

Année 2009-2010

N° attribué par la bibliothèque
!_!_!_!_!_!_!_!_!_!

THÈSE

Pour obtenir le grade de
DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE NANTES
Discipline: Droit Public

présentée et soutenue publiquement
par
Hélène LEFEBVRE-CHALAIN
Le 7 octobre 2010

LA STRATÉGIE NORMATIVE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE (OMI)

JURY

M. Jean-Pierre BEURIER, Professeur émérite, Université de NANTES
(directeur des recherches)

M. Claude IMPERIALI, Professeur, Université Aix-Marseille III (rapporteur)

M. Laurent LUCCHINI, Professeur émérite, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
(rapporteur)

Mme Geneviève BASTID-BURDEAU, Professeure, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne

M. Philippe BOISSON, Docteur, Division marine, Bureau Veritas

Mme Mary SANCY, Professeure associée, Université de Nantes

UNIVERSITÉ DE NANTES
FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES POLITIQUES
ÉCOLE DOCTORALE
CENTRE DE DROIT MARITIME ET OCÉANIQUE (CDMO- EA 1165)

THÈSE

Pour obtenir le grade de

DOCTEUR DE L'UNIVERSITÉ DE NANTES

Discipline : Droit public

Présentée et soutenue publiquement
Par

Hélène LEFEBVRE-CHALAIN

Le 7 octobre 2010

TITRE

**LA STRATÉGIE NORMATIVE
DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE
(OMI)**

JURY

M. Jean-Pierre BEURIER, Professeur émérite, Université de Nantes (directeur des recherches)
M. Claude IMPERIALI, Professeur, Université Aix-Marseille III (rapporteur)
M. Laurent LUCCHINI, Professeur émérite, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne (rapporteur)
Mme Geneviève BASTID-BURDEAU, Professeure, Université Paris 1 Panthéon-Sorbonne
M. Philippe BOISSON, Docteur en droit, Division marine, Bureau Veritas,
Mme Mary SANCY, Professeure associée, Université de Nantes

L'Université de Nantes n'entend donner aucune approbation ou improbation aux opinions émises dans cette thèse. Ces opinions doivent être considérées comme propres à son auteur.

*« Illi robur et aes triplex
Circa pectus erat, qui fragilem truci
Commisit pelago ratem
Primus, nec timuit praecipitem Africum
Decertantem Aquilonibus
Nec tristes Hyadas nec rabiem Noti,
Quo non arbiter Hadriae
Major, tollere seu ponere vult freta¹. »*

Horace. *Odes*. Livre III, 9

¹ « Il avait autour du cœur, du bois de chêne et une triple épaisseur d'airain, celui qui, le premier, se risqua sur la mer farouche dans une barque fragile, et qui ne craignit ni l'impétueux vent d'Afrique en lutte avec les Aquilons, ni les sombres Hyades, ni la rage du Notus, ce seigneur sans rival de l'Adriatique, qui, à sa guise, en soulève ou en calme les flots » (Traduction Denys Eissart.)

Remerciements

La solitude qui caractérise les recherches doctorales n'est supportable qu'avec le soutien des autres. Aussi, avant de laisser ce travail à l'appréciation du lecteur, je tiens à remercier l'ensemble des personnes qui, de près ou de loin, m'ont permis de mener ces recherches dans les conditions les plus satisfaisantes.

Je veux exprimer d'abord ma gratitude au Professeur Jean-Pierre Beurier pour ses encouragements, son accompagnement attentif, ses précieux conseils, ses réflexions qui ont été pour moi une école d'exigence et de rigueur, un réel stimulant. Qu'il soit remercié encore pour sa bienveillance à mon égard, sa disponibilité, la confiance qu'il m'a témoignée, sa gentillesse rare et ce qu'il a fait pour moi durant ces années qui dépasse de loin le suivi et la direction d'une thèse.

Je suis reconnaissante au Conseil général de Loire Atlantique de m'avoir attribué une dotation atlantèse nécessaire au lancement de mes travaux.

Je remercie le Secrétariat de l'Organisation maritime internationale pour m'avoir accueillie à plusieurs reprises dans ses locaux à Londres. Je veux adresser ma reconnaissance à l'ensemble des personnes que j'ai rencontrées au cours de mes différentes visites, pour m'avoir manifesté leur intérêt et avoir accepté de partager leur savoir, leur expérience et leurs réflexions sur l'objet de mes recherches. Je tiens aussi sincèrement à exprimer ma gratitude à la mission permanente de la France à Londres qui m'a donné l'occasion d'assister à une session d'Assemblée de l'OMI et a stimulé ma réflexion sur les enjeux de la négociation multilatérale dans le domaine de la navigation maritime. Enfin, je suis infiniment reconnaissante à toutes les personnes qui m'ont fourni un accès à la documentation colossale émise par l'Organisation sans laquelle cette étude aurait perdu l'essentiel de son intérêt.

Que soit ici remerciée, à travers sa Directrice, Madame Proutière-Maulion, l'équipe du Centre de droit maritime et océanique de la Faculté de droit et des sciences politiques de Nantes. J'adresse des pensées amicales aux docteurs et doctorants avec qui j'ai partagé ce lieu de rencontre et de travail.

Je remercie plus généralement les personnes qui, au sein de la Faculté de droit et des sciences politiques, m'ont manifesté de la bienveillance en dirigeant, accompagnant ou facilitant la conciliation de mes recherches avec une activité d'enseignement tellement enrichissante.

Mes remerciements vont également à tous ceux qui ont contribué, par leur aide, leur soutien ou leur amitié à ce que le travail soit achevé. La liste serait longue et je ne voudrais négliger personne, qu'ils soient certains de ma reconnaissance.

Enfin, je remercie ma mère pour sa patiente relecture, Charles, mon mari qui est officier 1^{ère} Classe de la marine marchande, pour ses conseils techniques, mon père et ma fratrie pour leur présence, et tous réunis pour leur soutien permanent sans lequel cette entreprise n'aurait pas été réalisable.

À Sophie,

Remerciements	9
SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS	3
TABLE DES ABRÉVIATIONS DES CONVENTIONS OMI	7
GLOSSAIRE	9
INTRODUCTION	1
PARTIE I: PERFECTIONNER LE PROCÉDÉ CONSENSUEL DE PRODUCTION NORMATIVE	35
TITRE I: LE MAINTIEN D'UN CADRE INSTITUTIONNEL SPÉCIFIQUE	39
CHAPITRE I : PRÉSERVER L'UNICITÉ DU RÉSEAU PARTICIPATIF	41
CHAPITRE II- AJUSTER LE PROCÉDÉ NORMATIF	111
TITRE II- LA DÉLICATE SYNTHÈSE DES STRATÉGIES PARTICULIÈRES DE SES MEMBRES	177
CHAPITRE I : MAINTENIR LE DIALOGUE ENTRE SES MEMBRES	179
CHAPITRE II : DEFENDRE LES NORMES UNIVERSELLES SPÉCIALISÉES	245
PARTIE II- ENTRETENIR LE RENFORCEMENT DES NORMES PAR L'ACTION CONTINUE	307
TITRE I- LA CONSTRUCTION PAR PALIERS DE L'ARSENAL NORMATIF	310
CHAPITRE I : LA CONTRAINTE LIÉE AU RESPECT DES POLITIQUES DE PROFITS	312
CHAPITRE II : LA PRISE EN COMPTE FORCÉE DES EFFETS DE L'INTERFACE ENTRE LA TERRE ET LA MER	380
TITRE II- LA MISE EN PLACE PROGRESSIVE DE MÉCANISMES DE CONTRÔLE	442
CHAPITRE I- LES LIMITES DES CONTRÔLES ÉTATIQUES	444
CHAPITRE II : LES MISSIONS OPÉRATIONNELLES DE L'OMI	499
TABLE DES ANNEXES	569
INDEX	627
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	630
TABLE DES MATIÈRES	701

SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS
--

ACOPS	Advisory committee on protection of the sea
ADMer	Annuaire du droit de la mer
ADMO	Annuaire de droit maritime et océanique
AFCAN	Association française des capitaines de navire
AFDI	Annuaire français de droit international
AFRI	Annuaire français de relations internationales
AFS	Système antisalissure (Anti-fouling system)
AIEA	Agence internationale d'énergie atomique
AIS	Système d'identification automatique (Automatic Identification System)
AISM	Association internationale de signalisation maritime
AJIL	American Journal of International Law
AMI	Académie maritime internationale
APRA	Aide au pointage radar automatique
AQIS	Australian Quarantine and Inspection Service
ASDI	Annuaire suisse de droit international
ATSM	Réunion consultative du Traité sur l'Atlantique
BAT	Bureau d'assistance technique des Nations Unies
BIMCO	Baltic and International Maritime Council
BIT	Bureau international du travail
BMI	Bureau maritime international
CCS	Conseil des chefs des secrétariats des organismes des Nations Unies pour la coordination
CCT	Comité de coopération technique
CEDECE	Commission pour l'étude des communautés européennes
CEMAC	Commission de la communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale
CEMT	Conférence européenne des ministres des transports
CIJ	Cour internationale de justice
CISPRO	Comité inter-secrétariats pour les programmes scientifiques se rapportant à l'océanographie
CJ	Comité juridique
CMB	Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay
CMI	Comité maritime international
COCATRAM	Commission d'Amérique centrale de transport maritime
COI	Commission océanographique internationale
COMITRAM	Conseil des ministres responsables du transport en Amérique Centrale
CNUCED	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
CPMM	Comité de protection du milieu marin
CSM	Comité de sécurité maritime
CSF	Comité de simplification des formalités
CJCE	Cour de justice des communautés européennes
CJUE	Cour de justice de l'Union européenne
DMF	Droit maritime français
DSC Code	Code international applicable aux engins de portance dynamique
DST	Dispositif de séparation de trafic
ECOSOC	Conseil économique et social des Nations Unies
EEDI	Indice nominal de rendement énergétique applicable aux navires neufs
EEOI	Indicateur opérationnel de rendement énergétique

SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

EFS	Évaluation formelle de sécurité
ERM	Espaces et ressources maritimes
ESIL	European Society of International Law
FAO	Organisation de l'alimentation et de l'agriculture- (Food and Agriculture Organization)
FOEI	Friends Of the Earth International
GBS	Goal Based Standard
GEF	Global Environment Facility
GES	Gaz à effet de serre
GESAMP	Groupe d'experts sur les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection.)
GNUD	Groupe des Nations Unies pour le développement
GREENPEACE	Greenpeace international
HELCOM	Commission d'Helsinki
HLPD	Comité de haut niveau chargé des programmes
HLCM	Comité de haut niveau chargé des questions de gestion
HSC	Navire à grande vitesse (High Speed Craft)
IACS	Association internationale des sociétés de classification
ICES	Conseil international pour l'exploitation des océans
ICS	International Chamber of Shipping
ICSU	Union internationale des conseils scientifiques
IDMI	Institut de droit maritime international
IFSMA	Fédération internationale des capitaines de navire
IHO	Organisation internationale d'hydrographie
IMHA	International Maritime Health Association
IMSEA	Académie maritime internationale pour la sécurité, la sûreté et l'environnement
INDEMER	Institut de droit économique de la mer
INMARSAT	International maritime satellite
INTERTANKO	International Association of independent Tanker Owners
INTERCARGO	International Association of Dry Cargo Shipowners
IOI	International Ocean Institute
ISEMAR	Institut supérieur d'économie maritime Nantes Saint-Nazaire
ISO	Organisation internationale de normalisation
ISF	Fédération internationale des transports maritimes (International Shipping Federation)
ITF	Fédération internationale des transports (International Transport Federation)
IUCN	Union mondiale pour la conservation de la nature
IUMI	International Union of Marine Insurance
JDI	Journal de droit international
JMLC	Journal of Maritime Law and Commerce
JMM	Journal de la marine marchande
JOCE	Journal officiel des communautés européennes (JOUE-Journal officiel de l'Union européenne)
LRIT	Suivi de navires à longue distance (Long Range Identification and Tracking)
LRM	La revue maritime
MERSAR	Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des marins de commerce
MLAANZ	Maritime law association of Australian and New Zealand

SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

MRCC	Centre de coordination des secours maritimes
NANPCA	Non indigenous aquatic nuisance prevention and control
NFO	Norme en fonction d'objectifs (GBS en anglais)
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
OCDE	Organisation de coopération et de développement européen
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum
OCT	Organisation des communications et du transit
OHI	Organisation hydrographique internationale
OILPOL	Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires
OIT	Organisation internationale du travail
OMAOC	Organisation maritime d'Afrique de l'Ouest et du Centre
OMC	Organisation mondiale du commerce
OMCI	Organisation maritime consultative intergouvernementale
OMD	Objectifs de développement du Millénaire
OMI	Organisation maritime internationale
OMM	Organisation météorologique mondiale
OMS	Organisation mondiale de la santé
OTAN	Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
PEMSEA	Partnership in Environmental Management for the Seas of East Asia
PICT	Programme intégré de coopération technique
PNUE	Programme des Nations Unies pour l'environnement
PNUD	Programme des Nations Unies pour le développement
PUAM	Presses universitaires d'Aix-Marseille
PUF	Presses universitaires de France
QSCS	Quality Management System Certification Scheme
RBDI	Revue belge de droit international
RCADI	Recueil de cours de l'Académie de droit international
RCTAM	Revue congolaise des transports et des affaires maritimes (actuelle Revue africaine des transports)
RDP	Revue de droit public
REMPEC	Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'Urgence contre la pollution marine accidentelle Regional Marine Pollution Emergency Response Centre for the Mediterranean Sea
REMPEIC	Centre régional carabéen pour l'intervention d'urgence et la formation contre la pollution marine accidentelle Régional Marine Pollution Emergency Information and Training Center for the Wider Caribbean Region
RIT	Revue internationale du travail
RJE	Revue juridique de l'environnement
RMCUE	Revue du Marché commun et de l'Union européenne
RQDI	Revue québécoise de droit international
RRJ	Revue de la recherche juridique
SAR	Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes
SCAQ	Schéma de certification du système d'assurance qualité
SDN	Sociétés des Nations
SEAE	Service européen d'action extérieure
SEMP	Plan de gestion du rendement énergétique du navire
SFDI	Société française de droit international
SIGTTO	Society of International Gas Tanker & Terminal Operator Ltd
SMDSM	Système mondial de détresse et de sécurité en mer

SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

TFUE	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne
TIDM	Tribunal international du droit de la mer
TJB	Tonneau de jauge brut
TMLJ	Tulane Maritime Law Journal
TUE	Traité sur l'Union européenne
UIT	Union internationale des télécommunications
UMA	United Maritime Authority
UMCC	United Maritime Consultative Council
UMM	Université maritime mondiale
UNGD	Groupe des Nations Unies pour le développement
UNHCR	Haut-commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
UNIDROIT	Institut international d'unification du droit privé
VHF	Very High Frequency
WMU	World Maritime University
WTO	Organisation internationale de tourisme
WWF	World Wide Fund for nature
ZEE	Zone économique exclusive

SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

TABLE DES ABRÉVIATIONS DES CONVENTIONS OMI

TITRE	ABREVIATION
Convention portant création de l'Organisation maritime internationale OMI	CONVENTION OMI
Amendement à la Convention OMI 1991	AMDT OMI 1991
Amendement à la Convention OMI 1993	AMDT OMI 1993
Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer 1974	SOLAS
Protocole SOLAS 1978	PROT SOLAS 1978
Protocole SOLAS 1988	PROT SOLAS 1988
Accord de Stockholm 1996	ACC STOCKHOLM 1996
Convention sur les lignes de charge 1966	CONVENTION LL
Protocole à la Convention sur les lignes de charge 1988	PROT LL 1998
Convention internationale sur la sécurité des conteneurs 1972	CONVENTION CSC
Amendements à la CSC 1993	AMDT CSC 1993
Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche 1977	CONVENTION DE TORREMOLINOS
Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille 1978	CONVENTION STCW
STCW-F 1995	STCW-F 1995
Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime 1979	CONVENTION SAR
Accord sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux 1971	CONVENTION STP
Protocole STP 1973	PROT STP 1973
Convention portant création de l'Organisation internationale des télécommunications maritimes par satellites 1976	CONVENTION IMMARSAT
IMMARSAT OA 1976	IMMARSAT OA 1976
Amendements à IMMARSAT 1994	AMDT IMMARSAT 1994
Amendements à IMMARSAT 1998	AMDT IMMARSAT 1998
IMSO 2006	IMSO 2006
Convention visant à faciliter le trafic maritime 1965	CONVENTION FAL
Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires 73/78 Annexes I et II	CONVENTION MARPOL
MARPOL 73/78 Annexes III	MARPOL 73/78 Annexes III
MARPOL 73/78 Annexe IV	MARPOL 73/78 Annexe IV
MARPOL 73/78 Annexe V	MARPOL 73/78 Annexe V
Protocole à la Convention MARPOL 1997	PROT MARPOL 1997
Convention de Londres 1972	CONVENTION DE LONDRES
Protocole à la Convention de Londres 1996	PROT CONVENTION DE LONDRES 1996
Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures 1969	CONVENTION INTERVENTION
Protocole à la Convention INTERVENTION 1973	
Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 1969	CONVENTION CLC
Protocole à la CLC 1976	PROT CLC 1976

SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS

Protocole CLC 1992	PROT CLC 1992
Conventions internationale de 1971 portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures 1971	CONVENTION FUND
Protocole à la Convention FUND 1976	PROT CONVENTION FUND 1976
Protocole à la Convention FUND 1992	PROT CONVENTION FUND 1992
Protocole à la Convention FUND 2003	PROT CONVENTION FUND 2003
Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires 1971	CONVENTION NUCLEAR
Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages 1974	CONVENTION PAL
Protocole PAL 1976	PROT PAL 1976
Protocole Convention PAL 1990	PROT PAL 1990
Protocole de la Convention PAL 2002	PROT PAL 2002
Convention sur la limitation de la responsabilité de créances maritimes 1976	CONVENTION LLMC
Protocole à la Convention LLMC 1996	PROT LLMC 1996
Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime 1988	CONVENTION SUA
Protocole à la convention SUA 1988	PROT SUA 1988
Convention SUA 2005	CONVENTION SUA 2005
Protocole à la Convention SUA 2005	CONVENTION SUA 2005
Convention internationale sur l'assistance 1989	CONVENTION ASSISTANCE
Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures 1990	CONVENTION OPRC
Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses 1996	CONVENTION HNS
OPRC/ HNS 2000	OPRC/ HNS 2000
Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute 2001	CONVENTION BUNKER
Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires 2001	CONVENTION ANTI FOULING
Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires 2004	CONVENTION BWM
Convention sur l'enlèvement des épaves 2007	CONVENTION DE NAIROBI
Convention sur le démantèlement sûr et écologique des navires	CONVENTION HONG KONG

GLOSSAIRE

Abordage: Collision en mer entre deux navires

Affrètement : L'affrètement porte sur l'usage et la jouissance du navire par l'affréteur, il est différent du contrat de transport qui porte sur la marchandise que le chargeur confie au transporteur contre le paiement du fret.

Amarrage : Action qui consiste à saisir la marchandise à bord du navire.

Angle de barre : Angle du gouvernail avec le plan longitudinal du bateau.

Armateur : Exploitant du navire en son nom, il peut en être le propriétaire.

Arrimage : Action qui consiste à répartir et ranger les marchandises à bord du navire dans un souci d'optimiser l'espace et de caler la marchandise.

Baliseur : Bateau servant à installer et entretenir le balisage des ports et des voies de navigation.

Ballast : Grande capacité à liquide des navires dont le contenu peut servir de lest ou, une fois vidé, à accentuer la flottabilité.

Biocide : Produit qui détruit les êtres vivants, généralement utilisé contre les micro-organismes.

Bouchain : Zone longitudinale du bordé proche de la flottaison, à la tête ou fleur de varangues où se joignent les fonds et les hauts, par un arrondi ou un angle vif.

Câblier : Navire spécialisé dans la pose, le relevage et l'entretien des câbles de télécommunications sous-marins.

Cabotage : Transport maritime de courte distance, national ou international, qui s'exerce le long des côtes ou entre des îles.

Cargo : Navire destiné au transport de marchandises solides. On rencontre, selon les diverses spécialisations, les porte-conteneurs, le navire polyvalent, transportant à la fois des marchandises et des conteneurs, le vraquier, le Ro-Ro (transport de véhicules et de marchandises sur roues).

Chargeur : Personne physique ou morale qui conclut le contrat de transport et remet, dans la plupart des cas, la marchandise au transporteur.

Chimiquier : Navire citerne destiné au transport de produits chimiques. Il présente une gestion très complexe compte tenu de la nature de la cargaison.

Conférence maritime : Association d'armateurs constituée pour fixer les conditions d'exploitation de lignes régulières de navigation.

Conteneur : Boîte destinée à contenir des marchandises pour augmenter la cadence des opérations de manutention au port. L'utilisation des conteneurs permet aussi réduire les vols, les avaries et les manutentions multiples.

Dépotage : L'action de vider un conteneur

Drague : Navire de servitude destiné à entretenir les fonds et chenaux des ports.

Échouage : Action d'échouer volontairement en un lieu où cet acte est réputé sans danger.

Échouement: Cas d'un navire qui touche accidentellement le fond et s'y immobilise pendant un certain temps, en sorte que les opérations de renflouement sont nécessaires.

Empotage : Remplissage d'un conteneur.

Équivalent vingt pieds (EVP) ou (Twenty Equivalent Unit TEU): Unité de mesure

permettant de décrire les capacités des navires porte-conteneurs ou des terminaux. Un conteneur ISO de 20 pieds correspond à 1 EVP.

Feeder : Navire de petit tonnage permettant l'éclatement, sur différents ports, d'une cargaison apportée dans un port principal par un gros navire faisant peu d'escales et, inversement, la collecte de marchandises vers le port principal.

Ferry : Navire destiné à transporter des passagers avec leur véhicule ou des camions qui entrent à bord par une rampe d'accès et une porte sans autre manutention.

Flotte marchande : On utilise le nombre de navires en unités (par type de navires le plus souvent) et de façon significative, la capacité des navires exprimée en millions de tonnes ou bien en EVP pour les porte-conteneurs.

Franc-bord : Distance vertical entre le niveau de l'eau et la partie supérieure du pont. La mesure est prise sur la perpendiculaire milieu entre la ligne de flottaison et le pont principal ou livet.

Fret: Marchandise ou prix du transport (taux de fret)

Gerbage: Opération consistant à superposer des contenants.

Gouvernail : Plan à l'arrière du navire pivotant en un jeu de ferrures autour de la ligne terminale de l'étambot, et servant, actionné par une barre, à la direction du navire.

Gyrocompas : Compas utilisant un gyroscope entretenu électriquement pour garder une direction constante.

Jauge brute: Unité de volume déduite de l'ensemble des espaces du navire limités par la coque, les cloisons et les ponts conformément à la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires. Elle s'exprime en tonneaux de jauge brute (ou tjb) ou en mètres cubes. Un tonneau de jauge brut vaut 100 pieds cubes, soit environ 2 832m³ et peut s'exprimer aussi en UMS.

Jauge nette : Volume du navire destiné à entreposer la cargaison et exprimé en tonneaux.

Lestage: Action de charger de lest selon le besoin

Ligne de base: La ligne de base est la limite à partir de laquelle est mesurée la mer territoriale, elle est en principe la laisse de basse mer le long de la côte.

Ligne régulière: service assuré par une compagnie maritime, ses navires naviguant à intervalles réguliers entre des ports déterminés. La desserte maritime est organisée selon un itinéraire fixe, les ports identifiés à desservir l'étant à une fréquence déterminée. Le chargeur désirant utiliser ces lignes s'accorde avec l'armateur sur les conditions de transport.

Lixiviation : Extraction d'un composé soluble à partir d'un produit pulvérisé, par des opérations de lavage et de percolation.

