête tropicale* », Le Marin 4 octobre 2002.

FRANK (V.) :

- « *Consequences of the Prestige sinkin for European and international Law* », The international Journal of Marine and Coastal Law, vol. 20, number 1, march 2005, pp.1-64, p.39.

GHELBERT (X.) :

- « *Le statut des Conventions de Droit maritime commercial de Bruxelles en Afrique francophone* », DMF 1989, p. 347

GREY (M.):

- "*Age alone does not answer all the questions*". Lloyd's List, 12 february 1992.
- "Call to reduce capacities not age limits". Lloyd's List, 5 february. 1993.

GUIBERT (J-L) :

- « *Evénement de mer : enquête techniques et erreurs humaines* », JMM, n° 4446 du 11 mars 2005

GUILLOU (M.) et. LE JOLIFF (N) :

- « *La durée du travail dans la marine marchande : Convention n° 180 de l'OIT de 1996, directives communautaires 1999/63 du 21 juin 1999 et 1999/95 du 13 décembre 1999* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XX, 2002, pp. 161-177

GOY (Raymond) :

- « *La liberté d'accès au port des navires de commerce en temps de paix* », Espaces et Ressources Maritimes, N° 7, 1993, pp.244-279.
- *« Les droits des navires de commerce en séjour dans les ports* », Espaces et Ressources Maritimes, n°9, 1995, pp.298-316.

GRAVES (Pierre):

- « *Afrique : La marine nationale saisit plus de trois tonnes de cocaïne* », Le Marin, vendredi 15 février 2008, 32 pages.
- « Le Ponant : les 30 otages libérés et 6 pirates somaliens interpellés », Le Marin, n° 3171, vendredi 18 avril 2008, p.2.

GRIGGS (Patrick) :

- « *Le Protocole d'Athènes* », DMF n° 625, avril 2002, pp. 291-305.

HODGES (S.) :

- « *Liabilities and penalties for unsafe ships* ». The nautical Institute. Management of Safety, London 1991, pp. 64-69

HUGHES (J):

- "*Internal safety management systems controls*" . BIMCO Bulletin, vol 90, n° 4, 1995

JACQUET (Jean- Michel) :

- *« L'incorporation de la loi dans le contrat »*, T.C.F.D.I.P., 1993-1994,., pp. 34 et 35

JAMBU-MERLIN (Roger.) :

- « *Les gens de mer* », Dalloz, 1978, p. 189 et s.

JANBON (Laetitia). :

- « *Les lieux de refuge* », D.M.F. n° 643, février 2003, pp. 157-167.

JAREMIN (B.), KOTULAK (E.), STARNAWSKA (M.), TOMASZUNA (S.):

- " *Causes and circumstances of deaths of polish seafarers during voyages*" : J Travel Med, 1 june 1996 ; p 91

KAMTO (M.) :

- « *La nationalité des navires en droit international de la mer* » in La mer et son droit, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, éd. A. Pédone, Paris, 2003, 712 pages, pp.343-373, p.436 et ss.

KILBOUR (J.) :

- "*Effective United states control?"* Journal of maritime Law and Commerce, p. 337 et s.

LABORDE (J-P.) :

- « *De la nationalité du navire et surtout de ce qu'elle peut nous apprendre de la nationalité tout court* », DMF 2005, pp. 803-810.

LASSERRE (Isabelle) :

- « *La saison des pirates a repris dans le golfe d'Aden* », Journal Le Figaro du mercredi 15 avril 2009, n° 20127, 38 pages, p. 6.

LE GARREC (Marcel-Yves) :

- « *L'intervention de l'autorité portuaire dans le contrôle des navires* », D.M.F. 637, mai 2003, pp. 476-489.

LEFEBVRE (G.) :

- « *L'obligation de navigabilité et le transport maritime sous connaissement* ». Les cahiers du Droit, vol. 31, n° 1, mars 1990, pp. 81-123.
- « *Le projet préliminaire de la CNUDCI et la responsabilité du transporteur de marchandises par mer : périple difficile ou échouement ?* », Mélanges Jean PINEAU, éd. Thémis, Montréal, 2003, pp. 540 et s., spéc. p.547.

Le Potentiel : Magazine

- Edition 3959 du lundi 26 février 2007

LESGUILLONS (Henry) :

- *LAMY Contrats internationaux, Tome I*, n° 19, n° 21 et s

LINDFELT (Lars) :

- « *Insurer's View Flag and Quality-Dilemma or opportunity* », Conference/BC London, november 1992

LYONS (C.) :

- « *Raising the flag* ». Seatrade Review, march 1997, pp. 61-64.

MADELA (A.) :

- « *Aspects généraux du droit maritime chypriote* » Droit maritime français, 1994, p. 315 et s.

MALET (Serge-Henri) :

- « *Le point sur la restructuration du port autonome de Brazzaville et de ses huit ports* », J.M.M., 5 janvier 2001.
- « *Pointe -Noire à la recherche du lustre perdu* », J.M.M., 13 juillet 2001.
- « *Ports d'Afrique : mutations irréversibles* », J.M.M., 13 mai 2002.
- « *Naufrage du transbordeur sénégalais le Joola : 970 morts et disparus* », J.M.M, n° 4320 du 4 octobre 2002.

MALMHOLT (O.) :

- « *First step in reducing accidents at sea. A risk inventory* », Safety at sea, May, 1983

MARCHAND (G.) :

- « *Marine marchande- Sécurité maritime* », Juris-Classeur transport, volume 3, fascicule 1020, édition Technique Juris-Classeur, 2, 2004, p.9 paragraphe 56.

MARIN GUILLOU (M.) :

- *« Vers la reconnaissance d'un statut juridique international des gens de mer : le projet préliminaire de Convention du travail maritime consolidé »*, Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, T. XXI, 2003, pp. 225-249.

MARCANTETTI (A) :

- « *Note sur les navires de commerce d'un certain âge* », Annales de l'I.M.T.M., Edisud, n°5 1988

MARCHAND (G) :

- « *Marine Marchande: sécurité maritime* », Juris-Classeur transport, volume 3, Fascicule 1020, éditions Techniques Juris-Classeur, 2, 2004, pp.1-26.

Marine Environment Law,

- Service Issue Guide N° 15, 8 may 2000, Chapter 3.01

METAXAS (B.N.) :

- "*Flags of convenience- A study of internationalization*" London, 1985, Gower, p.93, 107 pages.

MITROPOULOS (E.) :

- « *Réponses de l'OMI aux défis environnementaux actuels* », Journée mondiale de la mer 2007, voir www.imo.org

MOMTAZ (D.) :

- « *La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires* », AFDI, 1986, pp. 715-735, p. 717.

MONTAS (Arnaud) :

- « *Le rapport du droit maritime au droit commun, entre simple particularisme et véritable autonomie* », DMF n° 691, avril 2008, pp. 307-314.

MOSSU-ODIER (Françoise) :

- « *Le Mémorandum de Paris et son application* », Annuaire de Droit Maritime et Aérien, Nantes, 1985, Tome VIII, pp.127- 131.

- « *Transports maritimes : orientations générales* », Editions Techniques, Juris-Classeur Europe, 1994, Fascicule 1140.

NDENDE (Martin) :

- « *Le traitement juridique du problème de l'enclavement des pays d'Afrique de l'Ouest et du Centre* », Communication au séminaire international sur « *La desserte portuaire des pays sans littoral* » organisé par le Port de Dunkerque et la CNUCED, du 26 au 28 octobre 1992, Actes publiés par le PAD.
- « *La mutation des entreprises du secteur des transports maritimes* », *DMF*, 1992
- « *La construction du droit des transports maritimes en Afrique* », Etudes de droit maritime à l'aube du XXI^{e} siècle, Mélanges offerts à Pierre Bonassies, éd. Moreux 2001, 427 pages.
- « *Activités pétrolières et protection de l'environnement marin dans le Golfe de Guinée (Problématiques nationales et régionales)* » dans Revue congolaise des transports et des affaires maritimes, n° 4, janvier-juin 2006.
- « *La construction du droit des transports maritimes en Afrique* », in Revue congolaise des transports et des affaires maritimes (RCTAM), n° 1, Août-Décembre 2004, 136 pages, pp. 87 et s.
- « *Les armements maritimes africains. Bilan et perspectives de développement* ». Marchés tropicaux et Méditerranéens, 30 octobre 1987, pp. 2857-2871.
- « *Le nouvel ordre maritime international : histoire d'un mythe* », in « *Du droit du travail aux droits de l'humanité* », Etudes offertes au Professeur Philippe-Jean HESSE, Presses Universitaires de Rennes, 2003, pp.193-210.
- « *L'activité normative des Nations-Unies dans le domaine des transports maritimes internationaux* », Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports (RAMATRANS), n° 1 juillet 2009, 100 pages, pp. 8 à 18, notamment p. 17.

NDENDE (Martin.) et VENDE (Bertrand.) :

- « *La transposition par les Etats de la Directive portant communautarisation du Mémorandum de Paris* », DMF n° 603, Avril 2000, pp. 307-314.

NDIAYE (Pathé) :

- « *Le port de Dakar dans l'économie sénégalaise* » in Port Autonome de Dunkerque, « *L'importance économique et stratégique des ports maritimes* », Colloque international les 16 et 17 mai 1995

NEUMEISTER (Michel) :

- « *Transport maritime : l'accord sino-européen en vigueur* », JMM, n° 4604 du 7 février 2008, 48 pages, p. 31.

NGNINTEDEM (Jean-Claude.) :

- « *Les sociétés de classification et la sécurité maritime dans le code de la marine marchande de la CEMAC* », RCTAM, n° 5, 3ème année, juillet-décembre 2006, pp. 90-123.

N'GOUYA (Marcel) :

- « *La criminalité en mer* », in Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n° 1, juillet 2009, pp.37-43.

NGO MBOGBA (Paulette) :

- « *De l'urgence de l'effectivité des MOUs dans les pays du Sud* » in Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports, n° 1, juillet 2009, pp.19-24.

ODIER (Françoise) :

- « *Des transports maritimes sûrs, Fédération française des sociétés d'assurances* », Les Entretiens de l'assurance-1999, Atelier 13, La sécurité des transports maritimes.

ODIER (F). et JOB (A.) :

- *« Clause « Paramount », A-t-on dénaturé son sens ? »*, BTL 2003, p. 187.

PAGES (A.):

- « *Le risque de mer et le facteur humain* », DMF 1975, pp. 451-457.

PAMPORIDES (G.) :

- « *The Shipping policy of the European Union* », International Journal of Shipping Law, September 1998, p. 217.

PENTSOV (D. A.) :

- « *Les gens de mer* » in BIT, Les normes internationales du travail, une approche globale, version préliminaire, Genève, OIT 2002, pp. 569 et s

Port Autonome de Dunkerque :

- « *L'importance économique et stratégique des ports maritimes* », Colloque international tenu à Dunkerque les 16 et 17 mai 1995, 353 pages.

REZENTHEL (Robert) :

- « *La sécurité des passagers dans les ports maritimes* », *J.M.M.*,17 mai 2002.
- « *La répartition des compétences juridictionnelles pour les litiges portuaires* », *Droit Maritime Français*, 2000, pp. 160 - 175
- « *Un demi siècle de droit portuaire* », DMF, 591, spécial anniversaire, mars 1999.
- « *La privatisation des ports maritimes* », J.M.M., 14 novembre 1997.
- « *Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes* », *Droit Maritime Français*, Juin 1996, pp. 658-660.
- « *L'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes* », J.M.M. ,
19 janvier 1996.
- « *Ports maritimes : Police et responsabilité* », Editions Techniques, Juris-Classeur Administratif, 1995, Fascicule 408-60.
- « *Le navire et le port : un drôle de couple* », AFDM, Séance du Tribunal 1995.
- « *Trente ans d'autonomie des ports maritimes français*», J.M.M., 5 mai 1995.
- « *La coopération et la solidarité : des facteurs de réussite pour les ports africains* ».

J.M.M., 15 décembre 1995.

- « *Les régimes portuaires dans le monde* », J.M.M., 8 novembre 1991.
- « *Les autorités portuaires face à la procédure de saisie des navires étrangers* », *Droit Maritime Français*, 1979, pp. 703 – 708.
- « *Le port maritime à la recherche d'une identité* », ERM, éd Pedone, N°12, 1998.

RIPERT (G.) :

- « *Les Conventions internationales du travail maritime de 1926* », Revue de Droit maritime comparé, janvier-juin 1928, pp.36 et s.

ROBERTS (SE):

- "*Work-related mortality among british seafarers employed in convenience shipping*", 1976-95. International Maritime Health. 2003 ; 54 (1-4) : pp. 7-25

SALMON (Loïc) :

- « *Viêt Nam : développement des ports maritimes* », JMM, n° 4607 du 21 mars 2008, 52 pages, p. 39
- « *Construction navale : Bon cru 2007 pour le chantier Dalian Shipbuilding Industry* », JMM, n° 4607 du 21 mars 2008, 52 pages, p. 41.

SALVARINI (R), LINDSTROM (S):

- "*Looking Behind the Directive on Port State Control*", *International Journal of Shipping Law*, Mars 1997, Part I, pp. 49-52.

SEYDOU MADANI (S-Y.) :

- « *Les causes du naufrages du Joola* », La Revue Maritime n° 464, février 2003.

SIMON (Patrick) :

- « *La pénalisation du droit est-elle efficace en matière de pollution ?* », DMF n° 645, pp. 166-168.

SINAN (I. M.) :

- « *UNCTAD and Flag of Convenience* ». Journal of World Trade Law, vol 18, n° 9, 1998, p. 99

SIRET (Stéphane) :

- « *Les déchets d'Abidjan quittent le port* », Le Journal de la Marine Marchande, n° 4576 du 7 septembre 2007.

STURMEY (S.G.) :

- « *British shipping and world competition* ». The Atlone Press, London 1962, p. 195.

Adde, Financial Times du 14 juillet 1959.

SUR (Serge) :

- « *Dossier mers et océans* », dans Questions internationales, N°14 juillet-août 2005.

TAPSOBA (Paul) :

- « *Transports maritimes au sein de l'UEMOA : A la recherche d'un cadre harmonisé* », Sidwaya - EDITION INTERNET N° 6114 du 18 Février 2008

TASSEL (Yves) :

- « *Le contrôle des navires par l'Etat du port : régime et conséquences commerciales (droit français et droit anglais)* », Annuaire de Droit Maritime et Océanique, Nantes, 1999, Tome XVII.
- « *Projet CNUDCI, une double critique de fond* », DMF 2004, p. 3.

TEILLARD (Thibaud) :

- « *Emplois : 31,5 millions de salariés pour la Chine maritime* », Le Marin , 22 février 2008, p. 4

TETCHEU (J.) :

- « *La gazelle redresse la tête* » , Revue Jeune Afrique Economie du 17 février 1997.

TREVES (T) :

- « *The role of universal organizations in implementing the 1982 UN Law of the sea Convention* » in "Implementation of the law of the sea"

VALTICOS (Nicolas) :

- « *Un système de contrôle international : la mise en œuvre des Conventions internationales du travail* ». Cours de l'Académie de Droit International, 1968, I T 123, p. 335.
- « *Cinquante années d'activité normative de l'Organisation Internationale du Travail* », R.I.T. 1996, pp. 431 et s.

VAN DER MENSBRUGGHE (Y) :

- « *La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires-Une victoire des modérés, un échec pour l'Europe* », JMM du 27 février 1986, pp.504-507.

VIALARD (Antoine) :

- « *L'Europe et le pavillon des navires* », Annuaire de Droit Maritime, Université de Nantes, 1995 tome XIII.

- « *Sisyphe et l'uniformisation internationale du droit maritime* », Droit Maritime Français, numéro spécial 591, 50 ans de droit positif, mars 1999.
- « *La Marseillaise : Rencontre de l'ABDM et de l'AFDM 18 et 19 octobre 2007* » in DMF n° 689, février 2009, p. 100.
- « *Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures ?* », D.M.F. n° 637, spécial mai 2003, p. 435-453.

WAROT (Jean) :

- « *La clause « Aussi près que… » et les clauses de « Safe port » et de « Safe berth » dans les chartes-parties* » ; DMF 1960, pp.323 et 387

ZIEGLER (Von) :

- « *Alternatives and Methods of Unification or Harmonization of Maritime Law* », Il diritto marittimo, 1999, p. 232.

ZINSOU (Amour Christian) :

- « *Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* » in Revue Africaine des Affaires Maritimes et des Transports (RAMATRANS), n° 1, juillet 2009, 100 pages, pp. 25-36 ;
- « *Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* », in ADMO, Tome XXVII, 2009, 518 pages, pp. 353-377.Voir aussi, Revue électronique Neptunus 2008/ vol 14-3 ; 2009/ vol 15-1.

IV. ACTES DE COLLOQUES, COMMUNICATIONS, DEPECHES, DOCUMENTS DE TRAVAIL, JOURNAUX, MAGAZINES, RAPPORTS OFFICIELS, REVUES

A.F.D.M.

- "*L'immobilisation forcée des navires*", Colloque tenu à Bordeaux du 20 au 22 Octobre 1988, Presses Universitaires de Bordeaux, 1990, 176 pages.

Agence Reuters :

- Dépêche du vendredi 30 mars 2007

Amarres :

- «*Lettre interne mensuelle du service de la Communication de la Direction des Affaires Maritimes et des Gens de Mer* », N° 59, mars 2003, p. 2.

BEURIER (J-P) :

- « *La sécurité des transports maritimes* », exposé projeté lors du séminaire international pour la formation et le renforcement de l'expertise juridique des cadres des organisations, entreprises et administrations africaines dans la secteur des transports maritimes, Université de Nantes, 1er au 31 octobre 2008 par l'Institut Eurafrique Export.

BOUGATAYA (Ibtissam), DE BRUYNE (Cyrielle) et M'BAKI HELU (Princia) :

- « *MARPOL et ses annexes : quelle efficacité ?* » : Séminaire de « Droit de l'exploitation des Océans », Master 2 de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, 2006/2007, *in Neptunus*, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 13 2007/2

Bulletin Officiel Mer, Fascicule n° 19 bis, Novembre 1982-2 :

- Mémorandum de Paris

Bureau Enquête Accidents (BEA-mer) :

- « *Rapport d'enquête sur le naufrage de l'Erika survenu au large de la Bretagne de 12 décembre 1999* », 191 pages.
- « *Perte totale suite à une avarie de coque du pétrolier Bahaméen Prestige survenu dans l'Ouest de la Galice 13-19 novembre 2002. Contribution provisoire au rapport d'enquête technique (Partie principale deuxième édition actualisée au 28 novembre 2003)* », 259 pages.

BUTT (J) :

- « *Communication à INTASAFCON 4* », JMM, 8 novembre 1979, p. 2742

BOZZONI (F) :

- « *L'immobilisation forcée des navires* », Colloque AFDM, 20-22 octobre 1988, Presses Universitaires de Bordeaux, 1990

C.C.F.D. :

- "*Navires bloqués, marins abandonnés*", Actes du 2ème colloque pour "le respect et la dignité des marins du commerce" tenu à Rezé les 29-30 Avril 1998, C.C.F.D., Paris,,1999, 178 pages.

CHAMBON (N.) :

- « *La prise en compte de la classification par les assureurs* », Actes de la journée d'étude de l'Institut d'Economie du Transport Maritime du 21 novembre 1997, classification des navires : technologie, transparence et responsabilité, cahiers de l'IETM, 1997.

CHAMETTE (P.) :

- « *Le droit social et la mer* », Colloque organisé par le CEDEM le 10 mars 2006 à Brest, DMF 2006, n°674, p.804.

C.N.U.C.E.D.