LRIT : Long range identification traffic/ Identification et suivi des navires à grande distance : le système d'identification et de suivi à grande distance permet aux États côtiers de détecter un navire en recevant son identification et sa position

Manutention: Manipulation, déplacement manuel ou mécanique de marchandises en vue de l'emmagasinage, de l'expédition et de la vente.

Méthanier (LNG Tankers): Navire destiné au transport de gaz naturel liquéfié.

Mysticète : Les espèces mysticètes désignent les cétacés à fanons et à double évent comme la baleine franche et le rorqual

Navire : Bâtiment de tout type exploité en milieu marin, il englobe l'hydroptère, les

aéroglisteurs, les engins submersibles, les engins flottants, les unités flottantes de stockage et les unités flottantes de production, de stockage et de déchargement.

Navire citerne: Navire de différents types utilisé pour transporter des marchandises liquides (pétrolier, méthanier, chimiquier...)

NGV : Navire à grande vitesse tel que visé par la Convention HSC.

Odontocètes : Les espèces odontocètes désignent les cétacés munis de dents comme le dauphin

Pays de libre immatriculation : pays dans lequel sont immatriculés des navires battant pavillon de ces pays mais appartenant à des pays étrangers. Par ordre d'importance décroissante : Panama, Libéria, Bahamas, Malte, chypre, Bermudes et Vanuatu.

Pilote : Spécialiste officiellement chargé d'aider les capitaines à l'entrée et à la sortie d'un port auquel il est affecté ou dans des zones spécifiques.

Pilotine : Bateau rapide utilisé pour transporter le pilote à bord des navires.

Port en lourd : Unité de charge qui représente le nombre de tonnes de marchandises que le navire a la possibilité de transporter. Le port en lourd s'exprime en tonnes (tpl), pas en tonneaux.

Porte-conteneurs : Navire spécialisé dans le transport de conteneurs.

Radiogoniomètre : Appareil récepteur permettant de relever la direction d'un signal radioélectrique.

Radiophonie: Transmission du son par onde hertzienne (radiodiffusion- radiotéléphonie).

Radiotélégraphie : TSF, transmission par onde électromagnétique de messages en alphabet morse.

Ravitailleur : Navire cargo servant à ravitailler les autres navires le plus souvent en carburant.

Remorqueur : Navire doté d'un puissant moteur. Les remorqueurs portuaires sont destinés à aider les navires les plus importants dans leurs manœuvres d'arrivée ou de départ. Les remorqueurs de haute mer ont une mission de sécurité (lutte contre l'incendie ou pollution) et de sauvetage.

Roulier : Navire conçu pour le chargement et le déchargement « horizontal » par roulage. La manutention s'effectue par des rampes placées à l'arrière ou sur les côtés.

Sablier : Navire destiné à extraire des granulats marins.

Sonar : Dispositif de détection, d'écoute et de communications sous-marines utilisant les ondes acoustiques.

Système antisalissure : Revêtement, peinture, traitement de la surface, surface ou dispositif qui est utilisé sur un navire pour contrôler ou empêcher le dépôt d'organismes indésirables.

Taximètre : Rose des vents sans aiguille aimantée, à alidade, placée latéralement sur la passerelle, le zéro vers l'avant du navire pour permettre de relever des gisements destinés aux relèvements.

Trafic maritime : Il s'exprime en tonnes de marchandises chargées pour les exportations d'un pays ou d'un ensemble de pays, et en tonnes de marchandises déchargées pour les importations.

Trafic ro-ro (roll on roll off) : trafic transporté par la technique du trans-roulage, qui concerne des navires dont la cargaison est manutentionnée par roulage grâce à une porte

passerelle avant et arrière.

Tramping : service de transport maritime à la demande, c'est-à-dire que le navire est affrété au voyage et à temps. Ce type de service concerne le transport du pétrole, des minerais de fer, du charbon et des céréales. Il s'oppose à la ligne régulière.

Taux de fret : Le taux de fret représente le prix du transport, il comprend le coût du voyage, le coût d'exploitation et le coût du capital : d'une part, le coût du voyage représente les soutes, les droits portuaires et les droits de canaux, d'autre part, le coût d'exploitation concerne le personnel, la maintenance, l'assurance et l'administration et enfin le coût du capital représente le prix d'achat, l'affrètement, et le coût de financement du navire. Le niveau des taux de fret variant en fonction des marchés, la marge de manœuvre de l'armateur est réduite. En période de taux d'affrètement bas sur le marché, l'armateur agira à la fois sur les coûts du voyage, son exploitation et son capital pour maintenir une trésorerie et une rentabilité positive

Tirant d'eau : Enfoncement du navire dans l'eau. C'est la distance mesurée verticalement entre le point le plus bas de la quille et la ligne de flottaison. Le tirant d'eau se repère par les échelles de chiffres inscrites à l'avant et à l'arrière des navires et graduées soit en mètres et décimètres, soit en pied anglais (un pied= 0, 3048 cm).

Tonneaux : Unité de volume

Transbordeurs : Navires ayant pour fonction principale de transporter des véhicules routiers ou ferroviaires avec leur chargement et leurs passagers dans les traversées maritimes, on les appelle aussi ferries.

Transitaire maritime : représentant portuaire du propriétaire de la marchandise et responsable des opérations liées au transit.

Tributylétain : Appartenant à la famille des produits organostanniques, ce composé est notamment utilisé dans les revêtements de protection des coques des navires. Les principaux dérivés du tributylétain à usage industriel sont l'oxyde de tributylétain (TBTO), le benzoate de tributylétain (TBTB), le linoléate de tributylétain (TBTL), le méthacrylate de tributylétain (TBTM), le fluorure de tributylétain (TBTF), le Chlorure de tributylétain (TBTCI), le phosphate de tributylétain et le naphatéate de tributylétain (TBTN).

ULCC : (Ultra large crude carrier) Très grand transporteur de pétrole brut (+ de 300 000 tonnes de port en lourd)

UMS : Universal measurement system

VLCC (Very large Crude Oil Carrier) Pétrolier de 200 000 à 300 000 tonnes.

Vracs : Tous les liquides (pétrole, produits chimiques, gaz, huiles, vin...) et tous les solides minerais et combustibles minéraux solides (céréales, bois, charbon, ciment, engrais, nourriture pour le bétail, céréales).

Vraquier : Navire pouvant transporter des marchandises en vrac dans ses cales.

INTRODUCTION

1. « *Quand l'OMI a été créée, elle répondait à un besoin urgent d'encadrement du transport maritime par l'adoption de normes internationales. Au cours de ces cinquante années écoulées, cette organisation a élargi son action pour maintenir la paix dans un contexte de mondialisation*² ». En ces termes, Ban Ki-moon, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies (ONU), saluait le 17 mars 2008³, les cinquante ans de fonctionnement de l'Organisation maritime internationale (OMI) soulignant ainsi la longévité de son action en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies dédiée à la navigation maritime. Dans le cadre de la mission générale de l'ONU pour le maintien de la paix et de la sécurité internationale, la création des institutions spécialisées traduit « *une prise de conscience de l'insuffisance des techniques classiques pour résoudre les problèmes qui se posent, et répond à la nécessité de recourir à un système plus perfectionné en vue de régir les rapports nouveaux entre les États*⁴ ». Dans le domaine du transport maritime, la signature de la Convention de Genève de 1948 portant création de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI) a révélé l'importance de la mer dans l'ordre politique mondial et la nécessité d'une spécialisation des relations interétatiques dans le domaine de la navigation maritime internationale.

2. L'OMI est l'unique enceinte où sont réunis 169 États membres, des dizaines d'associations de professionnels et les organisations non gouvernementales les plus concernées par l'impact du transport maritime sur les hommes et l'environnement. Au-delà du renforcement des liens de coopération entre les États souverains, l'histoire de l'Organisation atteste surtout de l'indispensable association des États devant l'implication des professionnels et des représentants de la société civile. Son développement, à l'épreuve du temps et des changements, correspond dès lors à l'intérêt commun pour tous les acteurs concernés par la navigation maritime de maintenir la coopération et le dialogue. L'évolution de son fonctionnement correspond aux particularités du transport et des activités maritimes.

² Traduction libre d'un extrait du discours de Ban Ki-Moon tenu à Londres le 16 juin 2008: "When the IMO was first established, it filled a crying need for international standards to regulate shipping. And in the fifty years since then, this Organization has broadened its activities to keep peace with emerging global demands". L'intégralité du discours est disponible sur le site de l'OMI www.imo.org (Consulté en juin 2010).

³ La Convention portant création de l'Organisation maritime consultative internationale (OMCI) a été signée à Genève, le 17 mars 1948, elle est entrée en vigueur le 17 mars 1958.

⁴ SUDRE (F.), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier 1973, p. 1.

3. De l'espace, le globe terrestre apparaît bleu car plus de 70% de sa surface est maritime; ainsi, la mer, qui désigne dans notre propos toutes les étendues d'eau salée, est la voie de communication universelle qui relie tous les continents. Longtemps objet de fantasmes, de craintes ou de superstitions, la mer n'en est pas moins devenue « *le moyen de découvrir ce qui n'était pas elle-même* »⁵. Les hommes s'y sont alors progressivement aventurés aux fins d'exploration puis d'exploitation⁶. Le transport maritime correspondait alors aux activités de liaison pour lesquelles l'association de l'homme et du navire était fondamentale et reposait sur la notion d'armateur⁷. Aux origines de la navigation, à l'inverse de l'apparente ouverture de l'espace maritime, l'expédition en mer était réservée aux initiés qui formaient une communauté dont la spécificité reposait sur leur capacité à s'aventurer sur cet espace hostile⁸. Le transport maritime et la pêche, qui représentaient alors les principales activités de navigation, étaient pratiqués par une minorité formant une communauté au sein de laquelle l'État avait un rôle très limité qui se cantonnait à la signalisation des navires et des côtes⁹. L'élargissement de cette communauté, le renforcement des liens avec la terre et l'intensification des usages ont bouleversé cet équilibre au cours du XIX^e siècle: à cette époque, l'association progressive des États et des acteurs privés formait les bases d'une nouvelle société maritime¹⁰ structurée par des règles de conduite issues d'abord de la coutume puis de l'élaboration de normes écrites spécifiques.

4. Dans cet ensemble, la navigation fait référence au déplacement des hommes sur la mer quel que soit l'objet de ce mouvement. Cette mobilité, qui suppose l'équipement de l'homme en dehors de son milieu naturel et le recours aux navires ou à d'autres installations, s'appuie sur le triptyque homme, mer et navire¹¹. Si aux origines de la navigation, la méfiance des hommes limitait les déplacements en mer, l'évolution des équipements permit d'en côtoyer les périls et le transport maritime, autrefois réservé aux seuls aventuriers ou au déplacement côtier, s'est largement développé. La transformation de la navigation soutint l'essor des

⁵ Propos de C.A. COLLIARD, cité par LUCCHINI (L) et VOELCKEL (M.), *Droit de la mer*, Paris, Éditions A. Pédone, 1990, p. 5.

⁶ HESSE (P.-J.), « Unité et diversité des rapports de l'homme et de la mer », in BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, p. 19 et s.

⁷ Sur les origines de l'armateur, voir notamment CORBIER (I), *La notion juridique d'armateur*, Paris, PUF, 1999, p. 21 et s.

⁸ CORBIER (I.), *La notion juridique d'armateur*, Paris, PUF, 1999, p. 10.

⁹ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 32.

¹⁰ LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Droit de la mer, La mer et son droit*, Paris, Éditions A. Pédone, 1990, p. 121.

¹¹ Le Professeur Yves TASSEL s'appuyait sur le triptyque mer, navire et capitaine pour définir les fondements du droit maritime, nous avons choisi de nous appuyer sur ce modèle. La navigation maritime est une activité de l'homme en mer qui nécessite son association avec la machine, TASSEL (Y), « Mer, navire, capitaine : une vue intégrée », in LE GALL (Y.), GAURIER (D.) et LEGAL (P.Y) (Dir.), *Du droit du travail aux droits de l'humanité*, Études offertes à Philippe-Jean Hesse, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003, pp. 211-233.

principales utilisations humaines de la mer; la croissance du cabotage¹² puis de la navigation hauturière¹³ a favorisé de nouveaux échanges, la diffusion du peuplement et la communication entre les peuples. Les activités rattachées à la navigation maritime se sont donc diversifiées en fonction de leurs buts et de leur localisation.¹⁴ Comme pour l'ensemble des activités industrialisées¹⁵, le constant renouvellement des techniques et l'évolution des pratiques ont imposé une appréhension spécifique de son objet par le droit. Plus les progrès techniques stimulaient le développement du trafic plus la mise en place de règles spécifiques apparaissait nécessaire.

5. Les innovations ont jalonné l'essor du transport maritime: le renforcement de la structure du navire et le développement de ses moyens de propulsion ont permis d'étendre les zones de navigation et d'augmenter la capacité de transport des navires dont la vocation était militaire ou commerciale¹⁶. L'enjeu de cette progression est de développer les échanges et d'exploiter pleinement les capacités de navigation, c'est pourquoi l'innovation des techniques et le mouvement constant d'intensification des déplacements sur la mer a déterminé l'origine et l'évolution d'un droit spécifique selon une démarche attentiste. Le péril maritime, autrefois perçu comme une fatalité liant la communauté maritime, a justifié l'adoption des premières mesures préventives portant sur l'assistance et le sauvetage. Dès le XVI^e siècle, les bases de la sécurité maritime fondée sur le concept de navigabilité du navire se dessinèrent¹⁷, le navire était alors un simple moyen de déplacement des individus¹⁸ mais c'est plus tardivement que le navire est devenu un objet juridique dont la qualification reposait principalement sur sa capacité à affronter les périls. L'installation des machines à vapeur sur les navires marqua ensuite une nouvelle étape de la construction du droit de la navigation car la révolution industrielle permit de renforcer les liaisons entre les États et de souligner le besoin d'un cadre juridique plus important. Alors que les conditions de navigation étaient restées jusqu'alors une préoccupation secondaire à l'origine de réglementations sporadiques et principalement fondées sur la volonté des armateurs de limiter le risque économique, les nouvelles conditions de transport entraînèrent la diversification des marchandises, l'accélération, l'augmentation et l'accroissement du trafic, multipliant ainsi les risques de l'expédition maritime. Toujours

¹² Le cabotage est le transport maritime à courte distance national ou international, qui s'exerce le long des côtes ou entre les îles.

¹³ La navigation hauturière s'effectue au large en haute mer (navigation au large, navigation au long cours).

¹⁴ LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Droit de la mer, La mer et son droit*, Paris, Éditions A. Pédone, 1990, p. 11.

¹⁵ La navigation aérienne ou le droit de la santé reposent aussi sur l'hyper-technicité de leur objet par le droit.

¹⁶ BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, p. 27.

¹⁷ BOISSON (P.), *Droit et politiques de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 27.

¹⁸ GIDEL (G.), *Le droit international public de la mer*, Paris, Réed. Duchemin, Tome 1, 1981, p. 64 et s.

fondé sur le navire, le droit de la navigation maritime encadrerait désormais les conditions d'exploitation du navire et la sécurité de la navigation.

6. Avec la mise en place des installations à vapeur à bord des navires et la construction de coques en fer puis en acier, les transports maritimes se sont encore développés; le trafic et la vitesse des navires ont alors généré de nouveaux risques liés à la navigation. Au-delà des périls de la mer, le danger venait aussi de l'utilisation commune et la fréquentation plus importante des espaces. Au XIX^e siècle, l'amélioration des conditions de sécurité conduisirent alors les États d'immatriculation des navires (États du pavillon)¹⁹ à s'impliquer davantage dans le contrôle des navires. A cette époque, l'ensemble du système des transports était intégré au sein de l'entreprise et les États du pavillon cherchaient à maintenir les règles de concurrence entre les principaux armements afin de préserver l'équilibre du secteur²⁰. Avec la fin des empires coloniaux, le développement des échanges par mer fit du transport maritime une activité internationale de déplacement de marchandises entre les territoires de plusieurs États. L'internationalisation contribua, comme dans les autres domaines du droit, à l'imbrication des sphères juridique et politique et encouragea l'implication des États pour la mise en place de normes internationales qui correspondaient à l'échelle de développement des échanges maritimes.

7. La navigation est un objet vivant des relations internationales²¹. Source de communication et d'échanges, elle implique des changements permanents liés à son développement et à l'évolution de la société dans son ensemble. L'organisation du transport maritime est singulière, elle suppose l'adaptation des moyens de coopération et le développement d'un « *droit particulièrement vivant*²² » déterminé par les faits²³. Une telle exigence conduit nécessairement à une prise en compte de la particularité de la navigation maritime comme objet de droit et à l'entretien permanent d'un mouvement de réforme permettant d'encadrer les rapports sociaux. Par nature, les travaux d'une institution spécialisée à vocation universelle ne correspondent pas à cette nécessaire flexibilité et suppose un cadre institutionnel aménagé. Le droit de la navigation, fondé en partie sur le droit de la mer, s'appuie sur la notion commune de navire qui les lie étroitement²⁴. Leur ancrage dans

¹⁹ En 1914, 93% du tonnage de la flotte marchande mondiale sont partagés entre 12 États tous côtiers dont 10 européens, les États-Unis et le Japon. LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Droit de la mer*, Paris, Éditions A. Pédone, Tome 2 Volume 2, p. 15.

²⁰ BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 87.

²¹ LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Droit de la mer*, Paris, Éditions A. Pédone, Tome 2, Volume 2, p. 6.

²² LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), op cit, p.6.

²³ Les répercussions normatives à la suite des grandes catastrophes maritimes montrent l'importance de ce lien.

²⁴ De l'articulation et la différence entre le droit de la mer et le droit des transports maritimes, la Professeure

les faits a guidé le processus de maturation de l'OMI qui l'ont rendu progressivement indispensable. Depuis sa création, le perfectionnement des conditions de la navigation maritime dépend de sa capacité d'adopter de nouveaux instruments. D'abord, pièce majeure du processus d'internationalisation du droit de la sécurité maritime (I), la pérennité de ses travaux a tenu ensuite à l'assimilation d'un nouvel ordre maritime international (II) pour enfin évoluer sous l'influence de la codification du droit de la mer et renaître sous une forme plus moderne (III).

I- L'internationalisation tardive du droit de la sécurité maritime

8. Le contexte difficile de l'après Seconde Guerre mondiale s'ajoutant à la conjoncture socio-économique de la navigation maritime (A) ont mené les principales puissances maritimes à respecter la plus grande prudence pour intégrer ces questions au mouvement de la coopération internationale (B).

A- Le développement tardif des règles internationales de navigation

9. Compte tenu de la technicité des questions soulevées, l'internationalisation s'est d'abord appuyée sur des initiatives d'organisations non gouvernementales qui ont offert les premiers supports du « *droit commun de la navigation* »²⁵. Alors que le commerce maritime était pour certaines nations comme le Royaume-Uni ou les États-Unis une des principales activités nationales sur toutes les mers du monde, l'internationalisation du droit de la navigation maritime débuta à la fin du XIXe siècle. Plusieurs conventions internationales furent ainsi adoptées dans des domaines très spécifiques tels que la signalisation²⁶ et le transport à passagers²⁷. Dans un deuxième temps, plusieurs textes sur l'abordage, le sauvetage, l'assistance ou la radiographie furent élaborés par le Comité maritime international (CMI). Dès 1870, les premières associations nationales de droit maritime avaient créé cet organisme privé pour « *contribuer par tous travaux et moyens appropriés, à l'unification du droit maritime sous tous ses aspects* »²⁸. Le rôle de cette organisation non gouvernementale

Geneviève Burdeau écrivait : « *Le droit de la mer proprement dit concerne essentiellement le statut des espaces maritimes et ne s'intéresse qu'au régime juridique des activités menées dans ce milieu que pour autant qu'il s'agisse d'assurer la coexistence entre les prétentions et les activités des États ou la préservation du milieu marin. Le droit des transports maritimes quant à lui s'articule certes avec le droit de la mer dont il utilise un certain nombre de règles et de principes fondamentaux mais il constitue néanmoins une branche du droit distincte et différente régie par les droits nationaux et des conventions internationales plus que la coutume internationale.* », BASTID-BURDEAU (G.), « Migrations clandestines et droit de la mer », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Editions A. Pédone, 2003, p.58.

²⁵ LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Droit de la mer*, Paris, Éditions A. Pédone, Tome 2, Volume 2, p. 107.

²⁶ Le Code international des signaux a été adopté en 1879, par dix-neuf États.

²⁷ La Convention sur les règles d'hygiène et de sécurité de la navigation a été adoptée pour les paquebots en 1880.

²⁸ Statuts du CMI, article 1, www.cmi.org (consulté en juin 2010) ; ROHART (J.S.), « Le CMI aujourd'hui »,

était à la fois de créer de nouvelles associations de droit maritime susceptibles de contribuer à l'unification des règles nationales de droit maritime et de participer aux travaux des organisations internationales. Son action consistait principalement dans la préparation, la discussion et la rédaction de projets de textes destinés à être soumis aux États ; ses travaux contribuèrent substantiellement à l'amélioration des conditions de la navigation en mer. Le CMI a ainsi participé à l'adoption des conventions de Bruxelles sur l'abordage, l'immunité des navires d'État, l'unification de certaines règles en matière de connaissance²⁹, la saisie conservatoire des navires, les privilèges et hypothèques maritimes³⁰. Ensuite, d'autres organismes privés établirent des règles de sécurité de la navigation. Leur mission commune était de sécuriser le transport de marchandises et de préserver les capitaux des armateurs. Les industries navales, les sociétés de classification, les assurances maritimes, les organisations d'armateurs ou de gens de mer ont ainsi participé à l'unification du droit de la sécurité maritime.

10. Le début du XX^e siècle fut marqué par le naufrage du *Titanic* le 14 avril 1912 au large de Terre Neuve, évènement qui fit 1513 victimes³¹. Cette tragédie, qui marqua profondément l'opinion publique, a accéléré l'uniformisation des règles et usages nationaux en matière de sécurité maritime dans la recherche d'une conciliation entre la liberté et la sécurité de la navigation. En juillet 1912, la Conférence radiographique, puis en janvier 1914, la Conférence internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer, réunies toutes deux à l'initiative du gouvernement britannique, révélèrent l'importance des relations internationales pour l'encadrement des conditions de navigation. La Convention SOLAS, aujourd'hui encore la principale convention internationale administrée par l'OMI, fut donc adoptée dans sa première version en 1914. Bien que le droit de la navigation maritime fut, à l'origine, purement coutumier, la coopération au sein de la Société des Nations (SDN) permit, par l'intermédiaire du Bureau international du travail et de l'Organisation des Communications et du Transit, d'adopter plusieurs conventions spécifiques³². Le Royaume-Uni, qui était le plus important pavillon à l'échelle mondiale, a joué un rôle central et sous l'impulsion de son

DMF, 652, 2004, p 788.

²⁹ Le connaissance est l'acte écrit faisant preuve de la réception des marchandises par le capitaine du navire.

³⁰ RIMABOSCHI (M.), *L'unification du droit maritime : contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Thèse de droit, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2006, 625p.

³¹ BOISSON(P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 34.

³² A cette époque, le CMI contribuait à l'unification des règles de droit commercial maritime. Dès 1919, le Bureau international du travail avait permis l'adoption de plusieurs conventions sur l'âge moyen d'admission au travail maritime, l'indemnisation de chômage en cas de naufrage, le placement des marins, l'âge minimum d'admission en qualité de soutiers ou chauffeurs, l'examen médical des enfants et des jeunes gens employés à bord des navires, le contrat d'engagement des marins et le rapatriement des marins. L'Organisation des communications et du transit avait permis l'adoption de règles sur le régime des ports maritimes, sur le jaugeage des navires et sur le balisage et l'éclairage des côtes.

gouvernement les questions relatives à la sécurité, à la jauge du navire, au balisage³³ mais aussi à l'environnement³⁴ furent discutées.