- « Système de transport en transit en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale ; problèmes, actions entreprises et difficultés rencontrées », C.N.U.C.T.A.D./L.D.C./94, 1er février 1995, p. 10 et s.
- « Les aspects juridiques de la gestion portuaire », Rapport du Secrétariat de la CNUCED – U.N.C.T.A.D./SHIP/639- 11 février 1993.
- « *Le point sur les questions portuaires* », Rapport du Secrétariat de la C.N.U.C.E.D., T.D.M./8/C-MU/GE 1/6, 9 février 1996
- « *Déréglementation, exploitation commerciale et privatisation des ports : analyse comparative* » (UNCTAD/SDD/PORT/3).
- « Document UNCTAD/RMT (2000)1 » du 5 décembre 2000
- Rapport du Secrétariat de la CNUCED, Décisions à prendre concernant la question des régimes de libre immatriculation, Genève, TD/B/C, 4/220, 3 mars 1981.

Colloque de Bamio des 6-7 juin 2002 :

- « *La protección social de los trabajadores del mar* », Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Colección Seguridad Social, n° 23, 2002, Madrid, 295 pages, Présidence espagnole de l'Union européenne.

Commission d'experts pour l'application des Conventions et recommandations : « *Normes du travail dans les navires marchands* », Conférence internationale du Travail, 77ème session, Rapport III

Commission des Communautés Européennes : « *Rapport sur les principaux ports de mer de la Communauté* », Novembre 1986. N° VII/ 9/87, FR, P.

DANIEL (Serge) :

- « *Immigration illégale conduisant de l'Afrique de l'Ouest vers l'Europe* »in *Jeune Afrique* n° 2457 des 10-16 février 2008, pp. 95-97.

DIALLO (I.K.) et A. FALL (Aboubacar), Journées Nationales de Droit Maritime en 1992 : -

« *Le code de la marine marchande du Sénégal : étude critique et perspective* » Dakar 7-8 octobre 1992, Actes publiés à la Revue semestrielle de l'Association sénégalaise de droit maritime, Le Guidon de la Mer, n° 1 juin 1993

DE CET BERTIN (Cécile) :

- « *Regards sur la jurisprudence, 40 ans d'application des cas exceptés de responsabilité des Règles de la Haye -Visby* », Séminaire de recherche 2004/2005 du Master II Droit des espaces et des activités maritimes (DEAM) spécialité Recherche de l'UBO. Travaux réalisés sous la direction de Cécile par Gorecki Delphine, Hamel Guillaume, Loddé Brice, Nouaze Viviane et Zinsou Amour. DMF novembre 2005, pp.908-925.

DE RICHEMONT (H.) :

- « *Erika : indemniser et prévenir* », Rapport d'information 441 1999-2000, Tome 1.

Documents de travail :

- 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja tenue du 22 au 24 octobre 2003 à Brazzaville au Congo, 40 pages.
- Annexes aux Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 22 au 24 octobre 2003, Brazzaville-Congo, 366 pages.

- 4ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 28 au 30 septembre 2005 à Accra (Ghana), 19 pages.
- Annexes aux Documents de travail de la 4ème Réunion du Comité, 28 au 30 septembre 2005, Accra (Ghana), 237 pages.
- 6ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja tenue à Cotonou (Bénin) du 27 au 31 octobre 2008, 22 pages.

Annexes aux Documents de travail de la 6ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 27 au 31 octobre 2008, Cotonou (Bénin), 229 pages.

- Congo : « *Note de synthèse à son Excellence Monsieur le Secrétaire d'Etat chargé du transport maritime et de la marine marchande* » du 04 février 2003.

EMSA : Agence Européenne de Sécurité Maritime

- « *Une navigation plus sûre et moins polluante au sein de l'Union Européenne* », Luxembourg : Office des publications officielles des Communautés européennes, 2006, p. 4

GUILLOU (Marie) :

- « *De l'inspection du travail maritime en France : une compétence limitée, mais internationale* », Droit Social 2003, pp. 169-176.

GRELET (Luc) :

- « *Actes de la journée de l'IETM du 21 novembre 1997* », p. 50.

HADJA (Labib) :

- *TV 5 Monde* : *« Un nouveau drame de l'immigration clandestine a été évitée au large de la Mauritanie* », *Journal télévisé de l'actualité panafricaine,* édition du vendredi 27 avril 2007.

HAQUANI (Z.) :

- « *CNUCED : Pour un nouvel ordre économique international* », New York, Nations unies, 1977

IMO news : The Magazine of the International Maritime Organisation

- « *First STCW White List Published* », n° 1, 2001, p.8
- "Djibouti meeting adopts anti-piracy Code of conduct", Issue 1, 2009, 31 pages, p. 7, Jeune Afrique :

- Jeune Afrique Economie (JAE), n° 257 du 2 au 15 février 1998, pp. 22-30 ;
- JAE n° 260 du 16 au 29 mars 1998, p.122 ;
- JAE n° 261 du 30 mars au 12 avril 1998, p. 15 ;
- Jeune Afrique hebdomadaire (JA) n° 1878 du 1er au 7 janvier 1997, p. 37.
- Jeune Afrique n° 2523 des 17 au 23 mai 2009, p. 59
- Interview : « *Bolloré répond à tout* », in *Jeune Afrique* n°2464-2465 des 30 mars-12 avril 2008, pp. 36-55
- Entretien avec M. JEROME (Martins Oliveira) : « *Djibouti Ports Events – Défis et opportunités* » in Jeune Afrique n° 2493-2494 des 19 octobre au 1er novembre 2008, pp. 28-29.

Journal de la Marine Marchande :

- « *Substandard Tanker* », JMM, 30 mars 1978, p. 709.
- J.M.M. 8 novembre 1979 p. 2745
- « *La législation américaine sur la pollution par hydrocarbure s'applique à tous les navires* », JMM du 11 janvier 1991
- JMM, 25 janvier 1991, pp. 189-190.
- « *Les bases d'un code international pour la sécurité des navires et des ports ont été posées* », JMM, 7 juin 2002, p.6 et 7.
- Journal de la Marine Marchande du 22 novembre 2002
- *Journal de la Marine Marchande*, N° 4498 du 3 mars 2006, 87ème Année, pp. 6-7
- JMM, n° 4606 du 14 mars 2008, 36 pages, p. 6 : « La Commission européenne propose de renforcer la protection en cas de pollution marine », ,
- « *Sécurité maritime: la France se veut à la pointe de la formation dans le domaine maritime et également à la pointe de l'élaboration de Conventions* », Journal de la Marine Marchande, n°3172, 20 Octobre 1980, pp. 2354-2356.
- *Journal de la Marine Marchande*, n°3150, 1 Mai 1980, pp. 990-994.
- *Journal de la Marine Marchande*, n°3150, 1 Mai 1980, pp. 990-994.
- *Journal de la Marine Marchande,* n°3181, 4 Décembre 1980, pp. 2914-2919 et n° 3182, 11 Décembre 1980, pp. 2978- 2982.
- Journal de la Marine Marchande, n°3241, 28 Janvier 1982, pp.170-171, et n°3242, 4 Février 1982, pp. 234 - 240.
- « Deux propositions de la Commission au Conseil pour prévenir les accidents et lutter contre la pollution marine », J.M.M., 24 Juillet 1980, pp. 1800-1802.

- *J.M.M.* 24 Décembre 1981.
- JMM : « *Sûreté des ports : la Commission européenne envoie des avis motivés à l'Allemagne et à la Pologne* », n° 4604-4605 du 7 février 2008, p. 31.
- « *Progosa confirmé au Gabon* », in Journal de la Marine Marchande, n° 4607 du 21 mars 2008, p. 7.

LANNEAU (Mathilde):

- « *La protection des mers régionales* », Séminaire exploitation des océans 2000-2001 sous la direction du professeur J.P. BEURIER, Université de Nantes

LEFEVRE (Hélène) et COURDE (Pierre-Antoine) :

- « *La sécurité maritime et la protection de l'environnement : quelles contradictions ?* », Séminaire de DEA de droit maritime et océanique, Neptunus

LE GALL (Y) :

- « *L'immobilisation forcée des navires* », Colloque AFDM, 20-22 octobre 1988, Presses Universitaires de Bordeaux, 1990

Le Marin :

Le Marin, 14 décembre 2007

Le Marin, 15 février 2008

Le Marin , 22 février 2008

Armateurs de France : « *Des pavillons dans tous les Etats* », Le Marin, 15 février 2008, p. 23.

Lloyd's List

- " Group of five publishes ship management code" . Lloyd's List, 28 décembre 1990
- " ISMA committed to high standard" Lloyd's List, 2 may 1991
- Du 11 october 1991
- Du 5 december 1991
- Du 12 september 1992
- « MAIB criticises seamanship ». Lloyd's List, 24 décembre 1992.
- Du 2 august 1993
- "Hull insurers worry about crews" Lloyd's Ship Manager, novembre 1993, p. 47.
- "Preparing to tackle the main cause of accidents" Lloyd's List, 5 décembre 1994

- "Human error plays major role in accidents" Lloyd's List, 16 octobre 1995.

LUCCHINI (L.) :

- « *Le navire et les navires* », Le navire en droit international, Actes du XXVè Colloque de Toulon organisé par la Société Française pour le droit international, les 30, 31 mai et 1er juin 1991, A. Pédone, Paris, 1992, 246 pages, pp.11-42, p.27.

Magazines :

- *Magazine Panafricain*, n° 74, Octobre 2008, Dossier : « *Afrique de l'Ouest – L'empire des narcotrafiquants…* », pp. 56-63.

MAGUIRE (C) :

- « *Port State Control : Brussel style* » , *I.J.O.S.L.*, Part 2, Mars 1996, p.118.

MARGUET (Bernard) :

- « *La piraterie maritime* », DMF n° 590, février 1999, pp. 99-105

MAROT (Jean-Baptiste) :

- « *Encore peu de consommateurs* » in Jeune Afrique, n° 2433-47è année du 26 août au 1er septembre 2007.

MAURY (Frédéric) :

- « *Les ports africains manquent de liquidités* », in Jeune Afrique n° 2501 des 14-20 décembre 2008, pp. 77-79.

MEUNIER (Marianne) :

- « *L'Afrique de l'Ouest, nouvelle plaque tournante du trafic international de cocaïne* » in Jeune Afrique, n° 2433-47è année du 26 août au 1er septembre 2007.
- « *Nigéria, Cameroun, Guinée Equatoriale : Peur sur le Golfe* », in *Jeune Afrique* n° 2491 des 5-11 octobre 2008, pp. 28-30.

MONO MBOUM (**Markous) :**

- « *Prévention et lutte contre la pollution marine – Mesures de protection et de lutte en République du Cameroun* », Communication au Symposium sur la Zone Economique Exclusive (ZEE), Abidjan, 18-23 mai 1987

NDENDE (Martin.) :

- « *La codification du Droit maritime en Afrique depuis le code de commerce de 1808* » Communication au Colloque sur la Commémoration du 190ème anniversaire du Code de commerce de 1808, Partie maritime- Université du Havre, 28 mai 1998.

OCDE:

- *« Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et normes internationales en vigueur* », Paris, 1996.
- "*Competitive advantage obtained by some shipowners as a result of non-observance of applicable international rules and standards*", GD/96/4, 1996.
- Document OCDE, 2003 : « *Les approches volontaires dans les politiques de l'environnement* ».

OECE : Organisation européenne de coopération économique : Comité des Transports : -

« *Etudes concernant le développement des flottes immatriculées sous des pavillons de complaisance et divers aspects de ce problème* ». Paris, janvier 1958

OLUWOLE (Bryant Olufolarin) :

- « *Les implications de l'acceptation du Mémorandum d'entente de l'Afrique de l'Ouest et du centre sur le contrôle des navires par l'Etat du port par le Nigeria* » in Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : Annexes aux Documents de travail de la 3ème Réunion du Comité du MOU d'Abuja, 22 au 24 octobre 2003, Brazzaville-Congo, 366 pages, pp. 71-75

Ouest France :

- « *Immigration : Hortefeux obtient l'accord des vingt-sept à Cannes* », n° 19409 du mardi 8 juillet 2008, 36 pages.
- Ouest France du 2 avril 1998.

PAC Inter Info :

- « *Visite d'inspection des Gardes-côtes américains : le déclassement du Port de Cotonou a été évité* » in PAC Inter Info, n° 13, mai - juin 2007.
- « *Inauguration des installations du Port sec de Zongo et des deux grues mobiles de Maersk* », in PAC Info, n° 13 mai-juin 2007, p. 3.
- « *Séminaire gouvernemental sur le Port de Cotonou* », Port Info, n° 007, 4è trimestre 2007, pp. 5 à 7
- « *Millenium Challenge Account : Signature de la Convention de financement du programme du Bénin* » in Port Info , n° 3, 1er trimestre 2006, p. 20.
- « *Volet portuaire du MCA : Contenu et perspectives* » in Port Info, n° 3 préc. pp. 11-17.

PITRON (Guillaume) :

- « *Djibouti nouvelle porte de l'Afrique ?* » in Afrique Magazine n° 279-280, décembre 2008-janvier 2009, pp. 112-113.

RAPPORTS :

Du Comité du MOU d'Abuja

- Rapport de la deuxième Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Sénégal du 11 au 13 février 2002, 76 pages.
- Nigeria : « *Rapport sur les activités en cours après la première Réunion du Comité* » in Rapport de la deuxième Réunion du Comité du MOU d'Abuja, Dakar, Sénégal du 11 au 13 février 2002, 76 pages
- Rapport de la troisième Réunion du Comité du MOU d'Abuja
- Rapport de la quatrième Réunion du Comité du MOU d'Abuja
- Rapport de la cinquième Réunion du Comité du MOU d'Abuja
- Rapport de la sixième Réunion du Comité du MOU d'Abuja

Du Secrétariat du MOU d'Abuja

- Rapport Annuel du Secrétariat sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU d'Abuja), 2003, 32 pages.
- Rapport annuel du Secrétariat sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOU d'Abuja), 2004, 21 pages
- Rapport Annuel du Secrétariat du MOU d'Abuja, 2005, 28 pages
- Rapport Annuel du Secrétariat du MOU d'Abuja, 2006, 25 pages.

Du Port Autonome de Pointe Noire

- « *Rapport d'Activités 2003 du Port Autonome de Pointe Noire* » , 54 pages.
- « *Rapport d'Activités 2005 du Port Autonome de Pointe Noire* », 68 pages,

Du Bureau International du Travail

- « Rapport I (1A), Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime », Genève, 2005.
- Rapport du Groupe de travail tripartite de haut niveau sur les normes maritimes internationales : « Résolution concernant l'examen des instruments maritimes pertinents de l'O.I.T. », Annexe 3 du rapport, Genève, 2001, document TWGMLS/2001/1
- O.I.T. : « Rapport V, Conférence technique maritime préparatoire », B.I.T., Genève, 1975.

De l'OMI

- OMI : « *Rapport du groupe de travail mixte CSM/CPMM sur le rôle de l'élément humain dans les accidents maritimes* ». MSC 60/WP 9, 9 avril 1992.
- OMI FSI : « *Rapport du groupe de travail sur les statistiques d'accident et les enquêtes sur les accidents* ». FSI 4/WP, 19 mars 1996, annexe 1. Neuf points d'analyse ont été d'ailleurs proposés par l'OMI.
- OMI, Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, Points 7 et 8 de l'ordre du jour: Examen et adoption du Code ISPS. SOLAS/CONF. 5/34 17 décembre 2002.

Rapport du Groupe POSÉIDON

- "*Politique maritime de la France*", Décembre 2006, p. 25 et s.

Revue Marchés Tropicaux :

- « *Congo-Brazzaville* : La privatisation de l'ATC » , hors série, juin 1997

Revue Officielle du Port Autonome de Cotonou :

- « *Code ISPS, un avènement douloureux* », Octobre 2007, 122 pages, p. 80.

Revue Mer :

- Numéro spécial de la Revue Mer sur la certification qualité. " Quest for quality". Janvier 1995, pp.17-20.

ROHART (Jean-Serge) :

- « *Colloque 2006 du Comité Maritime International : Liberté et sécurité des mers* », Discours d'ouverture des travaux, Cap Town, 13-15 février 2006 in DMF, n° 673, septembre 2006, p. 660.

SALVARANI (R) :

- "*The EC Directive on Port State Control : A policy Statement*", *I.J.M.C.L.*, 1996, vol. 11 n°2, pp. 225-231.

SUPIOT (Alain) :

- « *Vers un ordre social international ? Observations liminaires sur les « nouvelles régulations » du travail, de l'emploi et de la protection sociale*, conférence sur l'avenir du travail, de l'emploi et de la protection sociale, Annecy, 18-19 janvier 2001.

TERTRIN (Y) :

- « *La dimension sociale dans le contrôle par l'Etat du port* » Colloque de l'Observatoire des droits des marins, 24 janvier 2004.

TARABEUX (Xavier) :

- « *La répression de pollution par rejets volontaires d'hydrocarbures, les outils juridiques* », Communication du Procureur de la République près du TGI de Brest à l'occasion de la Conférence maritime de l'Atlantique, 14 décembre 2006 cité par Jacques-Max LASSEZ in DMF 680, avril 2007.

VAN DER MENSBRUGGHE (Y.) :

- Communication au colloque de la CEDECE sur *« Communauté Européenne et droit de la mer »***,** Brest 1988

WEBSTER (A) :

- « *Communication à INTASAFCON 4* », JMM, 8 novembre 1979, p. 2740

ZINSOU (Amour Christian) :

- « *La gestion de la sécurité au Port Autonome de Cotonou* », Rapport de stage, 51 pages, p.22, Rapport publié sur Neptunus, revue électronique, Centre de Droit Maritime et Océanique, Université de Nantes, Vol. 15, 2009/3

V. LEGISLATIONS

A- Internationale

1- Conventions et Protocoles

Sur les ports et les transports maritimes

Convention sur le régime international des ports maritimes, signée à Genève le 9 décembre 1923, entrée en vigueur le 26 juillet 1926. Texte in QUENEUDEC (J-P.) : *Conventions maritimes internationales*, éditions Pédone, Paris, 1979, 816 pages, pp. 506-514.

Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissement, signée à Bruxelles le 25 août 1924, entrée en vigueur en 1931.

Protocole de Bruxelles du 23 février 1968, entré en vigueur en 1977 (Règles de Visby)

Protocole supplémentaire de Bruxelles du 21 décembre 1979, entré en vigueur le 18 mars 1986. (Règles de la Haye Visby). Textes in *Lamy Transport, Tome 2, Commission de transport – Mer, fer, air- Commerce extérieur*, edition Lamy SA, Paris, 2005, 1066 pages, pp.457-458.

Convention des Nations Unies sur le transport des marchandises par mer, signée le 31 mars 1978 à Hambourg (Règles de Hambourg), entrée en vigueur le 1er novembre 1992. Texte in *Lamy Transport, tome 2, Commission de Transport-Mer, fer, air-Commerce extérieur*, éditions Lamy SA, Paris, 2005, 1066 pages, pp.459-460.

Convention sur le contrat de transport international entièrement ou partiellement par mer dite Règles de Rotterdam adoptée le 11 décembre 2008 à New York par l'Assemblée Générale de l'ONU en sa 73ème session, non encore entrée en vigueur

Sur le droit de la mer et de l'environnement

Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CMB), signée à Montégo Bay le 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Texte in *Droit international de l'environnement – Traités multilatéraux*, éditions Kluwer, I/99, 982 :92/001.

Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention FIPOL), signée à Bruxelles le 18 décembre 1971, entrée en vigueur le 16 octobre 1978.

Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention HNS ou SNPD), signée à Londres le 3 mai 1996, non entrée en vigueur. Texte in *Droit international de l'environnement*, 996 : 34/001.