11. Après la Première Guerre mondiale, le principe de liberté des mers appliqué à la navigation maritime a beaucoup évolué³⁵ et la conception moderne de l'État du pavillon et de l'État riverain se mit lentement en place. Profondément liée à la nécessité de maintenir un accès universel aux voies de communication maritime, la liberté des mers s'inscrivait désormais dans le respect du principe de souveraineté des États et de développement du contrôle des navires. Le maintien de la continuité de la navigation justifia alors l'élaboration de règles permettant de concilier les droits des États en mer. La liberté de la navigation permettait de développer et de simplifier les échanges maritimes effectués par les pavillons occidentaux avec le reste du monde, principalement pour renforcer le commerce. Ce principe ne se confondait toutefois pas avec la liberté de commerce car « *au XIXème et pendant une partie du XXème siècle, les flottes de commerce revendiquaient à la fois le privilège du pavillon pour le commerce intérieur des comptoirs coloniaux et la liberté de navigation pour le trafic extérieur* »³⁶. Ainsi, la concurrence entre les transporteurs était déjà étroitement liée à la puissance des États et s'organisait autour de lignes régulières fondées sur des accords d'exploitation appelés « *conférences maritimes* ».

12. L'évolution de la coopération internationale dans le domaine de la navigation s'imprégna de la construction de l'équilibre entre les nations maritimes et du scellement des principes fondateurs. Malgré son échec³⁷, la Conférence de codification du droit international portant en partie sur les « *eaux territoriales* » marqua en 1930 la première étape de l'engagement des États vers la codification progressive du droit de la mer³⁸. Parallèlement à ces discussions fondamentales, les négociations internationales furent maintenues sur des questions plus techniques comme le franc-bord³⁹ avec l'adoption de la première version de la

³³ SUDRE (F), *L'OMCI, institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 7.

³⁴ CAVAILLES (H), « La pollution des eaux marines par les hydrocarbures des motor ships et des usines », *Annales de géographie*, 1936, volume 45, p. 303-306.

³⁵ GIDEL (G.), *Le droit international public de la mer*, Paris, Réed Duchemin, Tome I, 1981, p. 126.

³⁶ LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Droit de la mer, La mer et son droit*, Paris, Éditions A. Pédone, 1990, p.106.

³⁷ La question de l'étendue de la mer territoriale n'a pu être réglée lors de la Conférence de la Haye de 1930 compte tenu des divergences entre les États qui s'opposaient à la limitation du principe de liberté des mers et les États qui revendiquaient une mer territoriale au-delà de la règle traditionnelle des 3 milles de la ligne de base, PATEY (J), « Aspects actuels du problème de la fixation de la largeur de la mer territoriale », *Politique étrangère*, vol. 23, 1958, p. 563.

³⁸ TREVES (T.), « Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer », *RCADI*, t. 223, Nijhoff, 1990, p.34.

³⁹ Le franc-bord est la distance verticale entre le niveau de l'eau et la partie supérieure du pont. La mesure est prise sur la perpendiculaire milieu entre la ligne de flottaison et le pont principal ou livet, voir annexe : Les

Convention internationale sur les lignes de charge⁴⁰ signée le 5 juillet 1930. L'adoption de nouveaux instruments conventionnels et le développement du transport maritime légitimèrent la codification des principes du droit de la mer et le renforcement de la coopération internationale dans le domaine de la navigation maritime où le Royaume-Uni maintenait alors son hégémonie. Les travaux de la Commission de droit international (CDI) sur le droit de la mer furent dès lors maintenus afin de permettre l'encadrement des activités maritimes ; ces efforts aboutirent aux conventions de Genève de 1958.

13. Parmi les principes fondateurs du droit de la mer, la libre immatriculation nous apparaît aujourd'hui comme le plus essentiel en tant qu'il détermine l'effectivité du droit international. Par le truchement de leur pavillon, les États sont chargés de faire respecter l'ordre public en mer et la liberté de passage dans les espaces sous souveraineté⁴¹ ; dans le même temps, ils participent au développement de leur flotte de commerce. Le pavillon, la « *plus vénérable et la plus classique des règles de droit maritime* »⁴² comme corollaire du principe de liberté des mers, représente le rattachement d'un navire à un État souverain et donc sa soumission au droit. Cet État est chargé de vérifier et d'attester que les conditions requises par sa législation pour l'obtention de sa nationalité sont remplies. En vertu de ce rattachement, l'État doit garantir l'usage paisible des espaces maritimes et chaque État est responsable de ses navires dès lors qu'il est libre de fixer les conditions auxquelles il subordonne l'octroi de son pavillon⁴³. La liberté d'immatriculer les navires, qui découle de la primauté souveraine des États sur les activités maritimes, fit naître un des premiers signes de la transformation de l'industrie maritime, d'une économie sociale à une économie de marché. Sans que l'on pût clairement déterminer l'influence de la pratique russe, américaine ou grecque, les premiers pavillons ouverts à des armateurs étrangers donnèrent naissance aux premiers pavillons dits de libre immatriculation⁴⁴. Ces pratiques débutèrent dès les années

marques de franc-bord, p.623.

⁴⁰ Ligne signalée sur la coque ne devant jamais être immergée après le chargement d'un navire.

⁴¹ GIDEL (G.), *Le droit international public de la mer*, Paris, Rééd Duchemin, Tome I, 1981, p. 125.

⁴² « *Perhaps the most venerable and universal rule of maritime law is that which gives cardinal importance to the law of the flag* », formule utilisée par la Cour Suprême des États-Unis en 1953 dans l'Affaire Lauritzen v. Larsen et citée par le Professeur Lucchini dans son rapport introductif au Colloque sur le Pavillon organisé par l'INDEMER, *Le pavillon*, Paris, Institut du droit économique de la mer (INDEMER), 2007, Éditions A Pédone, p. 7.

⁴³ KAMTO (M.), « La nationalité des navires en droit international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p.346.

⁴⁴ Le transfert du tonnage, vers des États du pavillon exerçant une pression fiscale moins importante, initié par les États-Unis devait connaître un nouvel essor au lendemain de la Seconde Guerre mondiale compte tenu de la libéralisation des échanges. Le 5 décembre 1922, deux paquebots de l'United America Line furent transférés sous pavillon panaméen afin de détourner la loi de prohibition. En 1949, une société américaine, chargée de développer l'économie libérienne, proposa la création d'un pavillon et initia l'adoption d'un nouveau Code maritime libérien. Sa flotte se développa alors rapidement pour représenter 11 900 000 tjb en 1959, BOITEUX (L.-A.), « Pavillons de complaisance et pavillons de nécessité », *JMM*, 30 août 1962, p.1851; ROUX (J.-M.), *Les*

1920 et la crise financière internationale de 1930, sans en être à l'origine, contribua à amorcer le recours à l'immatriculation de complaisance dicté essentiellement par des raisons fiscales sur des unités en fin d'amortissement⁴⁵. Le terme « pavillon de complaisance » évoquait alors l'inscription d'un navire étranger dans le registre maritime d'un État qui accordait des avantages économiques et politiques⁴⁶. Cette pratique, au départ marginale, s'amplifia pour devenir un problème important. Le défaut d'anticipation du phénomène de la complaisance lors des discussions sur la création de l'OMCI a largement compromis l'efficacité de son travail et ralenti son action.

14. Dans ce contexte international et maritime changeant, la création tardive d'une organisation internationale à vocation universelle s'expliquait par le nombre encore restreint d'États possédant une flotte maritime impliquée dans le commerce international. La mise en place d'un organe interétatique à vocation universelle⁴⁷ combinée au rapprochement des nations dans un contexte de guerre, contribua alors à faire évoluer le droit international. L'initiative des grandes puissances maritimes correspondait dès lors au nécessaire renforcement de la coopération internationale pour développer un cadre normatif dont l'efficacité dépendait de sa dimension universelle.

15. Les différentes tentatives de mise en place d'un cadre permanent pour l'élaboration des normes internationales en matière de transport maritime⁴⁸ ouvrirent la voie à la formation d'une organisation permanente. A partir de la création du Conseil allié des transports maritimes en 1917⁴⁹, plusieurs organismes intérimaires furent créés successivement pour contribuer à l'exploitation coordonnée du tonnage disponible⁵⁰. Dans le contexte de la

pavillons de complaisance, Paris, LGDJ, 1961, p. 26 ; BOCZEK (B.), *Flags of convenience : an international legal study*, Harvard University Press, 1962, pp. 123 ; GIDEL (G.), *Le droit international public de la mer*, Paris, Rééd Duchemin, Tome1, 1981, p.90

⁴⁵ BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 87.

⁴⁶ William TETLEY définissait le pavillon de complaisance en ces termes: « *A flag of convenience is a flag flown by a ship in one state, with which the ship has few or no connections, while in reality the ship is owned in or operated from, another state. A flag of convenience usually exists for economic reasons-shipowners often seek to avoid high taxes, maintenance costs, certain international conventions and the obligation to hire certain nationals*», TETLEY (W), *International conflict of law, Common, civil and maritime*, Montreal, Yvon Blais, 1994, p. 213.

⁴⁷ DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009 p.79

⁴⁸ Le projet du Comité de neutralité de la Conférence de Vienne de 1926 préconisait la création d'une commission internationale pour contribuer à l'adoption de nouvelles conventions et réglementations en vue de garantir selon son article 21 « *L'utilisation plus effective des mers en ce qui concerne la navigation, le transport, les communications, les usages industriels ou la connaissance scientifique...* », le projet du juriste chilien Alvarez était de confier à la Commission des pouvoirs de juridiction et de sanction afin d'accroître l'efficacité des réglementations.

⁴⁹ Le Conseil allié des transports maritimes était chargé de développer la collaboration entre les alliés pour pallier les problèmes d'approvisionnement.

⁵⁰ SUDRE (F.), *L'OMCI : Institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier,

Seconde Guerre mondiale, les discussions menées entre les États qui possédaient les principales flottes de commerce⁵¹ aboutirent en 1944, à la signature des principes applicables au maintien du contrôle coordonné des marines marchandes. Les négociations furent alors menées pour la création d'un organe chargé de la navigation internationale mais ne conduisirent qu'à la mise en place d'organes temporaires: l'*United Maritime Authority*⁵² et l'*United Maritime Consultative Council (UMCC)*⁵³. L'adoption de la Charte des Nations Unies, le 15 juin 1945, donna un nouvel élan à l'internationalisation du droit de la navigation maritime puisque la première conférence maritime des Nations Unies fut organisée à Genève dès 1948⁵⁴ alors que l'UMCC avait laissé sa place au Conseil consultatif provisoire de la navigation maritime⁵⁵ chargé d'assurer la transition avant la création d'une organisation permanente. A l'époque de l'ouverture de la Conférence des Nations Unies, le transit par cargos sur des lignes régulières et le tramping⁵⁶ classique de marchandises constituaient l'essentiel du trafic maritime; les pétroliers représentaient la seule flotte spécialisée de vrac.

B- Le compromis ambigu de la création de l'OMCI

16. La signature de la Convention de 1948 portant création de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI) découlait d'un délicat processus d'intégration de la navigation maritime au domaine de coopération interétatique, ce qui explique sans conteste l'ambiguïté du dispositif entré en vigueur en 1958 et la difficulté de dépasser un schéma tronqué dès son origine. Trente-deux États⁵⁷ et plusieurs organisations internationales⁵⁸ furent

1973, p. 9 et s.

⁵¹ Huit États ont assisté à la Conférence : la Belgique, le Canada, les États-Unis, la Grèce, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne et le Royaume-Uni.

⁵² L'UMA est un organe de contrôle dont l'entrée en fonction avait été programmée au moment de l'arrêt des hostilités avec l'Allemagne. En 1946, les dix-huit membres de l'autorité comprenaient les membres de la Conférence et l'Australie, le Brésil, le Chili, le Danemark, la France, l'Inde, la Nouvelle Zélande, la Suède, l'Afrique du Sud et la Yougoslavie. Créée à Londres, elle avait pour mission de régler les chargements, les appareillages, les itinéraires. Elle devait aussi fixer les chartes parties et les taux de fret.

⁵³ Doté de compétences purement consultatives, cet organe était chargé de concentrer les discussions et de veiller à la coordination des travaux de fourniture du tonnage nécessaire à la reconstruction après la guerre. Lorsque le Conseil économique et social de l'ONU a invité la Commission des transports et des communications des Nations Unies, l'UMCC a été consulté.

⁵⁴ Par la Résolution A 35 du 28 mars 1947, le Conseil économique et social programma la Conférence maritime des Nations Unies du 19 février au 6 mars 1948.

⁵⁵ L'Accord du 30 octobre 1946 adopté à Washington prévoyait un système transitoire avant la création d'une organisation permanente dont la mission proposée par l'UMCC était très similaire aux dispositions de la Convention OMCI adoptée en 1948 lors de la Conférence maritime des Nations Unies.

⁵⁶ Service de transport maritime à la demande où le navire est affrété au voyage ou à temps.

⁵⁷ Les trente-deux délégations réunies lors de la Conférence représentaient : l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, le Chili, la Chine, la Colombie, le Danemark, l'Égypte, les États-Unis, la Finlande, la France, la Grèce, l'Inde, l'Irlande, l'Italie, le Liban, la Norvège, la Nouvelle Zélande, le Pakistan, le Panama, le Pays-Bas, le Pérou, la Pologne, le Portugal, la République Dominicaine, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie et la Turquie.

⁵⁸ Neuf organisations étaient représentées lors de la Conférence maritime de 1948 dont cinq organisations intergouvernementales (Bureau international du travail, Organisation mondiale de la santé, Organisation de

représentés lors de la Conférence de 1948. Les discussions fondées sur les propositions de l'UMCC furent menées dans un contexte euphorique d'après guerre où la forte augmentation du trafic mondial s'accompagnait de la perte d'influence des flottes européennes au profit des États-Unis⁵⁹.

17. La création d'une organisation internationale permanente visait alors à établir un cadre de négociation capable d'alimenter une coopération constante pour l'élaboration de nouvelles normes internationales. Les oppositions à une telle négociation révélèrent que depuis l'élan provoqué par la signature de la première Convention SOLAS en 1914 jusqu'à l'ouverture des négociations sur les Conventions de Genève de 1958, l'internationalisation du droit de la navigation maritime a été freinée par des périodes successives de trouble, le bouleversement de la géopolitique mondiale et l'amorce d'un profond bouleversement du transport maritime. L'engagement progressif de pays anciennement colonisés et non industrialisés a souligné le contraste entre les pays traditionnellement maritimes et les pays soucieux de défendre l'égalité de leurs droits sur la scène internationale. Dans le même temps, les négociations ont été nécessairement marquées par le développement des échanges par mer⁶⁰ et les transformations des flottes. La diversification du fret, l'apparition de nouveaux types de navires et le développement des flottes de complaisance⁶¹ modifièrent considérablement les paramètres de la négociation entre les États représentés à la Conférence⁶². Pour certains, comme la Suède, l'opportunité d'une telle création devait être discutée lors de la Conférence, compte tenu du travail qu'effectuaient d'autres agences spécialisées de l'ONU comme l'OIT sur les conditions de vie à bord des navires. La question du coût d'une telle institution pouvait se révéler un argument convaincant compte tenu de la multiplication des organisations

l'aviation civile internationale, l'Union internationale des télécommunications et l'Organisation météorologique internationale) et quatre organisations non gouvernementales (l'Alliance coopération internationale, la Chambre de commerce internationale, l'Association de droit international et la Fédération internationale des ouvriers du transport).

⁵⁹ Pendant la Seconde Guerre mondiale, le Royaume-Uni a perdu 10% du tonnage mondial alors que les États-Unis ont vu leur part augmenter de plus de 30%. En 1955, les neuf premiers pavillons étaient dans l'ordre décroissant : les États-Unis, la Grande Bretagne, la Norvège, le Libéria, le Panama, la France, l'Italie, le Japon et les Pays-Bas, LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Les États et la mer, le nationalisme maritime*, Paris, La documentation française, 1978, p. 16, SUDRE (F.), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 16.

⁶⁰ LUCCHINI (L.) et VOECKEL (M.), *op cit*, p. 24.

⁶¹ Les transports maritimes mondiaux ont connu après guerre d'importants bouleversements qui dessinaient un nouvel équilibre entre les pavillons. Le tonnage mondial s'est développé au profit des États-Unis appuyés par l'activité des chantiers américains. Dans le même temps, les flottes européennes ont perdu 30 % de leur tonnage dont une importante baisse de la flotte britannique qui est passée de 34% du tonnage mondial à 23 %. Ces chiffres sont cités par SUDRE (F.), *op cit*, p. 16.

⁶² Étaient représentés lors de la Conférence : l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, le Chili, la Chine, la Colombie, le Danemark, l'Égypte, les États-Unis, la Finlande, la France, la Grèce, l'Inde, l'Irlande, l'Italie ; le Liban, la Norvège, la Nouvelle Zélande, le Pakistan, le Panama, les Pays-Bas, le Pérou, la Pologne, Le Portugal, la République Dominicaine, le Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, la Tchécoslovaquie et la Turquie.

internationales⁶³. Inscrit dans la démarche globale des Nations Unies, le projet, adopté par l'UMCC en mars 1947, fut approuvé dans ses grandes lignes.

18. Une fois la création acquise, les négociations portèrent sur la définition de ses attributions et la composition de ses organes restreints. Sur l'étendue de ses attributions, les États qui enregistraient une flotte importante rejetèrent la proposition de l'UMCC sur les compétences de l'Organisation dans les champs économiques et commerciaux. Ces mêmes États acceptèrent pourtant les attributions relatives aux mesures discriminatoires et aux subventions fournies par certains États à leur marine marchande contre l'avis des États qui représentaient les plus petites flottes. L'article 1, finalement adopté, est marqué par ces profondes divergences :

« *Les buts de l'Organisation sont :*

a. 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 toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, et d'encourager l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime et l'efficacité de la navigation :

b. D'encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables appliquées par les gouvernements à la navigation commerciale internationale, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination ; l'aide et l'encouragement donnés par un gouvernement en vue du développement de sa marine marchande nationale et pour des fins de sécurité ne constituent pas en eux-mêmes une discrimination, à condition que cette aide et ces encouragements ne soient pas fondés sur des mesures conçues en vue de restreindre la liberté, pour les navires de tous les pavillons, de participer au commerce international ;

c. D'examiner conformément à la deuxième partie les questions relatives aux pratiques restrictives déloyales d'entreprises de navigation maritime ;

d. D'examiner toutes questions relatives à la navigation maritime dont elle pourra être saisie par tout organe ou toute institution spécialisée de l'Organisation des Nations unies ;

e. De permettre l'échange de renseignements entre gouvernements sur les questions étudiées par l'Organisation.

19. Les réserves déposées par les États signataires de la Convention montrèrent la subsistance des points de divergence exclusivement axés sur le champ de compétence de l'Organisation en matière économique et commerciale. Les États comme la Grèce⁶⁴, l'Inde⁶⁵,

⁶³ L'émergence des services publics internationaux fait référence au mouvement d'institutionnalisation depuis l'éclatement des conflits mondiaux du XX^{ème} siècle, DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 79 et s.

⁶⁴ La signature de la Grèce était assortie de la réserve suivante : « *La Grèce, en confirmant à nouveau son acceptation, considère que l'Organisation susmentionnée peut jouer un rôle utile et important en ce qui concerne les questions techniques et nautiques et contribuer ainsi au développement du commerce et de la navigation maritime dans le monde. Si l'Organisation venait à s'occuper de questions commerciales et économiques, le gouvernement hellénique pourrait être amené à reconsidérer son acceptation de la Convention et à invoquer les dispositions de l'article 59 de ladite Convention, relatif au retrait des membres de*

les États-Unis⁶⁶ ou la Norvège⁶⁷ signèrent rapidement la Convention en soulignant leur méfiance à l'égard de ses compétences afin de s'assurer que ses travaux garderaient une dimension purement technique. Cette vision restrictive des buts de l'Organisation ne correspondait toutefois pas à l'idée d'une organisation consacrant l'unicité des choses de la mer initialement évoquée à l'ouverture de la Conférence maritime des Nations Unies de 1948.

20. Tel que rédigé en 1948, l'article 2 de la Convention relatif aux fonctions de l'Organisation disposait : « *L'Organisation a pour fonction d'examiner les questions sur lesquelles elle est consultée et d'émettre des avis* ». Bien qu'offrant la possibilité de s'affranchir de cette mission castratrice dans le domaine technique⁶⁸, l'article 2 révèle la prudence des États présents envers l'action d'une organisation intergouvernementale dans le domaine du transport maritime. Sans exclure la possibilité pour ses membres d'en étendre les attributions, les dispositions des articles 2 et 3 sont suffisamment claires sur les limites de ladite convention, ce qui montre que « *ne pouvant obliger les gouvernements à un mode de conduite spécifique, l'OMCI ne peut arriver à des résultats effectifs qu'à travers l'habileté des gouvernements à trouver des domaines d'intérêt commun, que grâce à la volonté d'action*

l'Organisation. »

⁶⁵ La signature de l'Inde était assortie de la réserve suivante : « *en acceptant la Convention relative à la création d'une organisation maritime consultative intergouvernementale, le Gouvernement indien déclare que toutes mesures qu'il pourrait adopter ou avoir adoptées en vue d'encourager et d'aider sa marine marchande nationale et ses entreprises nationales de transports maritimes (telles que, par exemple, le financement de compagnies nationales de navigation maritime par l'octroi de prêts à des taux d'intérêts raisonnables ou même privilégiés, ou l'attribution aux navires indiens des cargaisons appartenant au gouvernement ou contrôlées par lui, ou encore le fait de réserver le cabotage à la marine marchande nationale) ainsi que toutes autres dispositions que le Gouvernement indien pourrait prendre, à seule fin de favoriser le développement de la marine marchande indienne, sont compatibles avec les buts de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, tels qu'ils sont définis à l'article premier, paragraphe b, de la Convention. En conséquence, toutes recommandations que l'Organisation pourrait adopter en la matière seront sujettes à un nouvel examen de la part du Gouvernement indien. Le Gouvernement indien déclare expressément, en outre, que son acceptation de la Convention susmentionnée n'a pas et n'aura pas pour effet de modifier ou d'amender de quelque manière que ce soit la législation en vigueur dans les territoires de la République de l'Inde* ».

⁶⁶ La signature des États-Unis était assortie de la réserve suivante : « *Étant entendu qu'aucune des dispositions de la Convention relative à la création d'une organisation maritime consultative intergouvernementale ne vise à modifier la législation nationale concernant les pratiques commerciales restrictives, il est déclaré par la présente que la ratification de la Convention par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique n'a et n'aura pas pour effet de changer ou de modifier en aucune façon l'application des lois des États-Unis d'Amérique dirigées contre les trusts.* »

⁶⁷ La signature de la Norvège était assortie de la réserve suivante : « *Le Gouvernement norvégien approuve le programme de travail proposé par la Commission préparatoire de l'Organisation dans le document IMCO/A.1/11/. Le Gouvernement norvégien estime que c'est dans les domaines techniques et nautiques que l'Organisation peut contribuer au développement du commerce et de la navigation maritime dans le monde. Si l'Organisation venait à s'occuper de questions revêtant un caractère purement commercial ou économique, le Gouvernement norvégien pourrait être amené à invoquer les dispositions de l'article 59 de la Convention, relatif au retrait des membres de l'Organisation.* »

⁶⁸ Frédéric Sudre montra l'interprétation possible des articles 29 et 49 pour la reconnaissance d'un pouvoir de gestion attribué à l'Organisation dans le domaine de la sécurité maritime par l'intermédiaire des compétences confiées au CSM. SUDRE (F.), *L'OMCI, Institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 190 et s.

des entités publiques et privées»⁶⁹. Les fondateurs s'entendirent sur la nature intergouvernementale de l'organisme qui constituait à travers son pouvoir d'information, de consultation et de proposition, un forum où les États échangeaient des renseignements sur les activités maritimes⁷⁰.