Sur le travail maritime et les navires

Convention OIT, n°109 sur les salaires, la durée de travail à bord et les effectifs adoptée à Genève le 14 mai 1958 et non entrée en vigueur

Convention OIT n° 178, concernant l'inspection des conditions de travail et de vie des gens de mer, adoptée à Genève le 22 octobre 1996 et entrée en vigueur le 22 avril 2000. Voir www.ilo.org

La Convention OIT n° 147, concernant les normes minima à observer par les navires marchands signée à Genève le 29 octobre 1976 et entre en vigueur le 28 novembre 1981. Texte in *Droit international de l'environnement -Traités multilatéraux*, éditions Kluwer, 976 :80/01. En Annexe de cette Convention on peut citer :

- Convention n° 7 sur l'âge minimum, travail maritime, 1920 ; la Convention n° 58 révisée sur l'âge minimum, 1936 et la Convention n° 138 sur l'âge minimum, 1973.
- Convention n° 73 sur l'examen médical des gens de mer, signée à Seattle le 29 juin 1946, en vigueur le 17 août 1955.
- Voir Convention n° 22 sur le contrat d'engagement des marins, 1926.
- Recommandation n° 137 sur la formation professionnelle des gens de mer.
- Convention n° 53 sur les brevets de capacité des officiers, 1936.
- Convention n° 68 sur l'alimentation et le service de table : équipage des navires, 1946.
- Convention n° 92 sur le logement des équipages, le 18 juin 1949 en vigueur le 29 janvier 1953, révisée.
- Convention n° 180 de l'OIT sur la durée et les effectifs des navires, signée à Londres le 22 octobre 1996, entrée en vigueur le 8 août 2002.

- Convention n° 134 sur la prévention des accidents : gens de mer, 1970
- les Conventions n° 55 signée le 24 octobre 1936 en vigueur le 29 octobre 1939 , n°56 et n°130 qui traitent des soins et des prestations à assurer aux gens de mer en cas de maladie ou d'accident.
- Convention n° 23 sur le rapatriement des marins, 23 juin 1926, entrée en vigueur le 16 avril 1928 .

Convention du Travail Maritime, signée le 23 février 2006, non entrée en vigueur

Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires (CNUCIN), signée à Genève le 7 février 1986, non entrée en vigueur. Texte in *Droit international de l'environnement,* 986 :11/1.

Sur la sécurité maritime

Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures (Convention OILPOIL), signée à Londres le 12 mai 1954, entrée en vigueur le 26 juillet 1958, in *QUENEUDEC*, pp.103-120.

Modifiée par les Amendements du 13 avril 1962, du 21 octobre 1969 et du 12 octobre 1971.

Convention internationale sur les lignes de charge (Convention LL), signée à Londres le 5 avril 1966, entrée en vigueur le 21 juillet 1968. Texte in *QUENEUDEC,* pp.381-405.

Protocole du 11 novembre 1988, entré en vigueur le 3 février 2000.

Convention sur le Règlement international pour prévenir les abordages en mer (COLREG), adoptée à Londres le 20 octobre 1972, entrée en vigueur le 15 juillet 1977. Texte in *Droit de l'environnement,* 972 : 77/001.

Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL 73/78), signée à Londres le 2 novembre 1973. Texte in *QUENEUDEC*, pp.137-149.

Protocole du 17 février 1978.

Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (Convention SOLAS), signée à Londres le 1er novembre 1974, entrée en vigueur le 25 mai 1980. Texte in *Droit de l'environnement,* 974 : 81/001.

Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR), signée à Hambourg le 27 avril 1979, entrée en vigueur le 27 juin1985. Texte in *JORF* du 9 juin 1985, p.6392.

Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), signée à Londres le 7 juillet 1978, en vigueur depuis le 28 avril 1984. Texte in *Droit international de l'environnement*, préc., 978 :52/001.

Amendements du 7 juillet 1995, voir *JORF* n° 159 du 10 juillet 1997, p.10446.

Sur le droit des Traités

Convention de Viennes sur le droit des Traités, signée le 23 mai 1969, entrée en vigueur le 27 janvier 1980. Texte in *Droit international de l'environnement*, 969 :43/1.

2- Résolutions de l'OMI

- Résolution A. 161/ES.IV du 27 novembre 1968 sur l'organisation du trafic
- Résolution A. 321 (9) du 12 novembre 1975 sur les procédures pour le contrôle des navires (Procedures for the control of ships).
- Résolution A.466 (12) du 19 novembre 1981 sur les procédures de contrôle des navires par l'Etat du port (Procedures of port state control).
- Résolution A.597 (15) du 19 novembre 1987 portant amendements aux procédures pour le contrôle des navires (Amendments to the procedures for the control of ships).
- Résolution A. 682 de l'OMI, novembre 1991 concernant la coopération régionale en matière de contrôle des navires et des déversements en mer
- Résolution A. 787 (19) du 23 novembre 1995 sur les procédures pour le contrôle des navires par l'Etat du port. Elle remplace les Résolutions A.466 (XII), A.597, A.742 et MEPC.26(23).Elle a été amendée le 25 novembre 1999 par la Résolution A.882 (21) (Amendments to the procedures for port state control Résolution A.787(19).
- La Résolution A. 913 (22) qui révise les règles applicables en ce qui concerne le Code ISM. Remplace la Résolution A.788(19).
- Résolution n° A (890) 21 de l'OMI relative à la fixation des effectifs minima de sécurité.

Programmes et projets :

MSC 83/17/3 du 20 juillet 2007, Sous Programme d'Assistance technique dans le domaine de la Sécurité et de la Sûreté maritimes

Projet TC/0151-09-2000 relatif à une formation de personnel pour les inspections sur le PSC en Angola ;
TC/0154-03-2000 relatif à deux cours nationaux de formation sur le PSC au Sénégal et en Mauritanie ;
TC/0154-04-2000 relatif à un Atelier régional sur la sécurité opérationnelle des ferries et les navires non Conventionnels au Sénégal en 2009 et enfin TC/051-017-2000 relatif au cours de formation sur le PSC pour les inspecteurs des navires au Japon.

B-Régionale

Le Mémorandum de Paris est signé le 26 janvier 1982.

L'Acuerdo de Viña del Mar, conclu le 5 novembre 1992. Voir www.acuerdolatino.int.ar

Le Mémorandum de Tokyo a été signée, le 1er décembre 1993. Voir www.tokyo-mou.org

L'Accord des Caraïbes signé le 9 février 1996 à la Barbade. Voir IMO News, n° 2, 1996, p. 11. Voir aussi www.caribbeanmou.org

Le 11 juillet 1997, a été signé le MOU de la Méditerranée. Voir www.medmou.org

Du 5 juin 1998 au 22 janvier 1999, le MOU de l'Océan indien est resté ouvert à la signature des pays ayant participé aux deux réunions préparatoires de Mumbaï (13 au 17 octobre 1997) et de Pretoria (1er au 5 juin 1998). Voir www.iomou.org

Le Mémorandum d'entente d'Abuja signé le 22 octobre 1999 Voir www.abuja-mou.org

Le MOU de la Mer Noire, signé à Istanbul (Turquie) le 1er avril 2000. Voir www.bsmou.org

C- Communautaire et française

1- Communautaire

Règlements communautaires

Règlement 1408/71 du 14 juin 1971, JOCE L 149, 5 juillet 1971, Art. 13 g2, b.

Règlement (CEE) n° 4057/86 du Conseil, 22 déc. 1986 relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes, JOCE n°L. 378, 31 déc. 1986 ;

Règlement (CEE) n° 4058/86 du Conseil, 22 déc. 1986 concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique, JOCE n° L. 378, 31 déc. 1986 ;

Règlement (CEE) n° 4055/86 du Conseil, 22 déc. 1986, portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre Etats membres et pays tiers, JOCE n° L. 378, 31 déc. 1986.

Règlement de la Commission n° 2158/93 du 28 Juillet 1993

Règlement 417/2002 du 18 février 2002 relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalentes pour les pétroliers simple coque, modifié par le règlement 2099/2002 du 5 novembre 2002

Règlement 1406/2002 du 27 juin 2002 (JOCE L 208 du 5 août 2002) portant création de l'AESM

Règlement CEE n° 2158/93 de la Commission du 28 juillet 1993 portant amendements à SOLAS et MARPOL

Règlement n° 93/2007 du 30 janvier 2007 modifiant le Règlement n° 2099/2002 prévoyant l'intervention du Comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires, dénommé COSS dans le cadre de la Directive du 7 septembre 2005 relative à la pollution causée par les navires et à l'introduction des sanctions pénales en cas d'infractions.

Directives Communautaires

Directive79/115/CEE du 21 Décembre 1978 relative au pilotage des navires par des pilotes hauturiers en Manche et dans la Mer du Nord (*JOCE* L 033 du 8 février 1979, p. 32).

Directive 79/116, CEE du Conseil du 21 décembre 1978, relative aux conditions minimales exigées pour certains navires-citernes entrant dans les ports maritimes de la Communauté ou sortant, JOCE, L.033 du 8 février 1979, p.0035.

La Directive 94/57/CE du 22 novembre 1994 modifiée par la *Directive 2001/105/CE du 19 décembre 2001* établit les normes et les règles communes à observer par les organismes chargés d'effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes.

La Directive 94/58/CE du 22 Novembre 1994 sur le niveau minimal de formation des gens de mer

Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995 sur le contrôle par l'Etat du port concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des Etats membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (JOCE L 157 07/07/1995 p.1).

La directive 96/40/CE de la Commission du 25 juin 1996 institue un modèle commun de carte d'identité pour les inspecteurs agissant dans le cadre du contrôle par l'Etat du port.

La Directive 98/25/CE du 27 avril 1998 sur l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution, ainsi qu'aux conditions de vie et de travail à bord des navires

Directive 1999/35/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux transbordeurs rouliers et engins à passagers à grande vitesse

Directive 98/42/CE de la Commission du 19 juin 1998 modifiant la Directive de 1995 en dressant une nouvelle liste des navires à inspecter prioritairement.
(JOCE L 184 27/06/1998 p.40)

La Directive *1999/63/CE du Conseil, du 21 juin 1999 concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté Européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union Européenne (FST*

La Directive *1999/95/CE du Parlement Européen et du Conseil du 13 décembre 1999, concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté.*

Directive 1999/97/CE de la Commission du 13 décembre 1999 (JOCE L 33 23/12/1999, p.67)

La Directive 2000/59 du 27 novembre 2000 impose aux Etats membres de se doter d'installations de réception portuaires pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus de cargaison

Directive 2001/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 décembre vise à appliquer les mêmes sanctions en cas de non respect des normes. (JOCE L 019 22/01/2002, p.17)

Directive 2002/59/CE du Parlement et du Conseil du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic, des navires et de l'information

Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires (JOUE L 324 du 29/11/2002, p.53)

La Directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 portant Paquet *Erika* III

Communications

COM (93) 66 final du 24 février 1993 de la Commission intitulée « *Vers une politique commune de la sécurité maritime* » de l'Union Européenne.