21. Sur le plan organique, le projet de l'UMCC prévoyait trois organes : l'Assemblée, le Conseil et le Comité de sécurité maritime (CSM). Seule l'Assemblée était plénière, les attributions de chaque organe et les critères de composition des deux organes restreints étaient alors essentiels. Le projet établi par les dix-huit États de l'UMCC, qui représentaient alors les plus grandes puissances maritimes, contenait des règles de fonctionnement leur permettant de maintenir leur pouvoir de décision sur l'ensemble des travaux de la future organisation. Ainsi fixés, les principes de ce projet ont été repris dans la version définitive et à l'issue des négociations, l'avantage a clairement été donné aux plus grandes puissances maritimes qui, compte tenu du nombre de leurs sièges au sein des organes restreints, exerçaient le pouvoir d'impulsion et de décision au sein de l'Organisation.

22. Dans le cadre des missions consultatives attribuées à l'OMCI, le Conseil s'est affirmé comme l'organe politique majeur. Les quatre groupes déterminés pour former le Conseil avantagèrent les pays représentant les plus grandes flottes⁷¹ alors que l'intervention des membres du Conseil dans la procédure d'élection soumis à l'Assemblée rendait difficile le renouvellement de ses membres⁷². En effet, en vertu de l'article 17 de la Convention OMCI, le Conseil de l'OMCI comprenait seize membres dont la candidature était validée par le Conseil lui-même sans qu'aucune limite de rééligibilité n'ait été fixée:

« Six sont les gouvernements des pays qui sont les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime ;

⁶⁹ SUDRE (F.), *L'OMCI, Institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 201.

⁷⁰ L'article 3 était moins étoffé que sa version actuelle et confirmait les restrictions aux pouvoirs laissées à l'Organisation : *« Pour atteindre les buts exposés à la première partie, les fonctions suivantes sont confiées à l'Organisation :*

a-Sous réserve des dispositions de l'article 4, examiner les questions figurant aux alinéas a,b,c de l'article 1^{er} que pourra lui soumettre tout membre, tout organe, toute institution spécialisée des Nations Unies ou tout autre organisation intergouvernementale, ainsi que les questions qui lui seront soumises aux termes de l'alinéa d de l'article 1^{er} et de faire des recommandations à leur sujet ;

b- Élaborer des projets de conventions, d'accords et d'autres instruments appropriés, les recommander aux gouvernements et aux organisations intergouvernementales et convoquer les conférences qu'elle pourra juger nécessaires ;

c-Instituer un système de consultations entre les membres et d'échanges de renseignements entre les gouvernements. », Convention OMCI, art. 3.

⁷¹ Les douze membres de la Commission préparatoire instituée par une résolution de la Conférence maritime de 1948 ont ensuite fait partie du premier Conseil de l'Organisation, il s'agissait de : l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Canada, les États-Unis, la France, la Grèce, l'Inde, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède.

⁷² SUDRE (F), *op. cit.*, p. 109 et s.

Six sont les gouvernements d'autres pays qui sont les plus intéressés dans le commerce international maritime ;

Deux sont élus par l'Assemblée parmi les gouvernements des pays qui ont un intérêt notable à fournir des services internationaux de navigation maritime ;

Et, deux sont élus par l'Assemblée parmi les gouvernements d'autres pays qui ont un intérêt notable dans le commerce international maritime ».

23. La composition du Comité de sécurité maritime, en tant qu'organe technique ne se différencie pas réellement de celle du Conseil à l'exception de la désignation de plusieurs membres sur la base d'une représentation géographique équitable prévue à l'article 28 de la Convention OMCI. Ce dernier mentionne:

« Le Comité de sécurité maritime se compose de quatorze membres élus par l'Assemblée parmi les membres, Gouvernements des pays qui ont un intérêt important dans les questions de sécurité maritime. Huit au moins de ces pays doivent être ceux qui possèdent les flottes de commerce les plus importantes ; l'élection des autres doit assurer une représentation adéquate, d'une part aux membres, Gouvernements des autres pays qui ont un intérêt important dans les questions de sécurité maritime, tels que les pays dont les ressortissants entrent, en grand nombre, dans la composition des équipages ou qui sont intéressés au transport d'un grand nombre de passagers de cabine et de pont et, d'autre part, aux principales régions géographiques. »

24. La composition des différents organes avantageait nettement les grandes puissances maritimes en privilégiant le critère du pavillon. Cette conception correspondait à la structure traditionnelle de la société maritime où l'armateur, l'État et le navire étaient étroitement liés. Probablement convaincues de la solidité des liens avec leurs armateurs, les grandes puissances maritimes n'ont pas anticipé les transformations profondes de l'industrie maritime qui ont pesé sur le fonctionnement de l'Organisation dont la pérennisation a nécessité d'importants aménagements.

II- Les obstacles à la légitimation de la nouvelle institution

25. La recherche d'un nouvel ordre maritime international s'est manifestée d'abord en droit de la mer puis en droit commercial maritime dans le dernier tiers du XX^e siècle⁷³. Jusqu'en 1973⁷⁴, l'OMCI dans le domaine de la navigation maritime ne put avoir qu'un rôle attentiste et passif. En effet, les nouveaux enjeux face à la massification du trafic maritime (A) imposaient avant tout de parvenir à un équilibre institutionnel (B).

⁷³ Philippe-Jean Hesse soulignait que « la revendication d'un nouvel ordre économique mondial va peser sur toute cette dernière période et entraîner des modifications importantes dans l'esprit et le contenu des règles des droits maritimes », cite par NDENDE (M.), « Le nouvel ordre maritime international: histoire d'un mythe... », in LE GALL (Y.), GAURIER (D.) et LEGAL (P-Y.) (Dir.), *Du droit du travail aux droits de l'humanité*, Études offertes à Philippe Jean Hesse, Rennes, PUF, 2003, p. 194.

⁷⁴ Cette date correspond au dépôt par les Pays-Bas d'une proposition d'amendement de la Convention OMCI auprès de l'Assemblée lors de sa huitième session.

A- L'importante massification du trafic maritime

26. Les compromis de 1948 montrèrent très vite les limites de l'accord entre les grandes puissances maritimes. D'ailleurs, le long processus d'entrée en vigueur de la Convention l'a clairement mis en évidence. Comme la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer de 1958, l'entrée en fonction de l'OMCI s'inscrivait dans une époque de transition où les techniques du transport, de l'économie et de la politique étaient profondément modifiées.

27. Au moment où la Conférence maritime des Nations Unies s'est réunie, la capacité de transport était en pleine expansion : cette dernière était principalement basée aux États-Unis en 1948, au moment de la reconstruction ; entre 1952 et 1964, elle augmente considérablement passant de 87 millions de tonneaux à 153 millions de tonneaux⁷⁵. Au-delà de cet important développement, la structure de la flotte marchande mondiale a été bouleversée. La spécialisation des navires⁷⁶ a incité les analystes à établir des catégories de marchandises avec d'un côté, les vrac liquides comme l'huile végétale, le gaz liquéfié, les hydrocarbures ou les produits chimiques et d'un autre côté, les vrac solides comme le sucre, les minerais, les engrais et le grain. La transformation de la flotte correspondait à l'évolution du marché mondial qui connaissait une baisse des exportations de produits finis par rapport à la croissance rapide du transport de produits énergétiques et de matières premières. Cette croissance exponentielle profita d'abord aux pétroliers qui, entre 1952 et 1964, avaient plus que doublé leur capacité. A cette même époque, on a observé une spécialisation des flottes découlant notamment de l'assimilation par l'affréteur de la fonction d'armateur. Ainsi, les compagnies pétrolières, les sociétés minières se dotèrent de leur propre flotte. L'usage du navire et la navigation changèrent de nature et « *dans le cas du pétrole et du minerai, le navire est donc devenu purement et simplement un outil de transformation industrielle, et c'est un outil parfaitement spécialisé pour lequel ne sont prévues ni polyvalence, ni éventuelles reconversions.* »⁷⁷. Cette tendance a accéléré l'apparition de nouveaux types de navires comme les méthaniers⁷⁸ ou les navires transporteurs de produits chimiques. Sous l'influence de la spécialisation des flottes, la communauté maritime s'ouvrit alors aux industriels dotés de leur propre capacité de transport et dont l'activité n'était pas exclusivement maritime.

⁷⁵ LE LANNOU (M.), « Les transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue géographique de Lyon*, 1964, Volume 39, n° 4, p. 217.

⁷⁶ Annexe : Les types de navires, p.619.

⁷⁷ LE LANNOU (M.), « Les transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue géographique de Lyon*, 1964, Volume 39, n° 4, p. 222.

⁷⁸ Annexe : Les types de navires, p.619.

28. Alors que les principes coutumiers du droit maritime ont été confirmés par les Conventions de Genève, la structure économique du transport maritime allait profondément muter avec la création de nouveaux pavillons, le démantèlement des entreprises maritimes traditionnelles⁷⁹ et l'apparition des pavillons de complaisance⁸⁰. Dans le même temps la protection de l'environnement marin et la maîtrise du risque maritime sont devenues des enjeux essentiels à mesure que les répercussions de la navigation devenaient plus visibles.

29. Les bouleversements de la société internationale ont découlé principalement du mouvement de décolonisation donnant naissance à de nouveaux États et à l'évolution du contexte géopolitique dans l'après Seconde Guerre mondiale et la Guerre Froide. La combinaison des phénomènes politiques et économiques a considérablement modifié les principes sur lesquels reposait le droit de la navigation maritime. En parallèle d'une forte croissance des échanges maritimes, la décolonisation puis l'effondrement de l'URSS ont entraîné la création de nouveaux pavillons concurrents des pavillons traditionnels. L'apparition d'armement d'État a modifié l'équilibre du marché et remis en cause l'hégémonie des puissances maritimes. Les Bahamas, Chypre et Malte rejoignirent les sommets du classement des plus grands pavillons au côté du Panama et du Libéria. Cette évolution économique, encouragée par la massification du trafic et l'adaptation du transport maritime aux mécanismes commerciaux de l'industrie « lourde », fut marquée par l'abandon du tramping et l'essor des lignes régulières du trafic maritime qui dessinaient les traits de la géopolitique mondiale et favorisait l'apparition des conférences d'armateurs censées sécuriser le jeu de la concurrence entre les compagnies fréquentant des lignes communes. La régularité des chargements et l'homogénéité des cargaisons ont accéléré également la spécialisation des flottes et l'augmentation de la capacité des navires. Leurs caractéristiques techniques ont fortement évolué.

30. L'euphorie économique du secteur du transport en pleine expansion n'a toutefois pas été particulièrement inquiétante jusqu'aux premiers signes de défaillance du marché économique annonçant l'engrenage vers la désolidarisation de l'État, de l'armateur et du navire⁸¹. L'instabilité des taux de fret compte tenu de la surcapacité de l'offre de transport par

⁷⁹ L'apparition des « single ship companies » rend difficile l'identification des propriétaires du navire sur lesquels pèsent les principales obligations contribuant à la prévention des risques en mer.

⁸⁰ ROUX (J-M), *Les pavillons de complaisance*, Paris, LGDJ, 1961, p. 7.

⁸¹ Jean-Pierre BEURIER soulignait l'effondrement progressif et irrésistible des pratiques industrielles au sein de l'industrie maritime : « *Le glissement progressif de la rentabilité des navires face à une concurrence très dure va faire que les armateurs vont abandonner une partie de leurs principes de gestion pour tenter de se maintenir (recrutement des équipages, durée de vie et fréquences d'entretien des navires, choix des chantiers) sans pour autant y parvenir* », BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris,

rapport à la demande a conduit à une crise qui a mené les armateurs à limiter leurs investissements et à profiter d'une économie nationale clémente, d'un régime fiscal avantageux et d'un régime social supportable. Dans un contexte de renaissance politique pour de petits États, le déplacement des flottes vers de nouveaux pavillons d'immatriculation s'explique donc par la recherche d'une plus grande rentabilité face à des taux de fret variables. Comme le souligne Michel Le Lannou, « *l'aléa de la mer ne compte plus devant celui de l'économie, et les corsaires de 1964 sont embusqués dans les méandres de la courbe des frets* »⁸². Le dumping des taux de fret pousse les armateurs à modifier leur stratégie commerciale. En 1955, les États-Unis, la Grande Bretagne, la Norvège, le Libéria, le Panama, la France, l'Italie, le Japon et les Pays-Bas occupaient les neuf premières places du classement des flottes marchandes. En 1964, le palmarès avait sensiblement changé et montrait les prémices d'un profond bouleversement: les dix premières places étaient occupées par la Grande-Bretagne, les États-Unis, le Libéria, la Norvège, le Japon, l'URSS, la Grèce, l'Italie, l'Allemagne et la France. En 1970, le Libéria a pris la place du premier pavillon au classement mondial devant le Japon, le Royaume-Uni, la Norvège, les États-Unis, la Grèce, l'Allemagne, l'Italie, la France et le Panama.

31. Le pavillon est le premier touché par les stratégies nationales qui ont consisté à attirer les flottes de commerce vers de nouveaux pavillons. L'immatriculation des navires sous pavillon étranger a rapidement modifié l'équilibre séculaire au sein de la communauté maritime⁸³, même si l'automatisation des navires a freiné la fuite des armateurs vers les pavillons internationaux. En effet, la réduction des coûts de main d'œuvre a favorisé le renouvellement d'une flotte susceptible d'entrer en concurrence avec des navires exploités dans des conditions permettant de réduire les coûts d'exploitation en faisant appel à une main d'œuvre bon marché. Cette évolution a sans doute ouvert une dernière brèche qui, en transformant le métier de marin, a contribué à banaliser les métiers de la navigation maritime. Les évolutions techniques n'ont toutefois pas stoppé une recherche constante d'une plus grande rentabilité et l'automatisation généralisée des navires a finalement relancé le mouvement des armateurs vers des pavillons internationaux.

32. De jeunes États constituèrent des nouvelles flottes marchandes et certains pavillons, qualifiés de complaisants, ont proposé des conditions d'immatriculation très avantageuses au

Éditions A. Pédone, 2003, p. 88.

⁸² LE LANNOU (M.), « Les transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue géographique de Lyon*, 1964, Volume 39, n° 4, p. 232.

⁸³ BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Editions A. Pédone, 2003, p. 88.

détriment de leur capacité d'assurer la mission de contrôle traditionnellement attribuée à l'État du pavillon. Les puissances maritimes traditionnelles ne se reposent plus sur le développement de leur flotte de commerce mais les armateurs tirent les avantages nationaux de certains pavillons et l'inversement de la situation reflète le fragile équilibre entre la contrainte et la liberté. L'État devient « *un bien utile protecteur, et c'est un jeu subtil qui s'institue par ce balancement incessant entre la lutte contre la contrainte et la recherche de l'avantage national* »⁸⁴. En 1970, les pavillons de libre immatriculation représentaient 20% de la flotte mondiale et le Libéria était devenu le premier pavillon mondial⁸⁵.

33. Ainsi distendu, le lien entre le pavillon et son navire a progressivement remis en cause la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer et sa compétence privilégiée dans les zones sous souveraineté. L'État côtier s'est donc progressivement imposé comme représentant l'autorité la plus à même d'assurer le contrôle des obligations techniques diverses pesant sur le navire tant en matière de sécurité qu'en faveur de la protection et de la préservation de l'environnement. Cette tendance, née de la Convention OILPOL adoptée en 1954, a été maintenue par les travaux menés au sein de l'OMCI⁸⁶. La reconnaissance des prérogatives des États riverains, stimulée par la prise en compte du risque que représentent les pétroliers pour la protection de l'environnement marin, a constitué un des enjeux de l'ouverture de nouveaux travaux de codification sur le droit de la mer par la Résolution de 1973⁸⁷. Dans le même temps, cette tendance a encouragé le groupement politique et technique des États à l'échelle régionale, mouvement qui a été amplifié par le renforcement du modèle de coopération européen⁸⁸.

34. Devant les catastrophes persistantes⁸⁹, l'enjeu résidait dans l'affirmation de la compétence et du bien-fondé d'un renforcement du droit commun de la navigation. L'Organisation, conçue comme un organe consultatif doté d'un domaine de compétences limité, ne disposait pas de suffisamment de moyens pour s'adapter aux changements déferlants dans la société internationale et dans la société maritime. La marge de manœuvre

⁸⁴ LE LANNOU (M.), « Les transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue géographique de Lyon*, 1964, Volume 39, n° 4, p. 233.

⁸⁵ SUDRE (F.), *L'OMCI, Institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 137.

⁸⁶ VIGNES (D.), « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer, la juridiction de l'État du port et le navire en droit international », in *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, Société française de droit international, Paris, Editions A. Pédone, 1991, p. 137

⁸⁷ BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, p. 72.

⁸⁸ VIGNES (D.), « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer, la juridiction de l'État du port et le navire en droit international », in *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, Société française de droit international, Paris, Editions A. Pédone, 1991, p. 129.

⁸⁹ QUÉNEUDEC (J.-P.), « Les incidences de l'Affaire du *Torrey Canyon* sur le droit de la mer », *AFDI*, 1968, p. 702.

était étroite pour pérenniser son action mais il était indispensable pour ses membres d'entreprendre d'importantes réformes afin de trouver l'équilibre institutionnel nécessaire à son bon fonctionnement.

B- Le déséquilibre institutionnel persistant

35. Les désaccords autour de la composition du premier Conseil établi lors de la Conférence de 1948 et l'hostilité des armateurs à l'encontre d'un organe chargé de l'ensemble des questions maritimes retardèrent l'entrée en vigueur de la Convention. En 1958, l'évolution du secteur maritime et des relations internationales remirent en cause les bases de l'Accord de 1948. A ce titre, l'influence des nations maritimes traditionnelles freinait la dynamique des négociations⁹⁰.

36. Les amendements adoptés lors de la huitième session de l'Assemblée visaient principalement la composition du Conseil et du CSM. Comme l'exclusion des puissances maritimes traditionnelles des organes directeurs de l'OMCI n'était pas envisageable, les membres s'entendirent sur l'élargissement de la composition des organes et l'apparente ouverture de ses organes directeurs⁹¹. Les amendements adoptés en 1965 par l'Assemblée augmentèrent de deux membres la composition du Conseil et du CSM. L'Assemblée chargée de désigner les membres du CSM devait dès lors fonder ses critères sur l'intérêt porté par les États candidats aux questions de sécurité maritime. Enfin, la dernière catégorie d'États fondée sur le critère de la représentation régionale fut détaillée: l'Afrique, l'Amérique, l'Asie/Océanie et l'Europe).

37. Les naufrages de l'*Héraklion* et du *Torrey Canyon* stimulèrent les membres de l'Organisation et révélèrent la nécessité de dépasser les oppositions stériles qui avaient contribué à creuser le décalage entre les relations au sein du secteur maritime et le droit

⁹⁰ Par lettre du 23 mars 1959, enregistrée au Greffe le 25 mars, le Secrétaire général de l'OMCI Neil Olsen a demandé à la Cour un avis consultatif sur la base de la résolution adoptée par l'Assemblée sur la question suivante: «Le comité de sécurité maritime de l'Organisation intergouvernementale consultative de la Navigation maritime, élu le 15 janvier 1959 a-t-il été établi conformément à la Convention portant création de l'Organisation?», «Composition du Comité de sécurité maritime de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, Avis consultatif du 8 juin 1960, CIJ, Recueil 1960, p. 150. Sur l'avis consultatif de la CIJ, voir notamment: SIMMONDS (K.R.), «The Constitution of the Maritime safety committee of IMCO», *The international and comparative law Quarterly*, 1963, pp. 56-87; ADEMUN-ODEKE, «From the "Constitution of the Maritime safety committee" to the "Constitution of the Council": Will the IMCO experience repeat itself at the IMO nearly fifty years on? The juridical politics of an international organization», *Texas international law journal*, volume 43, 2007, pp. 55-113.

⁹¹ Comme le soulignait Frédéric Sudre: «il était incontestablement de bonne politique de fortifier le sentiment de cohésion spirituelle qui doit donner aux membres de l'Organisation la confiance voulue dans son aptitude à s'acquitter avec succès de la mission qui lui est confiée». Le premier Conseil selon les amendements de 1965 était composé des 18 États suivants: États-Unis, Grèce, Japon, Norvège, Royaume-Uni, URSS, Belgique, Canada, France, Italie, Pays-Bas, RFA, Algérie, Australie, Brésil, Ghana, Inde et Pologne, SUDRE (F.), *L'OMCI: institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 114.

international⁹² élaboré sous l'égide de l'OMCI. A la suite de ces catastrophes, l'Organisation trouva un nouvel élan pour engager des négociations et s'appuyer sur la prise de conscience du retard accumulé dans l'élaboration du droit international de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement marin. Les mesures unilatérales prises au lendemain de la catastrophe du *Torrey Canyon* ont dévoilé les lacunes du droit international⁹³. Deux types de conséquences ont découlé de cette situation de crise : la création de plusieurs organes techniques qui ont élargi les compétences et renforcé les travaux de l'Organisation, d'une part et l'engagement de travaux titanesques sur les principales conventions internationales, d'autre part.

38. Plusieurs des principaux comités techniques de l'Organisation ont été constitués au lendemain de la pollution provoquée par le *Torrey Canyon*. La création du Comité juridique (CJ) s'était imposée compte tenu de la complexité des problèmes de droit soulevés par l'affaire du pétrolier libérien⁹⁴. Au sein de ses deux comités, le CJ abordait des questions de droit international public et de droit international privé. Les origines du Comité de la coopération technique (CTT) correspondaient à l'élargissement des compétences de l'Organisation et la reconnaissance tardive de ses faibles aptitudes à assurer le suivi des normes adoptées sous ses auspices. Même si l'engagement de l'OMCI a été justifié depuis 1961 par l'adhésion des pays en développement, la coopération technique a pris, suite à la catastrophe du *Torrey Canyon*, une nouvelle dimension avec la prise en compte de l'importance de supporter les mécanismes de mise en œuvre de la sécurité maritime⁹⁵. Simultanément, le Sous-comité de la pollution par les hydrocarbures a été saisi de plusieurs questions dont l'établissement de zones interdites aux navires de certaines catégories, l'utilisation de produits nouveaux pour absorber ou précipiter les hydrocarbures ou encore l'utilisation de procédés chimiques pour protéger les zones côtières contre la pollution.

⁹² Comme le soulignait le Professeur Jean-Pierre Quéneudec : « il a cependant fallu des accidents aussi graves et aussi spectaculaires que celui du *Torrey Canyon* en 1967 pour que l'on prenne conscience du retard du droit de la mer face à l'évolution rapide du progrès technique », QUÉNEUDEC (J.-P.), « La remise en cause du droit de la mer », in *Actualité du droit de la mer*, Société française de droit international, Montpellier 1972, p. 16, cité par SUDRE (F.), *op cit*, p. 163.

⁹³ QUÉNEUDEC (J.-P.), « L'incidence de l'affaire du *Torrey canyon* sur le droit de la mer », *AFDI*, 1968, p. 701-718.

⁹⁴ Le pétrolier libérien appartenait à une filiale de la société américaine Union company of California : la Barracuda Tanker Corporation dont le siège social se trouvait au Bermudes. Affrété à temps par l'Union Oil, le navire était sous affrété au voyage par la British Petroleum Company de Londres. Immatriculé à Monrovia, le navire qui était conduit par un équipage italien transportait 119 328 tonnes de pétrole brut en provenance du Golfe persique et à destination de Milford-Haven . Après s'être éventré sur un récif des Seven Stones, le navire échoua en haute mer laissant échapper sa cargaison qui a provoqué une pollution sur les côtes britanniques et françaises.

⁹⁵ LANNEAU-SEBERT (M.), *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 540; GASMI (H), *L'action normative de l'Organisation maritime internationale*, Thèse de droit, Université de Paris I, Paris, ANRT, 1995, p. 481.

Devant la multiplication des travaux de l'Organisation dans le domaine de la protection de l'environnement, l'Assemblée entérina en 1973 la création du Comité de protection du milieu marin (CPMM). Ce dernier, dédié aux questions environnementales, devait assurer le suivi et le développement des instruments dans ce domaine.

39. Au-delà des multiples recommandations adoptées par l'OMCI, la catastrophe du *Torrey Canyon* a été le catalyseur d'une nouvelle politique internationale consistant en la révision et le renforcement des instruments contraignants. Au delà du lancement des travaux sur la III^{ème} Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, les membres de l'OMCI ont engagé d'importants chantiers comme la négociation de la Convention internationale sur les pollutions maritimes en remplacement de la Convention OILPOL, l'adoption d'une nouvelle version de la Convention SOLAS, l'adoption de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures ou l'établissement d'un régime de responsabilité pour les dommages causés par les hydrocarbures⁹⁶.

40. Incontestablement, l'échouement du pétrolier libérien *Torrey Canyon* a donc fait basculer l'Organisation dans un processus de modernisation salubre perçu comme une étape fondamentale de sa renaissance⁹⁷ dont les marques les plus visibles ont sans doute été l'élection du Secrétaire général indien Chandrika Prasad Srivastava⁹⁸ et l'adoption d'un nouveau nom pour l'Organisation qui devient l'Organisation maritime internationale (OMI).

III- L'engagement salubre d'un processus de modernisation

41. Depuis la catastrophe du *Torrey Canyon*, la prise de conscience de l'accumulation du retard des négociations au sein de l'OMCI par rapport à l'évolution du transport maritime a été essentielle. Simultanément, la difficulté d'un revirement et d'une responsabilisation des pratiques du transport maritime était devenue évidente. L'Organisation devait alors entreprendre les transformations urgentes (A) annonçant la difficulté d'une modernisation de son action normative (B).

A- L'engagement difficile des réformes urgentes

42. Les principaux amendements à la Convention OMCI ont été adoptés entre 1971 et

⁹⁶ Annexe : Les Conventions internationales de l'OMI, p.604.

⁹⁷ Jacqueline DUTHEIL de la ROCHÈRE soulignait : « Deux séries d'amendements ont été adoptées par l'Assemblée de l'OMCI à un an de distance... Ces deux séries d'amendements qui ont une portée politique, juridique et pratique importante dans une institution spécialisée des Nations Unies à vocation purement technique qui a fait la preuve de la qualité de ses travaux mais se place rarement sur l'avant-scène des débats internationaux qui occupent la famille des Nations Unies. », DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, p.435.

⁹⁸ Annexe : Les secrétaires généraux de l'Organisation de 1959 à 2010, p.593.

1979, le déclenchement du processus a été provoqué par une convergence de faits comme le souligne la Professeure Jacqueline Dutheil de la Rochère : « *d'une part, l'impopolarité de l'OMCI auprès des pays en voie de développement en raison de la composition du Conseil considéré comme un club des pays riches et dominant par leurs puissantes flottes marchandes le commerce maritime international. D'autre part, à la suite de la tragique affaire du Torrey Canyon, une prise de conscience de l'importance cruciale des problèmes de sécurité et de pollution s'est produite à l'OMCI et en dehors d'elle. L'OMCI a d'abord agi discrètement de façon informelle : le moment paraissait venu en 1973 de procéder à une reconnaissance explicite des initiatives prises par l'Organisation.* »⁹⁹

43. Les amendements adoptés en 1974¹⁰⁰ concernaient la composition du Conseil consacrant une plus grande ouverture aux pays en développement et la transformation du CSM en organe plénier. A partir de l'entrée en vigueur de cet amendement, le Conseil est devenu le seul organe restreint de l'Organisation. A l'initiative du gouvernement suédois, cette réforme substantielle de l'Organisation a permis de pérenniser son action face à l'adhésion massive des jeunes États dont le désamour pour l'Organisation aurait pu entraîner sa mise en quarantaine face au développement des travaux de la CNUCED sur le transport maritime ou au processus de codification du droit de la mer au sein des Nations Unies. L'augmentation du nombre de sièges au Conseil, porté à vingt-quatre, profitait exclusivement à la troisième catégorie de membres dont l'élection devait garantir une représentation géographique satisfaisante¹⁰¹. Ce compromis difficilement trouvé entre les États membres a constitué la première étape de l'évolution du Conseil dont le nombre de sièges a de nouveau été augmenté en 1993¹⁰². En dépit de ses compétences purement techniques et compte tenu du nombre restreint de ses sièges, en devenir membre était un enjeu politique important bien que, dans les faits, la participation à ses travaux nécessitait une expertise et un investissement conséquents que seuls certains États étaient en mesure de fournir. Ainsi, même si les participations aux travaux n'ont pas radicalement évolué, l'ouverture du CSM démocratisait

⁹⁹ DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, p. 435.

¹⁰⁰ Rés A 315 (ESV), Amendements à la Convention OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de sa cinquième session extraordinaire le 17 octobre 1974.

¹⁰¹ L'amendement entré en vigueur le 1^{er} avril 1978 disposait : « *En élisant les Membres du Conseil, l'Assemblée observe les principes suivants :*

a- *Six sont des États qui sont les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime ;*

b- *Six sont d'autres États qui sont les plus intéressés dans le commerce maritime international maritime ;*

c- *Douze sont des États qui n'ont pas été élus au titre des alinéas a) ou b) ci-dessus, qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentées au Conseil.* »

¹⁰² L'amendement de 1993 monte à quarante le nombre de sièges au Conseil.

son fonctionnement du moins en apparence.

44. Les amendements à la Convention OMCI de 1975, qui émanaient d'une proposition française, ont eu certes moins d'impact sur son fonctionnement mais leur portée politique a été plus importante. Il s'agissait avant tout de mettre à jour la Convention des modifications intervenues après la catastrophe du *Torrey Canyon* et de confirmer l'élargissement du mandat de l'Organisation à la prise en compte des questions relatives à la protection de l'environnement marin. Les amendements concernaient aussi l'inscription dans la Convention du rôle et des règles de fonctionnement des nouveaux comités chargés d'élargir l'éventail d'expertises techniques fournies par les membres de l'Organisation. Bien que cette procédure n'ait pas été l'occasion pour l'OMCI de renoncer officiellement à ses compétences en matière économique, la modification de l'article 1 officialisait le recentrage des travaux sur les questions techniques. Le changement de titre assorti à la suppression de l'article 2 qui cantonnait son action dans une compétence purement consultative était un geste politique fort en dépit de l'absence persistante de moyens coercitifs ou d'un pouvoir de sanction.

45. L'originalité du processus de négociation de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CMB) témoigne de la singularité des relations internationales dans le domaine maritime. Neuf années ont été nécessaires à la formation du consensus sur ce que les auteurs s'accordent à désigner comme la « Constitution pour les océans¹⁰³ ». Sa primauté correspond à sa nécessité, son importance et son but universel exprimés dans son préambule. A l'ouverture de la seconde session de la Conférence, le Président Amerasinghe souligna que son but était *« d'établir un nouvel ordre juridique international en vue de réglementer l'utilisation des océans et de leurs ressources et de donner au monde un droit international de la mer assurant la justice et l'équité à tous les peuples »*. L'évolution des relations internationales à laquelle avait été confrontée l'OMCI motivait la révision de l'ensemble du droit de la mer et justifiait la codification du droit international public relatif aux activités de transport et d'exploitation maritimes. Les règles de la Convention sur la navigation maritime n'ont pas soulevé les mêmes oppositions que celles sur la gestion des ressources notamment sur le fond de la haute mer, pourtant, le principe de la liberté de la navigation devait être tempéré. Et comme l'écrivait le Professeur Jean Salmon : *« A qui profite la liberté des mers si ce n'est à ceux qui ont les moyens indispensables pour l'utiliser et l'exploiter, c'est-à-dire les*

¹⁰³ Cette expression correspond au titre des « *Remarques prononcées par Tommy T.B. Koh (Singapour) Président de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer* », in *Le droit de la mer, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer avec index et acte final de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*. Nations Unies, New York, 1983, p.33

puissants ?¹⁰⁴ ». Certes, le texte de la Convention ne désigne pas explicitement le rôle de l'OMI même si plusieurs fois ses dispositions renvoient à « *l'Organisation généralement compétente* », mais l'on ne peut ignorer la correspondance entre les missions de l'OMI et l'objet de la Convention¹⁰⁵. Le lien entre les travaux de l'Organisation et la CMB fait, dans ce sens, l'objet d'une publication régulière où le Secrétariat de l'OMI détaille les actions menées dans le cadre de l'application de la CMB¹⁰⁶.

46. Sur ces nouvelles bases, l'OMCI, qui n'est devenue l'OMI que le 22 mai 1982, a pallié les limites de son fonctionnement et atténué la méfiance des États envers ses travaux. Les catastrophes successives et la crise du transport maritime ont fini par donner un véritable sens à son action normative. Comme le souligne Philippe Boisson, cette approche correspond à la philosophie déterministe qui s'impose dans les politiques de sécurité maritime : « *Les grandes catastrophes ont révélé les lacunes, les insuffisances et dans certains cas l'inadaptation de la réglementation et ont favorisé la prise de conscience d'une exigence collective de sécurité*¹⁰⁷ ». Sur cette base, la démarche réactionnelle de l'Organisation s'explique d'autant plus que l'accélération des évolutions techniques et l'élargissement de ses compétences commandaient un besoin constant de développer les normes internationales¹⁰⁸. Depuis le *Titanic* jusqu'à l'échouement du *Torrey Canyon*, nous avons déjà constaté l'impact positif de ces catastrophes sur les mécanismes de coopération internationale surtout lorsqu'elles touchent directement les États les plus puissants. L'hiver 1976 a été particulièrement marquant avec notamment le naufrage de l'*Argo Merchant* au large du Cap Cod aux États-Unis¹⁰⁹ qui a été à l'origine de la convocation presque immédiate d'une conférence internationale sur les navires citernes dont les travaux ont abouti à des révisions substantielles de la Convention SOLAS. Les catastrophes de l'*Amoco Cadiz* en mars 1978¹¹⁰ ou le *Tanio* en

¹⁰⁴ Cité dans *Les Perspectives du droit de la mer à l'issue de la troisième conférence des Nations Unies*, SFDI, Colloque de Rouen, Paris, Éditions A. Pédone, 1984, 341p.

¹⁰⁵ TREVES (T.), « The role of universal international organizations in implementing the 1982 UN law of the sea convention », in *Implementation of the law of the sea convention through International institutions*, Honolulu, Editions A. H. A. Soons, 1989, pp. 14-37.

¹⁰⁶ LEG/MISC/6, Incidences de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour l'Organisation maritime internationale, étude effectuée par le Secrétariat de l'Organisation maritime internationale (OMI), 10 septembre 2008.

¹⁰⁷ BOISSON (P.), « L'impact des catastrophes maritimes », Actes de la conférence « Sécurité maritime et protection de l'environnement, évolution et perspectives du 11 au 13 mars 2002, <http://www.cub-brest.fr/safarseas/SESSION%201.pdf> (consulté en juin 2010).

¹⁰⁸ Annexe : Dates clefs dans l'histoire de l'Organisation, p.595.

¹⁰⁹ L'*Argo Merchant* battait pavillon du Libéria, le 15 décembre 1976, il s'est brisé en deux au large des États-Unis sur le banc de Nantucket. La rupture de la coque a provoqué le déversement de 30 000 tonnes de pétrole qui ont détruit une zone très poissonneuse.

¹¹⁰ Le 16 mars 1978, le pétrolier libérien *Amoco Cadiz*, contenant 230 000 tonnes de pétrole brut s'échoua sur les rochers de Portsall. Le 30 mars, la totalité du chargement se déversa dans la mer. Les fortes marées du mois de mars entraînèrent une pollution de plusieurs centaines de kilomètres de côtes.

1980¹¹¹ ont concentré les débats sur les conditions du contrôle des navires et justifié le renforcement de la mise en œuvre des compétences de l'État du port. Le naufrage de l'*Herald of Free Enterprise* en mars 1987¹¹² a rendu possible l'adoption de normes internationales sur la gestion de la sécurité (Code ISM) ; la catastrophe du *Scandinavian Star* en avril 1990¹¹³ confirma cette orientation et permit de le rendre obligatoire. En 1989, la marée noire provoquée par le naufrage de l'*Exxon Valdez*¹¹⁴ a favorisé le renforcement des normes internationales relatives à l'indemnisation des dommages dus à la pollution et à la révision de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) destinée à s'aligner sur les mesures unilatérales prises par les États-Unis. L'OMI n'aurait sans doute pas amplifié son action normative si les pétroliers *Haven*¹¹⁵, *Aegean Sea*¹¹⁶ ou *Braer*¹¹⁷ n'avaient pas sombré au début des années 1990. Le transport de passagers ne serait peut-être pas devenu une préoccupation constante si l'*Estonia*¹¹⁸, le *Dona Paz*¹¹⁹ ou le *Joola*¹²⁰ n'avaient pas fait plusieurs milliers de victimes. Enfin, l'OMI a accéléré sa modernisation grâce aux naufrages de l'*Erika*¹²¹, du *Prestige*¹²² et du *Ievoli Sun*¹²³, pour ne citer que les plus connus d'entre eux. La protection de l'environnement marin bénéficiera sans

¹¹¹ Le 7 mars 1980, le pétrolier malgache *Tanio* fit naufrage au nord de l'île de Batz et déversa sur le littoral costarmoricain environ 7000 tonnes de pétrole.

¹¹² Le ferry *Herald of Free Enterprise* fit naufrage le 6 mars 1987 causant la mort de 193 de ses passagers. Le rapport d'enquête a révélé différentes erreurs humaines, telles que la surcharge du navire et la mauvaise fermeture des portes avant qui a permis l'engouffrement de l'eau.

¹¹³ Le 7 avril 1990, le car-ferry *Scandinavian Star* alors qu'il se trouvait au large du Danemark fut victime d'un incendie qui fit 158 victimes. L'enquête révéla notamment : l'abandon du navire par le capitaine, son manque de diligence à tout mettre en œuvre pour sauver les passagers, la trop grande hétérogénéité et l'inexpérience de l'équipage pour lutter contre les incendies.

¹¹⁴ Le 23 mars 1989, le pétrolier *Exxon Valdez* s'échoua sur les côtes de l'Alaska déversant en mer 40 000 des 200 000 tonnes de pétrole brut de son chargement qui ont souillé les côtes.

¹¹⁵ Le 11 avril 1991, le pétrolier chypriote *Haven* explose et coule au large de Gênes avec 100 000 tonnes de pétrole brut dans ses soutes.

¹¹⁶ Le 3 décembre 1992, le pétrolier grec *Aegean Sea*, qui transportait 79 000 tonnes de pétrole, s'échoua près du port de La Corogne en Espagne. Une nappe de pétrole souilla une centaine de kilomètres de côtes entre La Corogne et le cap Prior.

¹¹⁷ Le pétrolier libérien *Braer* s'échoua le 5 janvier 1993 sur les côtes sud de l'archipel des Shetland avant de se disloquer. Une grande partie de sa cargaison de 84700 tonnes de brut s'est déversée dans l'océan. Les rapports mirent en évidence le comportement défaillant du capitaine qui n'avait pas su gérer une succession d'incidents.

¹¹⁸ Le ferry *Estonia* fit naufrage le 28 septembre 1994 en mer Baltique alors qu'il effectuait la liaison entre Talin et Stockholm. La catastrophe a fait 850 victimes parmi les passagers. Selon les rapports, la cause directe résidait dans la faiblesse des attaches de l'étrave mobile qui ont cédé sous la force des vagues.

¹¹⁹ Le 20 décembre 1987, un incendie se déclara à bord du ferry philippin *Dona Paz* suite à une collision avec le pétrolier *Victor* faisant environ 4300 victimes dont un millier d'enfants.

¹²⁰ Le *Joola* était un ferry qui assurait la liaison maritime Ziguinchor et Dakar, le 26 septembre 2002, il fit naufrage au large des côtes gambiennes causant la mort de plus de 1800 personnes. Le chargement du navire fut mis en cause.

¹²¹ Le pétrolier maltais *Erika* fit naufrage le 13 décembre 1999 avec à son bord 31000 tonnes de fuel lourd. Entre 19000 et 20000 tonnes se déversèrent en mer.

¹²² Le 13 novembre 2002, le pétrolier *Prestige* fit naufrage au large du cap Finistère de la Galice avec à son bord 77 000 tonnes de fuel lourd, 64000 tonnes se déversèrent dans l'océan.

¹²³ Le chimiquier *Ievoli Sun* battant pavillon italien fit naufrage le 30 octobre 2000 au nord de l'île de Batz alors qu'il transportait 6000 tonnes de produits chimiques. Il coula avec sa cargaison à 70 mètre de fonds.

doute du traumatisme généré par l'explosion de la plateforme de forage *Deepwater Horizon*¹²⁴. Les situations de crise ont permis à l'Organisation de devenir une institution importante au sein de l'ONU et incontournable pour le secteur maritime mais, si la démarche réactionnelle contribue à améliorer les conditions de sécurité en mer, une action internationale modernisée implique des travaux menés dans une logique de veille afin d'anticiper les dangers et d'adopter une démarche dynamique. Son perfectionnement requiert donc des efforts continus qui révèlent toutefois les limites des travaux de l'Organisation. En dépassant les oppositions de ses membres, l'OMI a gagné une dimension politique nécessaire à l'action dans le domaine de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement mais elle reste en retard sur les autres modèles de coopération proposés dans le domaine de la navigation aérienne ou dans les espaces régionaux.

B- Le maintien nécessaire d'une politique de réforme

47. La navigation maritime a été le vecteur de la création d'un espace international qui a permis la formation de la première industrie mondialisée. Aujourd'hui, 80 % des marchandises échangées dans le monde transitent par mer et le transport maritime reste le pilier du commerce international. Selon les chiffres de la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED)¹²⁵ qui effectue le suivi annuel de ces activités, le trafic maritime international a atteint 8,02 milliards de tonnes et poursuit sa progression alors que la flotte mondiale continue à se développer. Depuis le début des années 1980, le transport en conteneurs a été multiplié par quinze. Le transport d'hydrocarbures a lui aussi nettement augmenté malgré une chute importante des échanges dans les années 1990. Les vraquiers n'ont pas connu la même évolution car leur progression est demeurée constante. Seul le nombre de navires de divers a continuellement baissé depuis le début des années 1990. Les dix plus grands pavillons sont dans l'ordre décroissant le Panama, le Libéria, les Iles Marshall, Hong Kong, la Grèce, les Bahamas, Singapour, Malte et la Chine et le classement des propriétaires de navires par nationalité montre que les plus grosses flottes appartiennent à des intérêts japonais, grecs, allemands, chinois, norvégiens, coréens, américains, danois et britanniques¹²⁶.

¹²⁴ Le 20 avril 2010, une explosion a lieu sur la plateforme de forage *Deepwater Horizon* exploitée par le groupe BP et implantée au large des côtes américaines dans le golfe du Mexique. Une pollution sans précédent s'étend car aucune solution ne permet de stopper l'hémorragie d'hydrocarbures.

¹²⁵ CNUCED, Review of maritime transport, 2009, disponible sur le site officiel de l'Organisation www.unctad.org (Consulté en mai 2010).

¹²⁶ LACOSTE (R.) et CARIOU (P.), « Le transport maritime », in GUILLOTREAU (P) (Dir.) ; *Mare economicum*, Rennes, Presses universitaires, 2008, p. 324.

48. La mondialisation du commerce et des échanges maritimes¹²⁷ concerne tous les États et toutes les régions du monde. Elle comprend le déplacement des marchandises mais aussi leur exploitation; ses effets touchent l'ensemble des acteurs des maillons de la chaîne de transport depuis l'exploitant jusqu'au consommateur final. L'enjeu ne réside donc plus dans la coopération des pays transporteurs maritimes mais dans la coopération intégrée de tous les acteurs impliqués dans la navigation maritime dont la cause commune est de maîtriser les dangers du transport tout en garantissant son développement. La modernisation du système normatif suppose dès lors la reconnaissance et l'exploitation des liens entre les activités et les acteurs. Le décloisonnement des champs de compétence, des moyens et des actions correspond à la nécessaire modification des équilibres institutionnels. Cette révolution impose la limitation du libéralisme maritime qui n'est plus le principe unique de développement des activités maritimes et implique le renforcement du droit international¹²⁸. « *Aujourd'hui, les bouleversements que montre le droit de la mer résultent précisément de l'essor des techniques maritimes, comme de la multiplication et de la diversification des acteurs*¹²⁹ ». Ce constat que les professeurs René-Jean Dupuy et Daniel Vignes dressaient aux lendemains de l'adoption de la CMB reste d'actualité et désigne les défis à relever devant l'accélération des évolutions de la société maritime internationale, les changements au sein de la société mondiale et les nouveaux enjeux liés aux impacts sociaux et environnementaux du transport maritime.

49. Les défis de l'Organisation sont multiples et reposent sur l'adoption de règles communes aux répercussions économiques, géopolitiques, sociales, et environnementales. Depuis sa création, l'OMI a suivi l'évolution de la société internationale qui a elle-même largement bouleversé le secteur maritime, remettant en cause les équilibres fondateurs de son fonctionnement. C'est donc dans un perpétuel mouvement que les membres de l'Organisation ont progressivement mis en place un système susceptible de répondre aux objectifs fixés par la Convention de Genève. A la jonction du droit maritime, du droit des sociétés, du droit de l'espace et du droit de l'environnement, le plus grand défi auquel l'OMI est confrontée est sans doute de cultiver la diversité des domaines juridiques qui composent son champ d'attribution. Son action normative est imprégnée de cet environnement qui évolue au gré des vagues successives qu'elles soient dues à l'adhésion de nouveaux membres, à l'exploitation de nouvelles techniques, au développement de nouveaux trafics ou aux catastrophes

¹²⁷ VIGARIE (A.), *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995, p. 22 et s.

¹²⁸ L'évolution du droit international s'appuie sur la redéfinition de son objet et le bouleversement de la structure de la société internationale, BEIGZADEH (E.), « L'évolution du droit international public », in *Regards d'une génération sur le droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp. 75-78 ; DAILLIER (P.), FORTEAU (M.), PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p.83 et s.

¹²⁹ DUPUY (R.-J) et VIGNES (D.) (Dir.), *Traité du nouveau droit de la mer*, Paris, Éditions Economica, 1985, p. 10.

successives.

50. La mondialisation du transport maritime pose dès lors la question des sources normatives et de l'équilibre institutionnel au sein des organisations internationales devant l'affaiblissement des États face à l'économie globalisée. D'une gestion de la coopération entre les États, le rôle des organisations internationales évolue vers une conciliation de tous les intérêts des acteurs de la société internationale pour réunir les conditions d'une nouvelle gouvernance mondiale¹³⁰ censée élargir la prise en compte des différents intérêts et rééquilibrer les procédés de décision. L'action des acteurs repose dès lors sur l'« enjeu d'influence » où la légitimité d'une entité politique est déterminante¹³¹. Cette quête nécessite la redéfinition de la relation entre le droit et la globalisation économique ; elle correspond à l'articulation des instruments normatifs émanant des différentes branches du droit international. La gouvernance à laquelle participent les organisations internationales s'inscrit alors dans une approche intersectorielle fondée sur la conciliation des objets du droit. Les approches normatives intégrées, qui visent à la conciliation de plusieurs approches d'un même objet de droit, modifient dès lors le processus de création des instruments internationaux et contribuent à la mondialisation juridique qui correspond « *de manière limitée à l'amélioration du fonctionnement de la société internationale en lui apportant des éléments de bonne gouvernance mondiale.*¹³² ». Dans le domaine du transport maritime, l'uniformisation des règles et des usages nationaux représente le meilleur moyen de réduire les dangers liés à la navigation dans un secteur concurrentiel et impose un renouvellement de la démarche des organisations à vocation universelle. L'OMI doit dès lors répondre aux attentes de ses membres et initier ses propres chantiers normatifs dans une démarche dynamique.