COM (85)90, 14 Mars 1985

COM (93) 66 final du 24 février 1993

COM (2000) 142 final de la Commission au Conseil et au Parlement européen du 21 mars 2000 sur la sécurité maritime de transport pétrolier, JOCE, du 25 juillet 2000.

2- Française

Codes et Conventions Collectives

Code civil français
Code de Procédure Civile
Code de commerce
Code de l'environnement
Code des assurances
Code de la sécurité sociale, 28ème édition, Dalloz, Paris 2004

Convention collective nationale du 19 juillet 1947 sur la stabilisation des marins

Lois

Loi du 22 septembre 1948 modifiant celle du 12 avril 1941, sur le cadre légal du régime des pensions des marins.

Loi n° 58-346 du 3 avril 1958 portant code des ports maritimes

Loi n° 65-491 du 29 juin 1965 relative à l'autonomie des ports maritimes

Loi n° 76-599 du 7 juillet 1976 relative à la prévention de la pollution marine par les opération d'immersion effectuées par les navires et aéronefs et à la lutte contre la pollution marine accidentelle

Loi du 5 juillet 1983 en France, modifiée par la Loi 67-5 du 3 janvier 1967 portant statut des navires et autres bâtiments de mer en France.

Loi n° 92-49 du 9 juin 1992 portant réforme de la manutention portuaire

Loi n° 94-589 du 15 juillet 1994 relative aux modalités de l'exercice par l'Etat de ses pouvoirs de contrôle en mer

Loi n° 96-151 du 26 février 1996 sur le privilège de nationalité des marins

Loi n° 97-1051 du 18 novembre 1997, titre V sur le rapatriement du marin

Loi n° 2003-775 du 21 août 2003 portant la réforme des fonctionnaires

Loi n° 2005-412 du 3 mai 2005 portant création du registre international français (RIF)

Loi du 14 avril 2005 sur le Registre International Français (RIF)

Loi 2001-380 du 3 mai 2001, article L. 218-10 du Code de l'environnement renforçant les sanctions à l'encontre des capitaines auteurs de déballastages

Décrets

Décret-loi du 17 juin 1938 donne naissance à la CGP des marins français qui est une fusion de la caisse de prévoyance et la caisse de répartition (loi du 5 janvier 1930, chargée de gérer l'assurance maladie des marins et de leurs familles).

Décret du 21 mars 1968 sur le Code des pensions de retraite des marins français du commerce, de pêche ou de plaisance

Décret du 20 janvier 1981 en France mettant en place un dispositif d'enquêtes après accident de mer.

Décret n° 99-782 du 9 septembre 1999 portant modification du code des ports maritimes.

Décret n° 99-439 du 25 mai 1999 sur la qualification des marins

D- ***Africaine(Actes, Arrêtés, Décrets, Lois, Ordonnances, etc.)***

1- Communautaire et Continentale

Acte n°6/94-UDEAC-594-CE-30 de 1994 instituant le Code communautaire de la marine marchande de la Communauté Economique et Monétaire de l'Afrique Centrale (CEMAC).

Acte n° 4/96/UDEAC-611.CE 31 du 5 juillet 1996 portant Convention inter-Etats de transport multimodal de marchandises en zone UDEAC

Charte du 6 mai 1975 sur les transports maritimes en Afrique de l'Ouest et du Centre, dite charte d'Abidjan

Charte africaine des transports maritimes de 1994 révisée en 2009

Décret n° 55-637 du 20 mars 1955 autorisant l'institution de port autonome dans les territoires relavant du ministère de la France Outre Mer

Loi n° 465 du 17 avril 1972 portant organisation des ports maritimes de commerce en AOF

Plan d'Actions 2004-2007, Programmes pour accélérer l'intégration du continent, Mai 2004, p. 80

Projet de « *Déclaration d'Abuja sur la mise en application du code ISPS de l'OMI en Afrique de l'Ouest et du Centre* », présenté par le SG de l'AGPAOC à la réunion des Directeurs Généraux des ports membres de l'AGPAOC et des représentants des Administrations maritimes tenue à Abuja du 12 au 13 août 2003 au Nigeria.

Traité instituant l'UEMOA

Traité du 10 juillet 1992 instituant la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurances (Code CIMA), adopté à Yaoundé (Cameroun)

Traité de Port Louis du 17 octobre 1993 instituant l'OHADA : Organisation pour l'Harmonisation du Droit des Affaires en Afrique.

Acte constitutif de l'Union Africaine adopté le 11 juillet 2000, au Sommet de l'Organisation de l'Unité Africaine (OUA) de Lomé (Togo)

Résolution n° 52/5/81 de la CMEAOC/TM incitait les Etats membres à harmoniser leurs législations maritimes

Règlement N° 14/99/CEMAC-036 du 17 décembre 1999 porte adoption du Code de la Navigation Intérieure CEMAC-RDC

Accord de coopération en matière de transports et de transit entre le Burkina Faso et la République du Bénin, fait à Cotonou le 13 septembre 1990.

Résolution CM/RES.464 (XXVI) du Conseil des Ministres de l'Organisation de l'Unité Africaine relative à la répartition de l'Afrique en 5 régions : Afrique du Nord, Afrique de l'Ouest, Afrique Centrale, Afrique de l'Est et Afrique Australe.

Plan Stratégique d'Actions de la Commission de l'UA pour accélérer l'intégration du Continent. Il s'agit de : la vision de la Commission (volume 1), le cadre stratégique de la Commission (volume 2) et enfin du plan d'Action 2004-2007 (volume 3).

2- Nationale

Bénin

Décret n° 172 PR/MTPTPT, portant création d'une Direction de la Marine marchande dahoméenne (actuel Bénin). JO de la République du Dahomey, 1er juillet 1968, pp. 507-508.

Loi n° 98-015 du 12 mai 1998 portant statut général des gens de mer**.** (*Journal officiel, 1998-11-15, n° 22, pp. 892-903)*

Ordonnance 38 P.R./M.T.P.T.P.T du 2 juillet 1968, portant Code de la Marine Marchande de la République du Dahomey (actuellement République du Bénin, *Journal officiel, 1968-08-15*)

Ordonnance n° 38/PR/MTPTPT du 18 juin 1968, JO du 15 août 1968, pp. 597-618

Cameroun

Décret n° 85-1278 du 26 septembre 1985 portant règlement de police du port de Douala

Décret n° 96/072 du 8 avril 1998 sur les professions maritimes et para-maritimes au Cameroun

Décret n° 99/126 du 15 juin 1999 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité Portuaire Nationale au Cameroun

Décret n° 99/127 du 15 juin 1999 portant création des organismes portuaires autonomes au Cameroun

Décret n° 99/128 du 15 juin 1999 fixant les dispositions communes applicables aux organismes portuaires autonomes camerounais

Loi n° 71 du 5 juin 1971 créant l'office national des ports du Cameroun

Loi n° 95/09 du 30 janvier 1995 fixant les conditions d'exercice des professions maritimes et para-maritimes au Cameroun

Ordonnance n° 62-OF-30 du 31 mars 1962 portant Code de la marine marchande du Cameroun

Congo

Arrêté n° 1452 du 22 mai 1948 portant règlement de police du port de Pointe-Noire

Décret 2007-193 du 23 mars 2007 portant création, attributions et organisation du centre national d'information et de documentation maritimes (Congo).

Loi n° 30-63 du 4 juillet 1963 portant code de la marine marchande congolaise modifiée par les Ordonnances n° 21/70 et 22/70 du 14 juillet 1970, Ordonnance n° 26/71 du 18 octobre 1971 modifiant l'article 2 de l'Ord. N° 22/70 et l'Ord. n° 14/78 du 11 avril 1978

Loi n° 06/83 du 27 janvier 1983 portant approbation de l'adhésion du Congo à la Convention internationale sur la prévention de la pollution par les navires et déposée à l'OMI par note n° 01762/MECF-SG/DSG/DAJ-DTC du 1er août 2002.

Loi n° 13/81 du 14 mars 1981 instituant la charte des entreprises d'Etat au Congo

Loi n° 54/83 du 6 juillet 1983 instituant l'entreprise pilote d'Etat au Congo et complétant la loi 13/81 du 14 mars 1981

Loi n° 003/91 du 23 avril 1991 sur la protection de l'environnement marin au Congo

Note n° 3428/MTACMM-CAB du 19 novembre 2001 du Directeur de Cabinet Jem Ayoulove au Secrétaire Général du MOU d'Abuja valant ratification (Congo).

Ordonnance n° 21/69 du 10 octobre 1969 portant création de l'Agence Transcongolaise des communications (ATC)

Ordonnance n° 14178 du 11 avril 1978 du Congo-Brazzaville intégrant la SOLAS dans l'ordre interne

Côte d'Ivoire

Décret 92-940 du 23 décembre 1992 transformant le port autonome d'Abidjan en société d'Etat

Loi n° 61-349 du 9 novembre 1961 portant code de la marine marchande ivoirienne

Gabon

Loi n° 10-63 du 12 janvier 1963 portant code de la marine marchande du Gabon

Guinée

Loi L/95/23/CTRN du 12 juin 1995 portant code de la marine marchande

Mauritanie

Lois n° 033 du 12 février 1971 et n° 0193 du 19 juillet 1971 modifiant le Code de la marine marchande et des pêches

Sénégal

Décret n° 87-1552 du 3 août 1987 concernant la société nationale du port autonome de Dakar

Loi n° 62-32 du 22 mars 1962 portant Code de la marine marchande du Sénégal

Loi 2002-22 du 16 Août 2002 de l'Assemblée Nationale, promulguée par gouvernement le 30 Juillet 2002, portant Code de la marine marchande du Sénégal (Journal Officiel N° 6060 du 17 Août 2002)

Togo

Loi organique n° 82-5 du 18 juin 1982 relative aux établissements publics à caractère industriel et commercial, abrogée par la loi 90-26 portant réforme du cadre institutionnel et juridique des entreprises publiques au Togo

Ordonnance n° 30 du 12 août 1971 portant Code de la marine marchande du Togo

VI- Jurisprudence et Notes de jurisprudence

Arrêt n° 14 de la Cour d'Appel d'Abidjan du 22 octobre 2008, Affaire Ministère Public/ UGBORUGBO Salomon, ESSOIN KOUAO dit Désiré, ADJA EHOUMAN David, KACOU AKA Eugène, TIBE BI BALOU Jean-Christophe, YAO Kouassi, TETIALOU OWOUHPH Anne-Marie et YOBOUET Théophile Ambroise (Affaire Probo Koala).

CHAUMETTE (P.) :

- **Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH), 3ème Section, 8 janvier 2009**, Affaire MANGOURAS c. Espagne *(Requête no 12050/04).*

Navigabilité du navire :

- Cour d'appel de Rennes, 18 février 1974, DMF 1974, p. 335.
- Tribunal de Commerce Marseille, 11 mars 1977, DMF 1978, p. 31.
- CA Versailles, 2 avril 1998, BTL 2000, p. 51 ;
- CA Rouen, 15 novembre 2001, BTL n° 2935, 8 avril 2002, p. 259 ;
- CA Versailles, 20 décembre 2001, navire Fort Fleur d'Epée, DMF 2002, p. 251 ;
- CA Douai, 31 janvier 2002, navire Delta Joy, DMF 2002, p. 586.
- Cour d'appel Versailles, 20 décembre 2001, navire Fort Fleur d'Epée, DMF 2002, p. 251, C.A Douai, 31 janvier 2002, navire Delta Joy, DMF 2002, p. 586.
- Cour d'appel Versailles, 2 avril 1998, BTL 2000, p.51 ; Cour d'appel Rouen, 15 novembre 2001, BTL n° 2935, 8 avril 2002, p.259
- CA de Rouen, 2è ch 7 novembre 1968, DMF 1969, p. 157, *Navire Kongshavn*.
- Cour d'Appel de la Haye 13 déc 1963, DMF 1964
- Cour d'Appel d'Aix-en Provence, 20 Septembre 1985, DMF 1987, p. 246, Navire Orque
- Tribunal de commerce de Paris 15 mai 1968, DMF 1969, p. 234, Navire Julia Ertel
- Tribunal com. Le Havre, 1er décembre 1896, RIDM 1896-1897

Nationalité du navire :

- Cour Permanente d'Arbitrage SA Boutres de Mascate (France / Royaume Uni) , 8 août 1905, JDI 1906, p. 498.

Nature de rôle d'équipage :

Cour d'appel Rouen, 24 décembre 1879, Dalloz 1880

Obligation de sécurité :

Cassation Civile 21 novembre 1911

Tribunal administratif de Rouen (3ème chambre), 5 juillet 2007, Navire Caroline Delmas n° 0501313, Applications des articles 35 quater et 20 bis de l'ordonnance du 2 novembre 1945 ; Loi du 6 juillet 1992.

VII- Sites Internet

www.beamer-France.org/enquetes/pdf/rapport_Erika_definitif.pdf

www. Beamer-France.org/enquetes/pdf/PRESTIGErp281103.pdf

www.itopf.com

http://fr.allafrica.com/stories/200709130831.html

http://www4.law.cornell.edu/uscode/33/ch40.html et http://www.epa.gov/oilspill/exxon.htm.

www.grida.no/geo/geo3/french/040.htm

www.un.org/french…/action 17.htm

http://fr.wikipedia.org/wiki/Droit_mou

http//:www.imo.org .

www.iacs.org.uk/explained/members.aspx

http://www.senat.fr/rap/l01-029/l01-0293.html.

www.rotterdamrules2009.com

www. Mer.gouv.fr/enim

http://www.africa-union.org/Official_documents/Treaties_Conventions_fr/Acte%20Constitutif.pdf

http://www.un.org/News/fr-press/docs/2008/CS9541.doc.htm

www.ohada.com

http://www.uemoa.int/BullInfo/Bull193.pdf

www.strategie.gouv.fr et www.sgmer.gouv.fr

www.iss.co.2a/af/reg/org/unity…, Mai 2004.

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION GENERALE 1

PREMIERE PARTIE : LA NAISSANCE DU MOU D'ABUJA ET LES DIFFICULTES RENCONTREES POUR SON APPLICATION DANS LA REGION DE L'AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE 21

TITRE I : LE MOU D'ABUJA : CONSECRATION DES COMPETENCES DE L'ETAT DU PORT ET SA NATURE JURIDIQUE 23

Chapitre I : Le MOU d'Abuja : consécration des compétences de l'Etat du port en Afrique et ses objectifs 25
Section 1 : MOU d'Abuja : consécration des compétences de l'Etat du port en Afrique pour une meilleure sécurité maritime et la protection de l'environnement marin 26
Paragraphe 1 : La consécration des compétences de l'Etat du port : la naissance des Memoranda 27
A) Le Mémorandum d'entente d'Abuja : fondement du contrôle des navires étrangers par l'Etat du port en Afrique 28
B) Les compétences de l'Etat du port en Europe : du Mémorandum de la Haye à celui de Paris 33
Paragraphe 2 : But du contrôle des navires : le renforcement de la sécurité maritime et la protection de l'environnement en Afrique 35
A) Le contrôle des navires pour un transport maritime sûr 35
1) La qualification des inspecteurs de sécurité des navires 36
2) Le contrôle documentaire des titres de sécurité 37
B) Le contrôle des navires dans le cadre de la protection de l'environnement marin 40
1) Le contrôle des documents en vue de la prévention de la pollution 40
2) Le renforcement des normes internationales en fonction des catastrophes et leur application par les Etats 45
Section 2 : L'amélioration des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires 51
Paragraphe 1 : Les normes de l'OIT sur la sécurité et la protection des marins 52
A) La sécurité du marin et sa protection 53
B) Le renforcement de la sécurité et de la protection des marins à travers la Convention du Travail Maritime, 2006 55
Paragraphe 2 : La naissance du contrôle social et son renforcement 57
A) La naissance du contrôle des normes sociales 58
B) Des normes consolidées et une meilleure définition du contrôle social : la CTM, 2006 61

Chapitre II : La nature juridique du Mémorandum d'entente d'Abuja sur le contrôle des navires par l'Etat du port 64
Section 1 : Un accord administratif régional sans effet contraignant 66
Section 2 : Une structure institutionnelle unique 70

TITRE II : LE MOU D'ABUJA : UN INSTRUMENT DIFFICILEMENT APPLIQUE DANS L'EFFORT DE REDUCTION DES NAVIRES SOUS NORMES EN AFRIQUE DE L'OUEST ET DU CENTRE 76
Chapitre I : Les obstacles juridiques et matériels du MOU d'Abuja 78
Section 1 : Les obstacles juridiques à la mise en œuvre du MOU d'Abuja 80
Paragraphe 1 : Le défaut de ratification du MOU d'Abuja par l'ensemble des administrations maritimes 81
A) Des formes d'acceptation différentes selon les pays 81
B) Les effets de l'acceptation formelle 83
1) Le préalable : la ratification des « instruments pertinents » en matière de sécurité maritime 84
2) Le droit de l'Etat du port à pratiquer le contrôle des navires étrangers 85
Paragraphe 2 : Le non respect des obligations administratives 87
A) La mise en place des autorités maritimes efficaces et bien formées 87
B) Une nécessaire coopération interrégionale 90
Section 2 : Les obstacles matériels : le non respect des dispositions financières et l'insuffisance d'inspection des navires dans l'ensemble de la région 92
A) Les contributions des Etats membres 93
B) Les dons et subventions des organisations ou des pays donateurs 96
Paragraphe 2 : L'insuffisance des inspections dans l'ensemble de la région 99

Chapitre II : Le « *port state control* » pour la lutte contre les navires sous normes 102
Section 1 : Le fonctionnement du MOU d'Abuja et les suites de l'inspection 104
Paragraphe 1 : Les modalités de fonctionnement du « *Port State Control* » concernant le MOU d'Abuja 106
A) La procédure d'inspection des navires 107
B) Les catégories d'inspection des navires 112
1) Inspection de routine 112
2) Inspection détaillée ou renforcée 113
Paragraphe 2 : Les suites de l'inspection 115
A) L'immobilisation des navires défectueux 116
B) Le fonctionnement du système d'échange d'information 120
Section 2 : La lutte contre les navires sous normes et le renforcement de la sécurité de la navigation 122
Paragraphe 1 : La définition des navires sous normes 122
A) La notion des normes minima concernant les navires sous normes 122
B) Les autres critères de définition des navires sous normes 123
Paragraphe 2 : Le renforcement de la sécurité de la navigation 130
A) Le contrôle des navires par l'Etat du port contre les navires sous nomes et les pavillons de complaisance 131
B) Le contrôle sur l'application des normes internationales par les institutions spécialisées de l'ONU : OIT et OMI 134

DEUXIEME PARTIE : LE MOU D'ABUJA : UN ACCORD PERTINENT POUR LE RENFORCEMENT DE LA SECURITE DES TRANSPORTS MARITIIMES EN AFRIQUE..... 140

TITRE I : LE MOU D'ABUJA : UN ACCORD ADMINISTRATIF PERTINENT EN MATIERE DE SECURITE MARITIME ET D'ORGANISATION DU CONTROLE DES NAVIRES ETRANGERS..... 143