¹³⁰ Emprunté au vocabulaire politique, le terme gouvernance est utilisé ici pour exprimer « *une certaine façon de prendre les décisions et d'harmoniser les intérêts, moyennant un renforcement de la concertation et de la négociation entre partenaires sociaux et pour le bien commun de la transparence et du contrôle.* », CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, 2007, p. 444. Sur le concept de gouvernance, voir notamment, HERMET (G.), KAZANCIGIL (A.) et PRUD'HOMME (J.F) (Dir.), *La gouvernance : un concept et ses applications*, Paris, Karthala, 2005, 228p. La Commission générale de terminologie et de néologie définit la gouvernance comme la « *manière de concevoir et d'exercer l'autorité à la tête d'une entreprise, d'une organisation, d'un État. La gouvernance s'apprécie non seulement en tenant compte du degré d'organisation et d'efficacité, mais aussi et surtout d'après des critères tels que la transparence, la participation, et le partage des responsabilités* » (JO 22 avril 2009). La gouvernance correspond à l'idéal démocratique : « *La Gouvernance vise plutôt à organiser le débat démocratique, à inventer de nouvelles configurations liant local et global, individuel et collectif, à donner sens aux projets par le processus même de leur élaboration concertée* », HEURGON (E.), LANDRIEU (J.) (Dir), *Prospective pour une gouvernance démocratique* : colloque Cerizy 1999, éd. L'Aube, 2000. La gouvernance nécessite la mise en place d'un cadre de conciliation spécifique : « *la somme des différentes façons dont les individus et les institutions, publics ou privés, gèrent leurs affaires communes. C'est un processus continu de coopération et d'accommodement entre des intérêts divers et conflictuels* », GRAZ (J-C), *La gouvernance de la mondialisation* : La Découverte, 2004, 122 p. v. Le Monde 30 novembre 2004).

¹³¹ REVEL (C.), *La gouvernance mondiale a commencé*, Editions Ellipses, Paris, 2006, p. 7.

¹³² WECKEL (P), « La mondialisation du droit », *Le Monde*, 24 juillet 2003, www.lemonde.fr (consulté en juin 2010).

51. Nettement handicapée par les conditions de sa création et son entrée en fonction, l'Organisation est toujours soumise à la volonté de ses membres qui collectivement en forment progressivement les nouveaux contours. Leur engagement, qui fonde l'existence de l'Organisation internationale, n'est valable que si les organes de cette dernière parviennent à déterminer des objectifs réalistes qui correspondent à sa capacité d'action. Si l'on considère la multiplication des normes contraignantes mais aussi des instruments non contraignants et les travaux continus de l'Organisation, son action normative est toutefois indéniable. Consciente de l'environnement historique, juridique, économique et sociologique du transport maritime, l'OMI dépasse, à travers l'action de ses membres, le carcan de sa structure qui malgré son évolution constitue encore la principale limite à son action. La phase de modernisation dans laquelle l'Organisation s'est engagée pousse à s'interroger sur l'action entreprise pour promouvoir un nouvel ordre maritime par la valorisation de la norme universelle. L'évaluation de sa capacité normative s'appuie sur sa légitimité, ses méthodes de travail et ses moyens. Cette analyse repose alors nécessairement sur des critères méthodologique classique comme les membres, les organes, le financement, le mandat ou l'approche comparatiste et des critères méthodologiques spécifiques liés à la singularité du domaine maritime comme le rôle central des acteurs privés ou la technicité du droit.

52. Devant les enjeux économiques, politiques et juridiques de la navigation maritime, l'institution spécialisée de l'ONU doit s'assurer de la cohérence de son action et exercer une vigilance constante sur l'encadrement juridique de la navigation maritime. Au-delà d'une tactique éphémère ou d'une nouvelle gouvernance hypothétique, c'est une véritable stratégie pour le renforcement de la coopération internationale et de la norme universelle qui doit être développée. Peu employée par les juristes, la notion de stratégie reflète pourtant la difficulté d'agir des organisations internationales dans un contexte de forte concurrence des sources du droit. La notion de stratégie vise à conférer « *un caractère conscient et calculé aux décisions par lesquelles on veut faire prévaloir une politique* »¹³³. Ce terme, dont la connotation militaire ne doit pas être considérée comme exclusive, reflète l'action humaine en fonction d'un but précis, il traduit la volonté et la difficulté de réalisation de ses objectifs, ce qui correspond nettement aux limites de la coopération internationale dans le domaine maritime. Déceler les fondements stratégique de l'action normative d'une organisation induit sa différenciation avec un opérateur simple exécutant. Notre propos ne consiste toutefois pas à ignorer la dissociation de l'OMI et de ses membres mais à apprécier si ces derniers ont, à travers l'OMI, une compétence stratégique commune et des moyens collectifs pour atteindre

¹³³ DE MONTBRIAL (T) et KLEIN(J.), Dictionnaire de stratégie, PUF, Paris, 2000, p. 527.

des objectifs préalablement définis. L'accidentologie maritime, l'impact des transports sur l'environnement ou les menaces aux navires sont multiples et l'encadrement de la navigation présente toujours d'importantes failles que l'OMI doit contribuer à résoudre. L'adjectif normatif, au sens large du terme, désigne ici l'ensemble des instruments de référence et ne se limite pas à la force contraignante du droit¹³⁴. Apprécier la stratégie normative de l'OMI consiste alors à percevoir les enjeux de son action et l'ensemble des moyens que les membres entendent mettre en oeuvre pour atteindre les objectifs communs définis par la Convention OMI et déterminés par les dangers persistants de la navigation maritime.

53. Devant l'ampleur de sa mission, la réforme de l'action normative de l'Organisation implique le développement de ses moyens. Nous considérons dès lors que l'élaboration d'une stratégie est centrale parce que consubstantielle de la notion d'acteur et qu'elle doit exprimer une position commune de ses membres. En effet, ce terme, emprunté au vocabulaire militaire, s'intéresse aux moyens engagés pour réaliser les buts généraux de la guerre. L'action normative de l'Organisation est incontestable, sa longévité et le nombre de ses instruments adoptés sont les meilleures preuves de l'ampleur de ses travaux, pourtant la mise en place d'une stratégie correspond à un degré supérieur d'action. A l'instar de tous les modèles de coopération, l'Organisation est un sujet de droit international qui pour en devenir un acteur doit définir les contours de sa stratégie normative. L'OMI est-elle toutefois capable d'engager une démarche dynamique impliquant le dépassement de sa fonction « d'animateur de réseau » pour représenter une force de création ou d'incitation à la création de normes internationales ?

54. Les nouveaux défis posent inévitablement les questions de l'assimilation des évolutions de l'industrie maritime et de la diversification des acteurs dans l'élaboration des normes comme autant de limites aux pouvoirs de l'Organisation. La présente étude propose d'évaluer l'action normative de l'OMI soumise d'une part aux contraintes politiques, économiques et sociales du secteur maritime et d'autre part aux défis d'un renouveau du transport maritime; dans cet objectif, elle s'appuie sur l'évolution de la structure de l'Organisation et son action sur les plus grands dossiers. Mettre en lumière l'action stratégique de l'OMI consiste à évaluer la progression de son processus normatif, qui conduit à la valorisation de son rôle, et relève de l'appréciation des enjeux et des moyens dont elle dispose. Compte tenu de la technicité des domaines qu'elle aborde, par une approche structurelle et matérielle, il s'agit de sonder sa capacité à valoriser les normes internationales à vocation universelle. Ainsi, la difficulté de parvenir à un équilibre institutionnel, la démarche compromissaire, l'adoption d'instruments non contraignants ou l'absence de moyen de

¹³⁴ THIEBIERGE (C.), « Introduction », in *La force normative Naissance d'un concept*, LGDJ, 2009, p. 43

contrôle sont étudiés à travers le prisme de la navigation maritime pour déterminer leurs effets et apprécier l'éventuelle vulnérabilité du droit international dans ce domaine. Au regard de son expérience, l'OMI a nettement façonné la coopération internationale autour d'un mode de production normative fondé sur le consensus dont la dynamique repose essentiellement sur l'entretien d'une action continue.

PARTIE I : PERFECTIONNER LE PROCÉDÉ CONSENSUEL DE PRODUCTION NORMATIVE

PARTIE II : ENTRETENIR LE RENFORCEMENT DES NORMES PAR L'ACTION CONTINUE

**PARTIE I: PERFECTIONNER LE PROCÉDÉ
CONSENSUEL DE PRODUCTION NORMATIVE**

55. Avec la création de l'OMCI, les grandes nations maritimes du début du XX^e siècle entendaient s'associer au système des Nations Unies pour coordonner les transports maritimes. En lui attribuant une fonction purement consultative sur des domaines spécifiques, ces États avaient pris soin de préserver leur liberté de réglementer le secteur des échanges commerciaux par voies maritimes¹³⁵. Le développement des échanges, la diversification des marchandises et la mondialisation du commerce ont pourtant justifié le renforcement de l'action concertée des États. Face à l'expansion du transport, les bouleversements politiques et économiques de la société ont marqué l'évolution de l'Organisation au sein du secteur maritime. En effet, sa mission qui consiste à l'élaboration de normes universelles, est rendue difficile par la continuelle confrontation des groupes d'intérêts sur des questions qui ne font pas l'unanimité et ses membres ont donc cherché à adapter son mode de fonctionnement à ses domaines de compétences¹³⁶. Enfin, comme dans l'ensemble des domaines du droit, la dissémination des compétences a conduit à la multiplication des sources normatives et à la fragmentation du droit¹³⁷. Ce phénomène combiné à l'apparition de nouveaux pavillons a bousculé le schéma mis en place par le petit groupe d'États composant l'UMCC. L'augmentation et la diversification des membres de l'Organisation l'amène donc aujourd'hui à entretenir la spécificité de son cadre institutionnel (TITRE I) alors que sa mission définie en tête de sa Convention l'expose à une délicate remise en question face aux stratégies particulières (TITRE II)

¹³⁵ SUDRE (F.), *L'OMCI : institutions spécialisées des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, pp. 14 et s.

¹³⁶ Les méthodes utilisées au sein de la famille des nations Unies ne sont pas unifiées compte tenu de la diversité des matières traitées. KBAIER (R.), *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'OMI: analyse méthodologique*, Thèse pour le doctorat d'État en droit public, Université de Rennes, 1987, p. 4.

¹³⁷ DELMAS-MARTY (M.), « La mondialisation du droit », in BAECHLER (J.) et KAMRANE (R.), *Aspects de la mondialisation politique*, Paris, Cahier des sciences morales et politiques, PUF, pp. 67-80.

TITRE I: LE MAINTIEN D'UN CADRE INSTITUTIONNEL SPÉCIFIQUE

56. La coopération internationale doit permettre l'élaboration de normes destinées à l'harmonisation du cadre réglementaire applicable à l'ensemble du transport maritime. Le renforcement des liens au sein de la communauté maritime sur la scène internationale s'appuyant sur une organisation intergouvernementale participe à la création d'un système propre au droit de la navigation maritime¹³⁸. Le procédé consensuel se base sur les conditions de l'émergence d'un compromis et favorise le maintien d'un lien constant entre les membres de l'OMI révélant la difficulté est de concilier les individualismes en faveur d'une reconnaissance élargie de l'autorité d'une décision.

57. L'élaboration de normes internationales dans le champ de la navigation maritime implique nécessairement un haut niveau d'expertise et la réunion de l'ensemble des acteurs concernés par le transport maritime. Sa fonction purement consultative attribuée par ses fondateurs a d'ailleurs poussé l'Organisation à développer une mission d'expertise qui reste un de ses principaux atouts. Même si l'apparition de nouveaux pavillons et l'élargissement de son domaine d'action n'ont pas remis en cause les principes fondateurs de son cadre de négociation mais entraîné quelques modifications. Ces aménagements consistaient à préserver l'unicité de son réseau participatif (CHAPITRE I) et à ajuster son procédé normatif (CHAPITRE II).

¹³⁸ NDENDE (M.), « Le nouvel ordre maritime international : histoire d'un mythe... », in LE GALL (Y.), GAURIER (D) et LEGAL (P.Y.), *Du droit du travail aux droits de l'humanité*, Rennes, L'univers des normes, PUF, 2003, p. 193.

CHAPITRE 1 : PRÉSERVER L'UNICITÉ DU RÉSEAU PARTICIPATIF

58. Pour mener une action à vocation universelle, la réunion d'un réseau important présente un important avantage pour une organisation internationale. En agissant dans son domaine d'intervention, l'Organisation doit s'appuyer sur les professionnels du secteur pour développer une mission d'expertise. Cette exigence est héritée de l'influence des acteurs privés, qui a longtemps exclu l'intervention des États¹³⁹. La multiplication des modèles de coopération internationale et le participation accrue des membres de la société civile au sein des *fora* internationaux ont ensuite incité l'Organisation à ouvrir son réseau participatif. L'animation des liens entre ses membres¹⁴⁰ est alors devenue un de ses principaux atouts. Dans cette perspective, l'unicité de son cercle découle de l'association d'une représentation universelle des États (SECTION I) et d'un réseau coopératif élargi (SECTION II).

SECTION I- UN RÉSEAU UNIVERSEL D'ÉTATS

59. « *Les buts de l'Organisation sont 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 toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par des navires et la lutte contre cette pollution et de traiter des questions administratives et juridiques liées aux objectifs énoncés dans le présent article* »¹⁴¹.

60. Depuis son origine, l'objet de l'Organisation est d'instituer un système de collaboration entre les gouvernements. Son action encourage l'adoption de normes internationales destinées à réduire les risques générés par la navigation maritime internationale. Ses 169 États membres représentent 98% de la flotte mondiale¹⁴² et constitue un indice fondamental d'évaluation de son action et de son influence sur le droit de la navigation maritime. Sans garantir le respect des normes adoptées, l'association des États dans un procédé de décision international correspond à la mondialisation des échanges commerciaux par voie maritime. En tant qu'organisation interétatique à vocation universelle, l'action de l'OMI est légitimée par l'adhésion massive des États (PARAGRAPHE I) et déterminée en fonction de leur participation (PARAGRAPHE II).

¹³⁹ BOISSON (P), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome XVI, 1998, p.177.

¹⁴⁰ CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime un cadre juridique de formation*, Thèse de droit privé, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, p.152.

¹⁴¹ Convention OMI, art. 1 a.

¹⁴² La flotte mondiale s'élève en 2008 à un 1,12 milliards de tonnes de port en lourd (tpl); UNCTAD/RMT/2008, *Étude sur les transports maritimes*, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, NewYork -Genève, 2008, p. 35; Annexe : Les États membres de l'OMI, p.584.

PARAGRAPHE I- L'ADHÉSION MASSIVE DES ÉTATS

61. La vocation universelle de l'action normative de l'OMI repose sur le nombre de membres qu'elle réunit. Dès lors, sa légitimité s'appuie avant tout sur l'attribution exclusive d'un statut de membre à part entière aux États¹⁴³ (A.) en faveur d'une représentativité de la société internationale (B).

A- Le statut de membre à part entière exclusivement reconnu aux États

62. Seuls les États peuvent devenir membre à part entière de l'Organisation¹⁴⁴. La procédure d'adhésion est spécifiquement prévue par la Convention OMI (A.1) et constitue un préalable nécessaire pour qu'un État jouisse des prérogatives liées à son statut (A.2).

A.1- La procédure d'adhésion en faveur d'une large ouverture

63. La procédure d'adhésion n'est pas spécifique à l'Organisation, elle traduit toutefois la volonté d'élargir le réseau étatique. Les conditions imposées par la Convention ne sont pas réellement contraignantes (A.1.a) et la rupture des liens avec un État est envisagée dans des cas très spécifiques (A.1.b).

A.1.a- Conditions d'attribution du statut de membre à part entière

64. La partie III de la Convention OMI offre aux seuls États la possibilité d'obtenir le statut de membre. Elle consacre donc la nature interétatique de l'institution. Le principe consiste à accepter l'adhésion de tous les États afin d'en réunir le plus grand nombre¹⁴⁵. Le texte distingue trois catégories d'États : les membres des Nations Unies, les États non membres des Nations Unies mais qui ont envoyé des représentants lors de la Conférence de Genève de 1948 et les autres États¹⁴⁶. Si la distinction entre les deux premiers groupes d'États

¹⁴³ Ce n'est pas le cas pour toutes les organisations internationales mais majoritairement pour les institutions spécialisées du système des Nations Unies qui ont pour objectif de développer des standards universels reconnus par le plus grand nombre. AMERASINGHE (C.F.), *Principles of the institutional law of international organizations*, Cambridge studies in international and comparative law, New series, General ed. Robert Y.Jennings, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, p.105.

¹⁴⁴ La Convention OMI dispose : « *Tous les États peuvent devenir Membres de l'Organisation conformément aux conditions prévues à la Partie III* », Convention OMI, art.4.

¹⁴⁵ Il est important pour une institution spécialisée des Nations Unies d'avoir une ouverture suffisante pour avoir une plus grande influence et développer son action. Le poids politique et moral de l'institution est fonction du nombre d'États membres compte tenu du domaine dans lequel elle intervient. C'est ainsi que l'OMI qui réunit 169 États membres exerce une influence morale sur le secteur maritime. Notons que la CNUCED compte 193 États membres, l'OIT compte 178 États membres, l'OACI réunit 190 États et l'OMS rassemble 192 États.

¹⁴⁶ « *Les membres des Nations Unies peuvent devenir Membres de l'Organisation en adhérant à la Convention conformément aux dispositions de l'art 71.* », Convention OMI, art. 5.

« *Les États non Membres des Nations Unies qui ont été invités à envoyer des représentants à la Conférence maritime des Nations Unies convoquée à Genève le 19 février 1948 peuvent devenir Membres en adhérant à la Convention conformément aux dispositions de l'article 71* », Convention OMI, art.6.

« *Tout État qui n'a pas qualité pour devenir Membre en vertu de l'article 5 ou de l'article 6 peut demander, par l'intermédiaire du Secrétariat général de l'Organisation, à devenir Membre ; il sera admis comme Membre*

n'emporte aucune conséquence procédurale car ils réunissent ipso facto les conditions requises, l'adhésion des candidats concernés par l'article 7 est en revanche soumise à l'agrément des deux tiers des États membres de l'Organisation¹⁴⁷. Cette disposition permet aux membres d'étudier le bien-fondé d'une candidature en évaluant l'intérêt maritime d'un État¹⁴⁸ dans un souci de protection des liens de coopération¹⁴⁹. Enfin, en vertu de l'article 10, un État ne peut devenir membre au mépris d'une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies. Ainsi rédigée, la partie III de la Convention consacre l'ouverture de l'Organisation, la place spécifique des membres fondateurs et le lien particulier entretenu au sein de la « constellation onusienne »¹⁵⁰.

65. La procédure d'adhésion est prévue par l'article 71 de la Convention OMI intitulé signature et acceptation :

«*Sous réserve des dispositions de la Partie III, la présente Convention restera ouverte pour la signature ou l'acceptation et les États pourront devenir parties à la Convention par :*

-la signature sans réserve quant à l'acceptation

-la signature, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation

-l'acceptation

*-l'acceptation s'effectue par le dépôt d'un instrument entre les mains du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. »*¹⁵¹

66. Sur le modèle des autres traités internationaux, la signature n'est pas décisive pour devenir membre mais l'acceptation est une condition impérative¹⁵². L'article 14 de la Convention de Vienne sur le droit des traités soumet l'adhésion d'un État à la ratification,

quand il aura adhéré à la Convention conformément aux dispositions de l'article 71, à condition que, sur la recommandation du Conseil, sa demande d'admission ait été agréée par les deux tiers des Membres de l'Organisation autres que les Membres associés », Convention OMI, art.7.

¹⁴⁷ Cette restriction est commune à l'ensemble des institutions spécialisées de l'ONU mais selon des conditions plus ou moins contraignantes dues principalement à la qualification de la majorité. Pour l'OMS, le vote sur l'adhésion d'un pays non membre de l'ONU se fera à la majorité simple alors que pour l'OACI il s'agit de la majorité des quatre cinquièmes de voix. MATHIEU (J-L), *Les institutions spécialisées des Nations Unies*, Paris, Éditions Masson, 1977, p 97.

¹⁴⁸ Dans le domaine de la navigation maritime, l'intérêt national s'apprécie en fonction de l'implication d'un État dans les activités de commerce maritime. Son évaluation est complexe car elle dépend de plusieurs facteurs parmi lesquels la capacité de transport d'un État, son désir de protéger le milieu marin, la capacité d'accueil des navires ou son positionnement sur la scène internationale; BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 41.

¹⁴⁹ Les deux dernières candidatures ont été enregistrées en 2008 et en 2009. Ce sont celles des Iles Cook et de l'Ouganda. La candidature des Iles Cook, qui n'ont pas le statut de membre auprès de l'ONU, a requis l'accord des deux tiers des États membres de l'OMI, « The cook Islands becomes 168th IMO Member state », *IMO NEWS*, Londres, IMO publication, n° 3, 2008, p. 12. L'Ouganda a engagé sa candidature suite à l'action de l'OMI dans le domaine de la navigation sur le lac Victoria, son adhésion a pris effet le 30 juin 2009.

¹⁵⁰ MOREAU DEFARGES (P.), « La réforme des institutions internationales », in *Archives de philosophie du droit*, Paris, Tome 47, Sirey, 2000, p. 233-242.

¹⁵¹ Convention OMI, art.71.

¹⁵² L'acceptation en droit international est similaire à la ratification car elle est « un acte postérieur à la signature dont l'accomplissement est nécessaire pour engager définitivement un État. », DALLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A), *Droit international public*, Paris, 8^{ème} édition., LGDJ, 2009, p. 153.

l'approbation ou l'acceptation du texte¹⁵³. Cette étape finale marque son consentement à être lié par la Convention et permet l'introduction de cette dernière dans l'ordre normatif des États¹⁵⁴. Cette acceptation est valable lorsqu'un instrument (dont les caractéristiques ne sont pas précisées) est déposé auprès du Secrétariat général des Nations Unies qui est le dépositaire de la Convention OMI¹⁵⁵. Conformément au droit international, si ce document comporte des réserves, celui-ci fait l'objet d'une décision de l'Assemblée de l'OMI et, par voie de conséquence, d'une communication à l'ensemble de ses États membres¹⁵⁶. Depuis que la Convention est ouverte à la signature et à l'acceptation des États, vingt et une réserves ont été émises auprès de l'Assemblée générale des Nations Unies¹⁵⁷ ; elles sont d'ordre diplomatique compte tenu de la création de l'État d'Israël et d'ordre technique sur l'étendue des compétences de l'Organisation. Au moment de son acceptation, l'Inde a émis ce dernier type de réserve en précisant la « *condition* » à son adhésion¹⁵⁸, plusieurs États ont alors suivi son exemple en se réservant la possibilité d'encourager et d'aider leur marine marchande nationale. Sur le modèle de la réserve émise par la Grèce ou le Danemark, plusieurs États ont plus globalement rejeté la compétence de l'Organisation en matière économique et commerciale en ces termes : « *Si l'Organisation venait s'occuper de questions revêtant un caractère purement commercial ou économique, le Gouvernement danois pourrait être amené à invoquer les dispositions de l'article 59 (actuel article 78) de la Convention, relative au retrait des membres de l'Organisation.* ».

¹⁵³ L'article 14 de la Convention est intitulé « *Expression par la ratification, l'acceptation ou l'approbation, du consentement à être lié par un traité* », Convention de Vienne sur le droit des traités, faite à Vienne le 23 mai 1969, entrée en vigueur le 27 janvier 1980 Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1155, p. 331.

¹⁵⁴ CARREAU (D.), *Droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 10^{ème} édition., 2009, p. 135 et s.; DALLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, 8^{ème} édition., LGDJ, 2009, p. 176 et s.