Chapitre I : Un accord pertinent se référant aux Conventions internationales en matière de sécurité maritime..... 145
Section 1 : La sécurité maritime au cœur des instruments pertinents..... 147
Paragraphe 1 : La sécurité maritime : facteur de l'aspect humain..... 147
A) La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer de délivrance des brevets et de veille (STCW) et son incidence sur la sécurité maritime..... 148
C) La réduction des accidents par l'application de la Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer..... 151
Paragraphe 2 : La sécurité maritime : facteur des aspects matériel et technique.... 155
A) La sécurité maritime selon la SOLAS..... 156
B) La MARPOL pour la protection de l'environnement marin..... 160
C) Le renforcement de la sécurité maritime selon la Convention internationale sur les lignes de charges..... 162
Section 2 : L'intérêt juridique de la référence du MOU d'Abuja aux instruments pertinents..... 165
Paragraphe 1 : La ratification et la mise en œuvre des instruments pertinents dans la région concernée..... 165
A) Etat de ratification de la SOLAS et sa mise en œuvre dans la sous région... 166
B) Etat de ratification de MARPOL et sa mise en œuvre dans la sous région... 168
C) Etat de ratification de la Convention internationale sur les lignes de charges LL 66..... 169
D) Etat de ratification de la STCW et sa mise en œuvre dans la sous région..... 170
E) Etat de ratification de la COLREG et sa mise en oeuvre dans la sous région 171
Paragraphe 2 : L'intérêt juridique de la procédure d'amendement du MOU d'Abuja..... 172

Chapitre II : L'organisation matérielle du contrôle des navires étrangers par les administrations maritimes nationales africaines : Cas du Bénin et du Congo..... 174
Section 1 : Le contrôle des navires par l'Etat du port : une prérogative de la Direction de la marine marchande..... 176
Paragraphe 1 : La structure administrative des Directions de la marine marchande du Bénin et du Congo..... 176
A) La structure administrative de la Direction de la marine marchande (DMM) du Bénin..... 177
B) La structure administrative de la Direction de la marine marchande du Congo..... 178
Paragraphe 2 : L'organisation du contrôle des navires par les officiers de l'Etat du port dans les deux pays concernés..... 180
A) Le contrôle technique des navires étrangers par l'Etat du port selon le MOU d'Abuja..... 180

B) Le contrôle social des navires étrangers par l'Etat du port selon le MOU d'Abuja 183
Section 2 : De nouvelles prérogatives des PSCO en matière de contrôle de la sûreté des navires étrangers 189
Paragraphe 1 : La délivrance du certificat international de sûreté du navire imposée par le Code ISPS 190
A) Les conditions de délivrance et de renouvellement du certificat international de sûreté du navire 191
B) La durée de vie et la validité du certificat de sûreté du navire 193
Paragraphe 2 : Le contrôle du certificat international de sûreté dans les ports de Cotonou et de Pointe Noire 194
A) Le contrôle du certificat international de sûreté du navire au Bénin 195
B) Le contrôle du certificat de sûreté au titre du « port state control » au Congo 198

TITRE II : LE RENFORCEMENT DE LA SECURITE DES TRANSPORTS MARITIMES EN AFRIQUE 200

Chapitre I : Le MOU d'Abuja en tant qu'instrument de communautarisation du droit de la sécurité maritime en Afrique 203
Section 1 : Les réglementations africaines à vocation transnationale 205
Paragraphe 1 : Les initiatives dictées par la géographie océanique et les impératifs environnementaux et de sécurité maritime 206
A) Les MOUs de la Méditerranée et d'Abuja 206
1) Le Mémorandum et les Conventions en faveur de la protection de la Méditerranée 206
2) Le Mémorandum d'Abuja 208
B) Le Mémorandum de l'Océan indien, de la mer rouge et du golfe d'Aden 213
Paragraphe 2 : Le rôle moteur et constructif des Etats de l'OMAOC dans la communautarisation du droit des transports et de la sécurité maritime en Afrique 218
Section 2 : Les réglementations communautaires à vocation strictement africaine ... 221
Paragraphe 1 : L'exemplarité de la construction du droit communautaire de la sécurité des transports maritimes en zone CEMAC 221
Paragraphe 2 : La construction progressive d'un droit des transports et de la sécurité maritime communautaire en zone UEMOA 225

Chapitre II : La nécessité de la communautarisation du MOU d'abuja par une politique commune africaine de la sécurité maritime inspirée de celle de l'UE 231
Section 1 : La politique commune de l'Union Européenne en matière des transports et de la sécurité maritime : un chantier juridique en construction 233
Paragraphe 1 : Un droit et une politique communautaire construits, après les catastrophes maritimes 234
A) Les fondements juridiques de la politique commune européenne des transports et de la sécurité maritime 235
1) La nécessité de la protection de l'environnement marin 235
2) La justification d'une politique commune de l'UE en matière des transports et de la sécurité maritime 236
B) Les différents instruments juridiques de l'UE quant à la sécurité maritime .. 238
1) Les mesures juridiques de la Commission et du Conseil de l'UE sur la sécurité maritime 238

2) Le contrôle technique et social des navires par l'Etat du port au sein de l'UE 239
Paragraphe 2 : Le renforcement de la sécurité des transports maritimes et la mise en œuvre de la politique commune européenne en la matière 245
A) Le renforcement de la sécurité maritime par la Commission de l'UE : les Paquets Erika 245
1) Les mesures du paquet Erika I 245
2) Les mesures du paquet ERIKA-II 248
3) Les mesures du Paquet Erika III 250
B) Le contrôle de la mise en œuvre harmonieuse de la politique européenne de sécurité maritime par l'AESM 253
Section 2 : L'émergence d'une véritable politique commune africaine des transports et de la sécurité maritime 256
Paragraphe 1 : La justification d'une politique commune africaine des transports et de la sécurité maritime 257
A) Les fondements institutionnels d'une politique commune africaine des transports et de la sécurité maritime 257
1) La compétence normative de l'UA en matière de politique commune de la sécurité des transports maritimes 258
2) L'harmonisation des politiques régionales dans la perspective d'une politique africaine commune 259
B) Les fondements juridique et commercial justifiant une politique commune de la sécurité des transports maritimes en Afrique 261
1) La nécessité de réduction et d'élimination des accidents maritimes en Afrique dus au facteur humain 262
2) L'urgence du développement économique du Continent 267
Paragraphe 2 : Une politique des transports et de la sécurité maritime de la Commission à plusieurs volets 272
A) Les mesures institutionnelles, juridiques et le renforcement des capacités humaines 272
1) Les mesures institutionnelles et juridiques 272
2) Renforcement des capacités humaines 274
B) Renforcement de la sécurité, de la sûreté de la navigation et le développement des ports 276
1) Le renforcement de la sécurité et de la sûreté portuaire 276
2) Instauration ou restauration de la performance portuaire et facilitation et financement des activités portuaires et maritimes 281
C) Renforcement de la coopération interafricaine et internationale 286
1) Le renforcement de la coopération interafricaine 287
2) Le renforcement de la coopération internationale 289
CONCLUSION GENERALE 298
TABLE DES ANNEXES 308
BIBLIOGRAPHIE 446
TABLES DES MATIERES 508

RESUME

L*e Mémorandum d'entente d'Abuja pour le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre* » a été signé le 22 octobre 1999 à la 3ème réunion sur la coopération en matière de contrôle des navires par l'Etat du port. Sur 19 Administrations maritimes ayant participé aux deux réunions préparatoires, 16 représentants des Administrations maritimes ont signé ce qu'il convient d'appeler désormais l'acte de naissance de la grande concertation de la sous-région en matière de contrôle des navires par l'Etat du port. La naissance du MOU d'Abuja consacre en Afrique les compétences de l'Etat du port en matière de contrôle des navires étrangers. C'est le développement du droit international qui a favorisé cette évolution qui tempère le principe séculaire de la loi du pavillon auquel le navire obéissait depuis lors et qui n'a pas toujours bien fonctionné. Le MOU d'Abuja institue donc clairement le « *port state control* » qui consiste à en une visite à bord du navire en vue de vérifier la validité des certificats et autres documents appropriés aux fins du Mémorandum, ainsi que l'état du navire, de son équipement et son équipage et les conditions de vie et de travail de l'équipage. Il vise également la protection de l'environnement par le respect des Conventions internationales. Ayant encore la nature juridique de « *soft law* », le MOU d'Abuja rencontre de nombreux obstacles pour sa mise en œuvre afin de réduire et d'éliminer les navires sous normes qui fréquentent les ports africains. Même s'il est un accord pertinent par sa référence aux Conventions internationales en matière de sécurité et aussi un instrument de communautarisation du droit de la sécurité maritime en Afrique, il reste néanmoins faiblement appliqué. Ne gagnerait-il pas à être communautarisé comme l'a été celui de Paris dans une politique commune africaine de la sécurité des transports maritimes pour son efficacité ?

Mots clés : Accidents maritimes - Administrations maritimes – Contrôle des navires – Conditions de vie et de travail – Etat du port – Mémorandum d'Abuja – OIT - OMI – Politique maritime commune – Protection de l'environnement – Sécurité maritime – Sécurité des transports maritimes – Sûreté maritime.

SUMMURY

The Memorandum of understanding on Port State control for the West and Central African region has been signed on October, 22nd 1999 during the 3rd meeting on the co-operation as regards control of the ships by the Port state. On 19 maritime Administrations having taken part in the two preparatory meetings, 16 representatives of the maritime Administrations signed what it is advisable to call from now on the birth certificate of the great dialogue of the under-area as regards control of the ships by the Port state. The birth of the Memorandum of Understanding of Abuja devotes in Africa competences of the Port state as regards control of the foreign ships. It is the development of the international law which supported this evolution which moderates the secular principle of the law of the house which the ship since then obeyed and which did not function always well. The MOU of Abuja thus institutes clearly the "*port state control*" which consists with of a visit on board a ship in order to check the validity of the certificates and other documents relevant to the purpose of the Memorandum, as well as the condition of the ship, its equipment and crew, as well as the living and working conditions of the crew. It also aims environmental protection by the respect of International conventions. Having still the legal nature of "*soft law*", the MOU of Abuja meets many obstacles for its implementation in order to reduce and to eliminate the ships under standards which attend the African ports. Even if it is a relevant agreement by its reference to International conventions as regards safety and also an instrument of communautarization of the right of the maritime safety in Africa, there slightly remains nevertheless applied. Wouldn't it gain with being communautarized like was to it that of Paris in a African common policy of the safety of the maritime transport for its effectiveness?

Keywords : Maritime accidents - maritime Administrations - Control of the ships - Living and working conditions - Port state - Memorandum of Understanding of Abuja - ILO - IMO - maritime Policy common - Environmental protection - Maritime safety - Safety of the maritime transport – Maritime security.

Amour Christian Zinsou : amourzinsou@yahoo.fr