¹⁵⁵ La France adhère à la Convention OMCI par l'adoption de la Loi n°51-404 du 11 avril 1951, autorisation de ratification de la Convention signée à Genève du 6 mars 1948 sur l'Organisation consultative intergouvernementale de la navigation maritime, JORF du 12 avril 1951 page 3596. La Convention OMI est publiée en 1958 suite à son entrée en vigueur avec le Décret n° 58-905 du 27 septembre 1958, Publication de la Convention relative à l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime du 6 mars 1948, JORF du 3 octobre 1958, p. 9070.

¹⁵⁶ Une réserve s'entend d'une déclaration faite par un État, par celle-ci il vise à exclure ou à modifier l'effet juridique de certaines dispositions du traité dans leur application à cet État. Une réserve permet à un État d'accepter un traité multilatéral dans son ensemble tout en lui donnant la possibilité de ne pas appliquer certaines dispositions auxquelles il ne veut pas se conformer. Des réserves peuvent être faites lors de la signature du traité, de sa ratification, de son acceptation, de son approbation ou au moment de l'adhésion. Les réserves ne doivent pas être incompatibles avec l'objet et le but du traité. Ainsi, une réserve exige l'acceptation par l'organe compétent sous réserve de l'article 19 de la Convention de Vienne sur le droit des traités : « *toutes réserves incompatibles avec l'objet et le but du traité sont irrecevables.* » Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, Art 2 para.1 al.d) et art 19 à 23.

¹⁵⁷ Les États ayant émis des réserves lors de leur adhésion sont : le Bahreïn, le Cambodge, Cuba, le Danemark, les Émirats arabes unis, Équateur, l'Espagne, les États-Unis d'Amérique, la Finlande, la Grèce, l'Inde, l'Indonésie, l'Iraq, l'Islande, la Malaisie, le Maroc, le Mexique, la Norvège, la Pologne, le Sri-Lanka et la Suède,

¹⁵⁸ Le « *condition* » indienne est exposée dans les travaux du Professeur Frédéric Sudre qui traite du « *problème de l'admission de l'Inde à l'Organisation* », SUDRE (F.), *L'OMCI: Institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse droit public, Université de Montpellier, 1973, p. 78 et s.

A.1.b- Retrait, exclusion et suspension d'un État membre

67. Le retrait d'un État consiste soit à la dénonciation de la Convention par un membre soit à l'exclusion ou la suspension d'un membre par l'Organisation.

68. La procédure de retrait d'un État est tout d'abord prévue par la Convention OMI¹⁵⁹. Celle-ci est uniquement soumise à une notification qui émane directement de l'État membre ou de l'autorité responsable dans le cas d'un membre associé au moins douze mois après l'entrée en vigueur de la Convention. Le Secrétariat est alors chargé de diffuser la notification afin d'en informer chaque État membre de l'Organisation ; le retrait prend effet douze mois après le dépôt de la notification, ce délai correspond au temps nécessaire pour que cette décision soit communiquée à l'ensemble des États membres. Ensuite, la Convention envisage le retrait d'un membre en raison de l'adoption d'un amendement¹⁶⁰ ; dans ce cas précis, les délais sont écourtés : en effet, si la notification est déposée dans les soixante premiers jours du délai préalable à l'entrée en vigueur d'un amendement, le retrait de l'État est effectif au jour d'expiration de cette période antérieure à la prise en compte de l'amendement.

69. Le retrait d'un État peut découler d'une décision de l'Organisation mais les missions de l'Organisation dans ce domaine sont limitées car la Convention OMI ne prévoit pas de système de sanction comparable à celui de l'OIT¹⁶¹. Seule l'Assemblée des Nations Unies est autorisée à prononcer l'exclusion de certains membres si une résolution des Nations Unies le prévoit¹⁶². Enfin, une suspension du droit de vote peut être prononcée par les membres de l'OMI réunis au sein de l'Assemblée mais le cas est uniquement envisagé lorsque les

¹⁵⁹ Convention OMI, art. 78, Annexe : Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, p.570.

¹⁶⁰ Convention OMI, art. 71.

¹⁶¹ Le système prévu par la Constitution de l'OIT envisage clairement le recours contre le non respect d'un engagement par un gouvernement. L'article 22 de la Convention stipule : « *Chacun des membres s'engage à présenter au Bureau international du travail un rapport annuel sur les mesures prises par lui pour mettre à exécution les conventions auxquelles il a adhéré. Ces rapports seront rédigés sous la forme indiquée par le Conseil d'administration et devront contenir les précisions demandées par ce dernier.* » De cet article découle un ensemble de dispositions relatives à la saisie du Bureau international du travail et au règlement des différends devant la CIJ, Constitution de l'OIT signée sous l'égide du traité de Versailles en 1919, disponible sur le site de l'OIT, www.ilo.org, 10/02/2009. Sur l'OIT voir notamment : THOMAS (A.), « L'Organisation internationale du travail, Origine, développement Avenir », *RIT*, n°1, 1921 et repris dans la même revue en 1996 ; TORTORA (M.), *Institutions spécialisées et organisation mondiale : études des relations de l'OIT avec la SDN et l'ONU*, Bruxelles, Établissement Émile Bruylant, 1980 ; GHEBALI (V.-Y.), *The international Labour Organization : a case study on the evolution of UN specialised agencies*, Nijhoff, 1989, 291p.; BARTOLOMEI DE LA CRUZ (H.G.), EUZEBY (A.), *L'Organisation internationale du travail*, Paris, PUF, Que sais-je ?; 1997, 128p.; MAUPAIN (F.), L'OIT, la justice sociale et la mondialisation, *RCADI*, Tome 278, 2000, pp.201-396; BLANCHARD (F.), *L'Organisation internationale du travail. De la guerre froide à un nouvel ordre mondial*, Paris, Éditions du Seuil, 2004. Sur le rôle de l'OIT dans le secteur maritime : CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime, un cadre juridique en formation*, Thèse de droit privé, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix Marseille, 2009, p.139 et s.

¹⁶² La Convention OMI mentionne clairement : « *Aucun État ou territoire ne peut devenir ou rester Membre de l'Organisation contrairement à une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies.* », Convention OMI, art.10.

engagements financiers d'un État ne sont pas honorés. Ainsi, l'article 61 de la Convention prévoit « *Tout membre qui ne remplit pas ses obligations financières vis-à-vis de l'Organisation dans un délai d'un an à compter de la date de leur échéance n'a droit de vote ni à l'Assemblée, ni au Conseil, ni au Comité de la sécurité maritime, ni au Comité juridique, ni au Comité de la protection du milieu marin, ni au Comité de coopération technique, ni au Comité de simplification des formalités ; l'assemblée peut toutefois, si elle le désire, déroger à cette situation.* ». Il ne s'agit pas clairement d'un droit de sanction mais de la faculté de faire pression sur les États tentés de ne pas respecter leurs obligations financières. Cette mesure exceptionnelle n'est envisagée que dans le cas de non paiement des contributions financières et ne peut être entendu comme un moyen de sanction en cas de non respect des conventions ou des décisions prises par l'Organisation. En outre, la suspension n'est pas systématique et l'Assemblée peut sans limite déroger à cet article¹⁶³ toutefois cette prérogative s'est révélée essentielle pour maintenir les travaux de l'Organisation en période de crise¹⁶⁴. Enfin, le règlement intérieur de l'Assemblée, sans prévoir explicitement un système de sanction, permet d'exercer une pression supplémentaire sur les États mauvais payeurs puisque l'article 56 ter du règlement intérieur de l'Assemblée prévoit : « *Tout membre désireux d'être élu au Conseil doit s'être acquitté de ses obligations financières envers l'Organisation ou s'être engagé, au moins un mois avant l'Assemblée à respecter un échéancier qu'il aura soumis au Secrétaire général et avoir respecté un échéancier antérieurement approuvé.* ». Ainsi, même si le budget de l'Organisation est essentiel à son fonctionnement, l'Assemblée n'a aucun véritable moyen de contrainte et ne peut qu'inviter vivement les États à respecter leur engagement¹⁶⁵.

¹⁶³ L'article 56 bis du règlement intérieur de l'Assemblée prévoit : « *tout membre désirant solliciter pour lui-même une dérogation aux dispositions de l'article 61 adresse par écrit, au moins un mois avant l'Assemblée, une demande au Secrétaire général indiquant les motifs de sa démarche ainsi qu'un échéancier précisant les modalités et les dates de paiement des arriérés* », cette demande est alors transmise au Conseil qui doit formuler un avis avant que l'Assemblée tranche sur la dérogation accordée aux États. Documents de base, Londres, IMO publication, 2004, p. 43.

¹⁶⁴ Les retards dans le paiement des contributions de certains États membres ont entraîné d'importantes répercussions sur les dépenses de l'Organisation et fragilisaient son action. En 1988, l'Assemblée a adopté la Résolution A 629 (15) contenant un plan d'incitation au règlement des contributions. Cette initiative visait à préserver sa capacité financière suite aux « *mesures draconiennes de réduction des coûts qui avaient pesé sur la crédibilité et l'efficacité du fonctionnement de l'Organisation* ». Plus tard, un second paquet de mesures prévoyait la révision de la formule de répartition des contributions et les mesures de renforcement du règlement intérieur de l'Organisation concernant le droit de vote. Lors de sa vingt-cinquième session, l'Assemblée avait refusé d'attribuer une dérogation à 18 membres dont 8 n'avaient toujours pas régularisé leur situation lors de la vingt-sixième session mais aucune nouvelle demande de dérogation n'avait été formulée auprès de Secrétaire général, A 26/4, Application de l'article 61 de la Convention portant création de l'OMI Rapport du Conseil à l'Assemblée sur toute demande de dérogation émanant de membres de l'Organisation, Note du Secrétaire général du 23 septembre 2009.

¹⁶⁵ En 2001, l'Assemblée souligne une nouvelle fois la relation entre le budget de l'Organisation et la pérennité de son action et déplore les préoccupations relatives à la gestion financière de l'Organisation. Elle adopte la disposition suivante : « *Prie tous les membres du Conseil de donner l'exemple à cet égard en versant*

A.2- Les droits et obligations des États membres

70. Les droits et les obligations conférés aux États en conséquence de leur adhésion et de l'obtention de leur statut de membre sont précisés à l'article 9 de la Convention OMI. La distinction entre les États membres et les États associés repose sur l'exercice du droit de vote et sur l'éligibilité au Conseil¹⁶⁶. Le statut des États membres constitue la base des travaux menés au sein de l'OMI, la Convention encadre précisément la représentation des États au sein de chaque organe. Son dispositif doit aussi garantir le bon fonctionnement de l'institution et des conditions propices au développement de son action.

71. Conformément aux principes de fonctionnement de l'organisation intergouvernementale, les États auront le droit de se voir attribuer la présidence de l'Assemblée ou de tout autre organe¹⁶⁷ afin d'en guider le travail. La représentation au sein du Conseil constitue aussi un droit fondamental des États et l'élection des 40 membres, qui le composent, se fait conformément aux dispositions de l'article 17 de la Convention.

72. Évidemment, le fonctionnement d'une institution de la famille des Nations Unies comme l'OMI, qui s'appuie sur un système de décision majoritaire, rend fondamental la question du droit de vote des États membres. Principal atout des États, il est prévu par l'article unique de la Partie XIV de la Convention¹⁶⁸. Les principes posés par cet article sont valables dans tous les comités pour toutes les décisions pour lesquelles le vote est nécessaire. Selon cette disposition, chaque État membre dispose d'une voix sans considération de l'importance de sa flotte, de la longueur de sa côte ou de l'impact du commerce maritime sur son économie. Ce principe vise à assurer, l'égalité entre les membres même si nous verrons que la démarche consensuelle de la négociation des textes nuance la stricte égalité des participants.

promptement leurs contributions pour l'année en cours » Rés. A 904 (22), Arriérés de contributions-fonds de roulement, Résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 29 novembre 2001. En 2010, l'Assemblée toujours saisi sur les arriérés de contributions des États membres adopte une résolution dans laquelle elle note : « *qu'il est dans l'intérêt de tous les États Membres de régler leur contributions dans les meilleurs délais afin que l'Organisation puisse se consacrer à ses objectifs premiers, qui sont d'améliorer la sauvegarde de la vie humaine en mer et de réduire la pollution des mers par les navires.* », Rés A 1016 (26), Arriérés de contributions, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session le 2 décembre 2009.

¹⁶⁶ « *Un membre associé a les droits et obligations reconnus à tout Membre par la Convention, à l'exception du droit de vote et du droit de faire partie du Conseil. Sous cette réserve, le mot « Membre » dans la présente Convention, est considéré, sauf indication contraire du contexte, comme désignant également les Membres associés.* », Convention OMI, art.9.

¹⁶⁷ La Convention OMI énumère les fonctions de l'Assemblée. La première concerne l'élection au début de chaque session ordinaire, d'un président et deux vice-présidents. Choisis parmi les délégations présentes, ces délégués restent en fonction jusqu'à la session ordinaire suivante. Notons que les pratiques diplomatiques de l'Organisation poussent les membres à choisir le président et les vice-présidents pour leur expérience. En effet, ces fonctions supposent une implication importante des candidats et des capacités à diriger et assurer la cohérence d'une séance face aux délégations des États membres, Convention OMI, art.15.

¹⁶⁸ La partie XIV de la Convention OMI est intitulée « Vote », elle comporte un article unique qui prévoit les conditions de vote communes à tous les organes de l'institution.

La Convention reconnaît ainsi la libre participation des États aux négociations¹⁶⁹ par l'octroi d'un droit de vote identique conforme au principe d'égalité entre les États qui correspond au schéma traditionnel des Nations Unies¹⁷⁰. L'article unique de la partie XIV prévoit en outre que chaque prise de décision nécessitant le vote se fera à la majorité des suffrages soit simple ou soit qualifiée aux deux tiers. Enfin, la Convention précise les modalités du décompte des votes puisqu'elle en exclut explicitement les abstentions afin d'inciter les délégations à prendre position. Nous verrons que les dispositions relatives au droit de vote des États, plus particulièrement le principe selon lequel un État possède une voix, sont neutralisées par la pratique du consensus qui supprime l'usage du vote. Cette démarche consensuelle induit que l'égalité des membres n'est plus l'unique priorité mais que l'émergence d'un accord entre les membres est encore plus essentielle. Le procédé consensuel dans la prise de décision pose alors la question centrale de l'influence des États au sein de l'Organisation.

73. Le calcul des contributions financières, dont l'Organisation dépend, traduit nécessairement le déséquilibre entre les États au cours des discussions. En effet, au-delà de la prise de décision, la pérennité de l'action de l'Organisation dépend d'un investissement financier important¹⁷¹. Les ressources des organisations internationales sont généralement basées sur la contribution obligatoire des États, les subventions étatiques ou les dotations provenant d'autres organisations¹⁷². Au sein des Nations Unies, le calcul des contributions étatiques se fait selon deux schémas : le barème ou les classes¹⁷³. Chaque organisation prévoit

¹⁶⁹ En pratique, il est rarement fait usage de la procédure de votation excepté pour les élections au Conseil. En effet, nous verrons que la prise de décision se fait principalement par consensus.

¹⁷⁰ « *Tous les États jouissent de l'égalité souveraine. Ils ont des droits et des devoirs égaux et sont des membres égaux de la communauté internationale, nonobstant les différences d'ordre économique, social, politique ou d'une autre nature* », Résolution 2625(XXV), Déclaration des principes de droit international touchant les relations amicales et la coopération entre les États conformément à la Charte des Nations Unies, le 24 octobre 1970. Sur l'égalité des États au sein des organisations internationales, voir notamment LAGRANGE (E.), *La représentation institutionnelle dans l'ordre international, une contribution à la théorie de la personnalité morale des organisations internationales, études de droit international*, La Hague, Kluwer law international, 2002, 608p.

¹⁷¹ Le budget de l'OMI est très inférieur à ceux des autres organisations de la famille de l'ONU. Lors de sa visite en 2005, le Secrétaire général de l'ONU a d'ailleurs salué l'efficacité d'une organisation qui dispose de peu de moyens, www.imo.org (site consulté en juin 2010).

¹⁷² LEWIN (A.), « Le groupe de Genève et les budgets de la famille des Nations Unies : vingt années d'efforts pour aboutir à la croissance zéro », *AFDI*, 1984, pp. 637-648 ; ZARB (A. H.), *Les institutions spécialisées du système des Nations Unies et leurs membres*, Paris, Éditions A.Pédone, 1980, p. 422.

¹⁷³ Le système de classe de contribution est basé sur des unités. Au moment de l'adhésion d'un État, celui-ci choisit une classe qui correspond à la contribution annuelle à verser à l'Organisation. Ce système vise à répartir la charge financière d'une organisation en fonction de la capacité des États. Sa pratique décline vers 1959. Selon ce procédé, chaque classe existante est affectée d'un certain nombre d'unités variant avec la classe. Cela permet aux États membres de s'inscrire dans l'une des classes figurant dans un tableau arrêté par l'organisation concernée. Ce système est encore utilisé par l'Union postale universelle (<http://www.upu.int/fr/index.html>, consulté en mars 2010). DUPRE (J.-P.), *Rapport fait au nom de la Commission des affaires étrangères sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation du septième protocole additionnel à la Constitution de l'Union postale universelle*, Assemblée nationale, n° 164, 18 septembre 2007, p. 1 ; MATHIEU (J.-L.), *Les institutions spécialisées des Nations Unies*, Paris, Éditions Masson, 1977, p. 427.

ses propres modalités de calcul des contributions dans le respect de sa charte constitutive et des normes comptables du système des Nations Unies¹⁷⁴. Le mode de calcul varie le plus souvent en fonction des missions de l'Organisation et la capacité financière des États. La formule qui détermine les contributions au budget de l'OMI est spécifique puisqu'elle prévoit la prise en compte du pourcentage de la flotte marchande immatriculé par un État¹⁷⁵. En 1948, ce mode de calcul révélait la volonté des grands pavillons traditionnels de contrôler l'action de l'OMCI¹⁷⁶ en préservant leur ascendant financier. Très rapidement, le transfert du tonnage mondial au profit de nouveaux pavillons moins coûteux et la concurrence des registres ont bouleversé le rapport des États au sein de l'Organisation. Ayant subi quelques modifications depuis la création de l'Organisation¹⁷⁷, ce mode de calcul prend en compte : la nature même du transport maritime, les compétences exclusives traditionnellement reconnues à l'État du

¹⁷⁴ Dans les notes relatives aux comptes, le Conseil rappelle systématiquement que : « *Les comptes de l'OMI sont tenus conformément au règlement financier de l'OMI adopté par l'Assemblée, aux Règles de gestion financières établies par le Secrétaire Général en vertu de ce règlement, aux normes comptables du système des Nations Unies et aux principes comptables généralement reconnus.* », C 102/5 (b), Gestion des ressources, Examen des perspectives budgétaires pour 2009, Note du Secrétaire général du 27 avril 2009, annexe, p. 54.

¹⁷⁵ Le budget OMI pour l'année 2009 s'élevait à 49 730 300 Livres suite à une hausse de 9,8% en 2008 et 2,9% en 2009. Cette hausse du budget correspond à l'augmentation des charges notamment salariales de l'Organisation et la hausse légère du budget lié à programme d'action. Sur le budget général, 24 394 255 livres proviennent directement de la contribution des États: dont 4 683 032 livres du Panama, 2 100 248 livres du Libéria, 1 227 968 des Bahamas, 1 146 457 du Royaume-Uni, 1 000 898 livres de Grèce, 994 487 livres de Singapour, 996 598 livres des Iles Marshall, 841 854 livres du Japon, 797 893 livres de la Chine et 790 016 livres des États-Unis, C102/5(b), op cit, p. 22 et s.

¹⁷⁶ L'Assemblée adopte en janvier 1959 le barème de répartition des charges de l'Organisation entre ses États membres, celui-ci prévoit la prise en compte de deux éléments : « *la contribution de base calculée en fonction du pourcentage de la contribution des États membres au budget de l'Organisation des Nations Unies pour l'année considérée et une contribution supplémentaire calculée pour chaque État Membre, en fonction du tonnage brut de ses navires, tel qu'il figure dans la dernière édition des tableaux statistiques du Lloyd's Register of Shipping à raison d'une part unitaire par tranche de mille tonneaux.* ». D'abord prévu comme formule provisoire, la répartition des dépenses selon cette formule fut adoptée dans son état actuel depuis 1965, Rés 76/IV, Répartition des dépenses entre les États membres, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 24 septembre 1965. En 1959, les contributions de base représentaient 17% du budget des quotes-parts, alors que les contributions en fonction du tonnage représentaient 83%. En 1983, les contributions de base ne représentent plus que 2% et les contributions en fonction du tonnage correspondent à 98% de ces ressources. La formule est rappelée au cours de l'examen des règles financières en vue d'éventuelle modification, A 25 (17) (d), Gestion des ressources, Examen du cadre financier de l'Organisation conformément à la résolution A 969 (24) de l'Assemblée, présenté à l'Assemblée par le Secrétariat lors de sa vingt-cinquième session le 26 juillet 2007.

¹⁷⁷ La première révision de la formule de calcul effectuée en 1983 visait un rééquilibrage du ratio entre contribution de base et contribution en fonction du tonnage ; l'objectif de 10 % pour la première et 90% pour la seconde semblait pouvoir être atteint. Telle qu'adoptée par la Résolution A 550 de l'Assemblée, la contribution de base était calculée sur la base d'une échelle à 8 niveaux correspondant aux contributions à l'ONU. La valeur de chaque unité de base était obtenue en divisant 10% de la contribution totale pour l'exercice pertinent par le total des unités de base pour tous les États membres et les membres associés. La contribution supplémentaire calculée en fonction du tonnage se basait sur les statistiques diffusées par le Lloyd's Register of shipping auxquelles étaient ôtés 50 000 tonneaux à raison d'une part unitaire par tranche de 1000 tonneaux. A sa seizième session ordinaire, l'Assemblée commande l'étude d'une éventuelle révision du mode de calcul compte tenu de la situation financière critique de l'Organisation due à l'augmentation continue du montant des arriérés. Le Conseil entérine cette décision en basant son étude sur quatre éléments : l'introduction d'une contribution minimale représentant 2,94% du montant annuel total mis en recouvrement, la révision du calcul de contribution de base en fonction de la capacité de paiement mesurée d'après la répartition actuelle en tranches des contributions à l'ONU, le relèvement de la contribution de base à 12,13% du montant annuel total mis en recouvrement et la réduction de la contribution correspondant au tonnage pour la ramener à 84,93% du montant total mis en recouvrement.

pavillon et la capacité de paiement des États¹⁷⁸. Ce dernier critère a d'ailleurs fait l'objet d'une attention particulière lors de la révision des modalités de répartition des contributions compte tenu des effets néfastes, au point de compromettre son action, de l'augmentation des arriérés en 1983 sur le budget de l'Organisation. Le barème actuel de répartition des dépenses annuelles est calculé selon une formule intégrant la participation au budget de l'ONU et la jauge brute des navires d'un pavillon¹⁷⁹. Cette formule, adoptée par l'Assemblée sur proposition du Conseil en 1991¹⁸⁰, est incluse dans le plan d'incitation visant à encourager un prompt versement des contributions¹⁸¹ par la révision du règlement financier¹⁸².

¹⁷⁸ L'Assemblée de l'OMI considère que la formule de calcul des contributions constitue : « *Un compromis délicat qui prend en compte les différents intérêts et les arguments complexes des États membres.* » Rés. A 942(23), Programme de travail et budget pour le vingt-troisième exercice financier (2004-2005), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003.

¹⁷⁹ Le cadre financier actuel a été approuvé, à l'issue de longs débats, par l'Assemblée à sa dix-septième session tenue en novembre 1991, sur la base des recommandations formulées par le Conseil à sa seizième session extraordinaire. Depuis le 1^{er} janvier 1992, le barème de répartition des dépenses annuelles entre les Membres et les Membres associés est fondé comme suit :

« -Chaque Membre et chaque membre associé sont tenus de verser :

1-une contribution minimale représentant 2.94% du montant budgétaire total à recouvrer divisé également entre les Membres (50% pour les membres associés) ;

2- Une contribution de base calculée d'après le tableau suivant :

Catégorie	Contribution à l'ONU (en pourcentage)	Nombre d'unités de base
1	0,01 – 0,05*	0
2	0,01 – 0,05	1
3	0,06 – 0,25	10
4	0,26 – 1,00	25
5	1,01 – 1,50	48
6	1,51 – 2,00	87
7	2,01 – 4,00	140
8	4,01 – 7,00	201
9	7,01 – 10,00	275
10	Plus de 10,00	625
Membres associés	-	0

La valeur de chaque unité de base est obtenue en divisant 12'5% du montant budgétaire total à recouvrer moins le total des contributions minimales pour l'exercice pertinent par le total des unités de base pour tous les Membres

3- une contribution supplémentaire calculée, pour chaque Membre, en fonction du tonnage brut de ses navires tel qu'il apparaît dans la dernière édition du Lloyds's Register of shipping, moins cinquante mille tonnes, et à raison d'une part unitaire par tranche de mille tonnes et, pour chaque Membre associé, en fonction de la moitié du tonnage brut de ses navires, moins cinquante mille tonnes, et à raison d'une part unitaire par tranche de mille tonnes. », Rés. 726 (17), Répartition des dépenses entre les États membres et amendements au Règlement intérieur de l'Assemblée, Résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session, le 1^{er} novembre 1991.

¹⁸⁰ « L'Assemblée répartit le montant des dépenses entre tous les Membres selon un barème établi par elle-même, compte tenu des propositions du Conseil à ce sujet », Convention OMI, art.55.b.

¹⁸¹ Ce plan s'articule en plusieurs points : principe d'attribution des points d'incitation, formule de calcul de ces points, l'édition d'un rapport sur les points obtenus par chaque État Membre, communication des intérêts perçus sur les contributions reçues au cours de l'année et redistribution de ces bénéfices.

¹⁸² Le règlement financier est amendé par l'introduction de l'article 6.1.b qui stipule : « *tout excédent de caisse apparaissant au fonds général à la clôture d'une année civile est réparti entre les États membres premièrement aux fins de remboursement dus en vertu de tout plan d'incitation au règlement des contributions établi par l'Assemblée et, deuxièmement, au prorata des versements faits pour l'année au titre de contributions autres que la contribution de base. Le 1^{er} janvier suivant l'année au cours de laquelle la vérification des comptes de l'année en cause est terminée, le montant de l'excédent de caisse qui doit être réparti est libéré et affecté à la liquidation en tout ou en partie : premièrement des avances dues au fonds de roulement, deuxièmement des arriérés de contribution, troisièmement des contributions au titre de l'année civile suivant celle au cours de laquelle la vérification des comptes a été terminée.* », Rés. A 629 (15), Arriérés de contributions, adoptée par l'Assemblée

74. Les États du pavillon restent donc visés par ce mode de calcul et la plupart des États fondateurs ne figurent plus parmi les principaux contribuables au budget de l'Organisation. A l'heure actuelle, les dix premiers pavillons qui représentent environ 80% de la flotte sont: le Panama, le Liberia, la Chine, Malte, les Bahamas, Singapour, la Russie, Barbades et Antigua, Hong-Kong et l'Indonésie. Principales sources du budget général de l'OMI, quatre d'entre eux figurent sur la liste des 32 pavillons de complaisance éditée par la Fédération internationale des transports (ITF). Le déséquilibre qui résulte de la forte concentration du tonnage sous des pavillons de libre immatriculation marque nécessairement l'action menée par l'Organisation: même si la diversité des situations montre que les pavillons internationaux ne sont pas tous complaisants et qu'ils présentent une importante diversité concernant le niveau de sécurité, il reste paradoxal qu'un État puisse être à l'origine d'une norme qu'il ne contribue pas toujours à faire appliquer. Dès lors, le barème de répartition des dépenses annuelles doit prendre en compte les défaillances de certains pavillons afin d'en limiter l'influence sur le centre décisionnel. Établir des critères plus diversifiés que le tonnage pourrait permettre un rééquilibrage des dépenses entre les États membres: ainsi, au-delà du tonnage des registres, la prise en compte de l'activité portuaire ou de la fréquentation de la mer territoriale d'un État y contribuerait. Ce rééquilibrage du financement de l'Organisation doit être engagé dans un souci de maintenir l'action de l'OMI, de pérenniser ses travaux et de renforcer sa crédibilité.

B- La progression vers une représentation universelle

75. L'OMI réunit aujourd'hui 169 États membres et trois membres associés soucieux d'intégrer le processus de coopération relatif à la navigation maritime internationale. La concurrence maritime est forte et l'évolution du secteur pousse les pays à adhérer à l'Organisation; le rythme des adhésions est très irrégulier, il est déterminé conjointement par la naissance de nouveaux États, par l'éclatement d'autres ou encore par l'adoption de nouvelles réglementations¹⁸³. Une large adhésion des États et une représentation des intérêts étatiques sont nécessaires pour adopter une norme universelle reconnue. Les vagues successives d'adhésion (B.1) ont doté l'Organisation d'une véritable représentativité des intérêts étatiques dans le domaine de la navigation maritime (B.2).

B.1-Les vagues successives d'adhésion

lors de sa quinzième session le 20 novembre 1987.

¹⁸³Dans son ouvrage, Philippe BOISSON analyse le rythme des adhésions entre 1958 et 1993. Il identifie trois grandes vagues successives: 1958 à 1960 avec la volonté des États tiers de s'intégrer dans le commerce maritime mondial, 1973 à 1976 avec les nouvelles adhésions dues à l'adoption de la convention sur le droit de la mer et enfin à partir de 1993 avec l'éclatement du bloc soviétique. BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 41.

76. Le secteur maritime était fortement imprégné par le nationalisme¹⁸⁴, cela explique les réticences des États à signer la Convention de Genève: malgré les précautions prises par ses fondateurs, les États sont restés méfiants face à l'impact d'une telle coopération dans le domaine de la navigation maritime. Pourtant, depuis 1958, l'Organisation s'est progressivement imposée comme le plus large forum de coopération dans le domaine du transport maritime : ses atouts résident principalement dans la diversité et le nombre d'États réunis en son sein.

77. L'article 60 de la Convention fixe les conditions de son entrée en vigueur : « *La présente convention entrera en vigueur lorsque vingt et une nations, dont sept devront posséder chacune un tonnage global au moins égal à un million de tonnes de jauge brute, y auront adhéré conformément aux dispositions de l'article 57* »¹⁸⁵. Dix ans ont été nécessaires à la réunion d'un nombre suffisant de signatures pour l'entrée en vigueur de la Convention et l'adhésion du Japon, le 17 mars 1958, a finalement validé la création de l'Organisation¹⁸⁶. La réussite et la légitimité de ses travaux dépendent directement du nombre d'États adhérents.

78. En 1958, l'OMCI est considérée comme un club réunissant les plus grandes puissances maritimes qui représentent directement les armateurs et les affréteurs. Les États membres se sont ensuite diversifiés du fait en particulier de la naissance de nouveaux États issus de l'important mouvement de décolonisation et de l'élaboration de nouvelles conventions qui ont attiré de nouvelles adhésions. Les États maritimes traditionnels ont perdu leur spécificité au bénéfice de nouveaux États qui ont rapidement centralisé l'essentiel de la flotte maritime de commerce.

79. De 1958 à 1962, les adhésions adoptèrent un rythme régulier de cinq à huit nouveaux États par an. Cette progression était due à la volonté de certains États de ne pas être exclus du cercle privilégié des membres de l'OMCI, ainsi l'Allemagne, le Danemark et la Finlande ont adhéré dès 1959 suite à l'entrée en vigueur de la Convention. Ensuite, l'association des États en développement correspond au mouvement de décolonisation : les gouvernements étaient

¹⁸⁴ LUCCHINI (L.) et VÖCKEL (M.), *Les États et la mer, le nationalisme maritime*, Notes et études documentaires, Paris, La documentation française, 1978, p.33.

¹⁸⁵ Ces mesures supposent que l'Organisation ne pouvait voir le jour qu'à la condition d'une acceptation de la Convention par les États possédant une flotte importante. Il s'agissait pour les États traditionnellement maritimes de s'assurer que l'Organisation ne verrait le jour que par leur volonté.

¹⁸⁶ N'ont adhéré que les plus grandes puissances maritimes soucieuses de conserver leur suprématie en matière de transport maritime. Ils étaient aussi les seuls États en mesure de fournir les ressources humaines nécessaires à une participation active au sein du Conseil et du Comité de sécurité maritime. En 1958, l'OMCI est composée, dans l'ordre chronologique de leur adhésion, par : le Canada, le Royaume-Uni et l'Irlande du Nord, les Pays-Bas, les États-Unis, l'Irlande, la Birmanie, la Belgique, l'Australie, la France, l'Israël, l'Argentine, Haïti, la République Dominicaine, le Honduras, le Mexique, la Suisse, l'Équateur, l'Italie, l'Iran, la République Arabe Unie et le Japon.

alors soucieux de montrer leur volonté de participer aux instances internationales¹⁸⁷. Le mouvement nationaliste entraîna la diversification des ordres juridiques et les enjeux de la navigation maritime incitèrent les États à organiser leur coopération. L'arrivée massive de nouveaux membres contribua alors au développement d'une société maritime mondiale¹⁸⁸. Ce phénomène marqua profondément la structure et le fonctionnement de l'Organisation : dans un souci d'équité et de représentativité, la composition de ses différents organes a intégré l'augmentation du nombre d'adhérents¹⁸⁹. Les réformes alors entreprises furent essentielles pour crédibiliser et légitimer l'action de l'OMCI au sein du secteur maritime¹⁹⁰. Le programme de travail de l'Organisation subit aussi l'influence de l'élargissement de la participation puisque celui-ci est directement initié et adopté par les États¹⁹¹.

80. Parallèlement, le phénomène grandissant des pavillons de complaisance a aussi un impact substantiel sur la structure de l'OMCI et sur l'ordre juridique au sein duquel elle évolue. L'après guerre a en effet favorisé l'apparition d'un certain nombre de nouveaux pavillons, sur le modèle notamment de l'incroyable croissance du pavillon libérien¹⁹² : cette période correspondit à l'amplification des phénomènes de libre immatriculation et de la complaisance. La prépondérance des puissances maritimes traditionnelles pris fin et l'Organisation connût une nouvelle impulsion fondée sur l'intérêt des nouveaux États les plus influents¹⁹³.

¹⁸⁷ Pour une étude approfondie du rôle des États en développement dans le processus normatif des organisations internationales en matière de transport maritime: ZEH ONDOUA (J.), *Les pays du tiers monde et la réglementation internationale des transports maritimes entre États, de l'OMI à l'OMC : contribution à l'étude de l'évolution du processus d'élaboration des normes internationales*, Thèse droit public, Université de Lille II, 1997, 894p.

¹⁸⁸ NGUINTEDEM (J.-C.), « Le nouvel ordre maritime international et les pays en voie de développement : bilan d'une participation à l'œuvre normative internationale », *ADMO*, Tome XXIII, 2005, p. 122.

¹⁸⁹ L'adhésion des nouveaux États a justifié l'adoption des amendements à la Convention de 1964 lors de la deuxième session extraordinaire de l'assemblée portant à dix huit le nombre des membres du conseil. Deux groupes de pays définis par l'importance de leur flotte marchande ou de leurs activités maritimes continuaient à se partager chacun des six sièges, mais le troisième groupe était désormais constitué de six États Membres ayant « des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection au Conseil garantit qu'y sont représentées toutes les grandes régions géographiques du monde ». Ces amendements sont entrés en vigueur en 1967, « L'OMI 1948- 1958 : une longue évolution », *Reflets de l'OMI*, 1998, www.imo.org, (consulté en avril 2010).

¹⁹⁰ En 1965, c'est au tour du Comité de sécurité maritime (CSM) de s'adapter au nouveau nombre d'adhérents. En effet, l'article 28 de la Convention a été amendé (amendement entré en vigueur en 1968) et porte à seize le nombre de membres du Comité. Huit devaient être élus parmi les dix États possédant les flottes de commerce les plus importantes, quatre de manière à représenter chacun une région –Afrique, Amériques, Asie et Océanie, Europe et les quatre derniers étaient élus parmi les États élus non représentés par ailleurs au Comité.

¹⁹¹ Cela explique sans doute l'initiation tardive des travaux de l'OMI sur la sécurité à bord des navires de pêche ou encore sur les flottes des pavillons de complaisance.

¹⁹² La flotte battant le pavillon libérien représentait 4 000 000 tjb en 1955 et 11 900 000 tjb en 1959, SUDRE (F.), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 135.

¹⁹³ DU PONTAVICE (E.), « Les rapports de force économiques dans le droit de la mer », *DMF*, Paris, Lamy, 1976, p. 265. L'auteur souligne la translation d'une confrontation Est-Ouest dans le droit maritime vers l'opposition Nord-Sud. L'objectif est de montrer l'influence de ce phénomène sur l'élaboration des normes au

81. Les mouvements d'adhésion sont ensuite très irréguliers. En effet, on peut observer des vagues successives d'adhésions¹⁹⁴, conséquences de l'adoption de conventions fondamentales ou encore de l'évolution géopolitique de certaines régions du monde. Entre 1973 et 1976, six nouveaux États ont demandé leur adhésion : ce mouvement correspond à l'adoption de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (Convention MARPOL) et au démarrage des négociations de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer ; ces dernières débouchent en 1982 sur l'adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay (CMB) et sur le franchissement d'une nouvelle étape pour l'OMCI qui devient OMI. Cette période précède la création de plusieurs comités auprès des organes pléniers de l'Organisation: le Comité juridique (CJ), le Comité de protection de milieu marin (CPMM) et le Comité de coopération technique (CCT). Les amendements de 1975 et 1977 ont été un véritable tournant pour l'Organisation qui, forte de son expérience et du développement de la navigation maritime, a subi d'importantes mutations¹⁹⁵. La période des années 1980 et 1990 consacra une nouvelle orientation de l'Organisation qui se concentra désormais sur les équipages. On prend conscience que la sécurité maritime dépend avant tout des hommes et des femmes embarqués¹⁹⁶. En juillet 1978, l'OMCI réunit une conférence qui aboutit à l'adoption de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW) entrée en vigueur en avril 1984. Celle-ci marque avec la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR) entrée en vigueur en juin 1985, la fin d'une période d'activité normative intense où l'Organisation a contribué au remplacement et au développement des conventions internationales dans le domaine de la sécurité maritime.

82. Au cours des années 1990, le temps est venu de privilégier la mise en œuvre des normes existantes. On remarque de nouveau une large progression des États membres de l'OMI : ce phénomène résulte en partie de l'éclatement de l'URSS mais aussi de l'ouverture d'une réflexion sur la révision de la Convention STCW. En effet, quelques États enclavés comme la Slovénie ou la Slovaquie sont venus rejoindre les effectifs ; pour la Slovénie, l'objectif était de faire ses preuves en matière d'intégration dans le domaine du transport alors

sein d'institutions internationales telles que l'OMCI.

¹⁹⁴ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 41; Annexe : Les États membres de l'OMI, p.584..

¹⁹⁵ MORIN (M.), « L'Organisation maritime internationale: 40 ans de fonctionnement », *ERM*, 1998, p. 57; DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, pp. 434-473 ; LAMPE (W.H), *The new international Maritime Organization and its place in development of international maritime law*, *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 14, N° 3, juillet, 1983, pp. 305-329.

¹⁹⁶ « Les cinquante premières années de l'OMI », *Reflets de l'OMI*, p. 5, (www.imo.org, consulté en juin 2010).

que la Slovaquie cherchait davantage une reconnaissance internationale. Le cas de la Moldavie en 2001 est emblématique de ces États qui ont adhéré à l'Organisation pour permettre le développement du transport maritime puisque grâce à cette démarche les navires moldaves ont pu obtenir tous les certificats de conformité nécessaires au transport international assurant le développement du pavillon national. L'essor du régionalisme et la nécessité de s'associer au cercle de décision international¹⁹⁷ favorisèrent de nouvelles adhésions dont l'augmentation constante accentua la représentativité du transport maritime au sein de l'OMI.

B.2- La représentativité des différents intérêts nationaux

83. Les 169 États qui ont choisi d'adhérer à l'Organisation forment aujourd'hui un ensemble très hétérogène et la diversité des intérêts défendus par les États marque son action normative¹⁹⁸. La CMB identifie les compétences respectives des États en fonction de leur responsabilité en matière de navigation et de protection de l'environnement. Ces attributions permettent d'apprécier l'influence et les objectifs poursuivis par les États¹⁹⁹. Schématiquement, la Convention dresse trois catégories de compétences selon les fonctions de l'État du pavillon, de l'État portuaire ou de l'État côtier. Leur classification est toutefois difficile car un État peut cumuler plusieurs missions à des degrés différents. La politique maritime de chaque gouvernement détermine alors les enjeux maritimes nationaux et la nature de leur implication dans le domaine de la navigation maritime.

84. L'État du pavillon cherche à développer une flotte qui représente pour lui une activité économique importante soumise à une forte concurrence²⁰⁰ ; l'exercice de la souveraineté sur les navires au-delà de la mer territoriale lui impose d'assurer le respect des normes nationales et internationales sur ses navires²⁰¹ ; sa mission regroupe ainsi des compétences en matière de

¹⁹⁷ La Moldavie a aussi adhéré aux accords de Belgrade qui regroupent les riverains du Danube.

¹⁹⁸ COLLIARD (C.A.), « Spécificité des États : théorie des statuts juridiques particuliers et d'inégalité compensatrice », in *Le droit international Unité et diversité, Mélanges offerts à Paul Reuter*, Éditions A Pédone, 1981, pp. 153-180 ; DUPUY (R.J.), « La mer sous compétence nationale », in *Traité du nouveau droit de la mer*, Paris, Bruylant, 1985, p. 220 ; PIQUEMAL (A.), « Souveraineté et droit de la mer », in l'ouvrage collectif *La souveraineté à l'aube du troisième millénaire*, Paris, P.U.F, 1990, p 72.

¹⁹⁹ RINGBOM (H.), «The EU's Exercise of port and coastal state jurisdiction», *ADMO*, Tome XXV, 2007, p. 210 et s.

²⁰⁰ La CMB fait de l'immatriculation un devoir pour les navires et une faculté pour les États : « *Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité aux navires, les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et la condition requise pour qu'ils aient le droit de battre pavillon. Les navires possèdent la nationalité de l'État dont ils ont été autorisés à battre le pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire.* », CMB, Art. 92. Le corollaire de la liberté des mers est la nationalité des navires. L'immatriculation est la base de l'ordre juridique maritime. Selon Claude DEMAREX, « *Tout navire qui veut parcourir la mer doit être membre d'une organisation constitutionnelle déterminée, c'est-à-dire, posséder une nationalité dont le symbole est le pavillon* », DEMAREX (C.), *La nationalité des navires de mer : étude de droit Suisse*, Thèse de droit, Université de Zurich, 1958, p 18.

²⁰¹ Les dispositions de la CMB stipulent : « *Chaque État fixe les conditions auxquelles il soumet l'attribution de*

prévention, de suivi et de répression. Ajoutons ici que l'autorité des États du pavillon joue particulièrement sur le maintien des conditions de sécurité, de protection de l'environnement et de sûreté de la navigation, missions qui correspondent au mandat de l'Organisation. Les États du pavillon ont donc traditionnellement une place spécifique dans le commerce maritime et exercent une compétence exclusive sur leurs navires. En 1948, les États du pavillon qui a fondé l'OMCI se partageaient l'ensemble du tonnage mondial. A cette époque, la nationalité du navire correspondait dans la plupart des cas à la nationalité des armateurs. Aujourd'hui, la flotte mondiale a migré vers des registres économiquement plus rentables²⁰²; la nationalité des entreprises et celle des navires ne correspondent plus, ce qui modifie radicalement l'équilibre des négociations au sein de l'OMI²⁰³. Les États, qui détiennent une part substantielle des navires de commerce²⁰⁴, sont peu nombreux et occupent une place prépondérante dans le fonctionnement et le développement de l'Organisation. Par le biais de leurs contributions financières, les États du pavillon exercent donc une influence considérable sur les négociations menées sous les auspices de l'OMI. Même si l'équilibre entre les États doit être garanti, le droit de la mer et la mise en œuvre du droit de la navigation maritime sont fondés sur la relation spécifique entre le navire et son pavillon²⁰⁵ comme le prévoit la CMB.

*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. L'octroi de la nationalité ou du pavillon à un navire est donc un acte de souveraineté. Il relève de la compétence exclusive de l'État du pavillon, pour autant cependant qu'existe un lien substantiel entre l'État et le navire et que l'État exerce une juridiction et un contrôle effectif dans les domaines administratif, technique et social sur le navire battant avec pavillon », CMB, Art. 91. La CMB mentionne aussi « L'État du pavillon doit plus précisément prendre à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne, la construction, l'équipement et la navigabilité du navire ainsi que la composition, les conditions de travail et la formation de l'équipage », CMB, Art. 94. Voir notamment BELLAYER-ROILLE (A.), « Le contrôle par l'État du pavillon ; vers des conditions communautaires d'immatriculation ?, Étude de la Proposition de Directive du parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon, COM (2005)586 final du 23 novembre 2005 », *ADMO*, Tome XXV, 2007, p.227 ; INDEMER, *Le pavillon*, Actes du colloque international de Paris du 2 et 3 mars 2007 en collaboration avec l'Association internationale du droit de la mer, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, 240p.*

²⁰² CHAUMETTE (P.), « Le contrôle des navires par les États riverains », *Cahier scientifique des transports*, n°55-1999, pp. 55-72 ; BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 87 et s. Institut de droit économique de la mer, *Le pavillon*, Actes du colloque international de Paris du 2 et 3 mars 2007 en collaboration avec l'Association internationale du droit de la mer, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, 240p.

²⁰³ Le rapport annuel de la CNUCED différencie les États du pavillon des États qui contrôlent le tonnage mondial en distinguant la nationalité des armateurs de la véritable nationalité des navires immatriculés sous les plus grands registres internationaux, UNCTAD/RMT/2009, *Études sur les transports maritimes*, CNUCED, 2008, p. 56 et s, voir aussi ISEMAR, « Pavillon marchand et influence internationale », décembre 2008, <http://www.isemar.asso.fr/fr/institut/accueil.php> (consulté en avril 2010).

²⁰⁴ 35 pavillons détiennent 92,42% de la flotte mondiale. Parmi eux, les dix premiers registres comptent 69.54% de la flotte. Ce sont les États suivants, dans l'ordre décroissant de leur tonnage: Panama, Libéria, Grèce, Bahamas, Iles Marshall, Hong-Kong, Singapour, Malte, Chine et Chypre, CNUCED, *Études sur les transports maritimes*, 2008, p. 56 et s.

²⁰⁵ KAMTO (M.), « La nationalité des navires en droit international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A Pédone, 2003, p.343.

85. Les dispositions de la CMB soulignent aussi le développement des compétences des États portuaires et côtiers en matière de sécurité et d'environnement²⁰⁶. Le rôle des États riverains est au centre des problématiques sécuritaires, environnementales et commerciales²⁰⁷. Les États côtiers ont des intérêts multiples dans le développement des réglementations internationales relatives aux espaces maritimes côtiers ou aux ressources²⁰⁸. Leur préoccupation est de protéger leurs côtes, les populations littorales et les ressources littorales nécessaires à leur économie. Ces axes de réglementation se sont progressivement développés au sein de l'Organisation²⁰⁹ à mesure que l'élargissement des zones placées sous le contrôle de l'État côtier s'est accompagné d'un renforcement de ses compétences²¹⁰. L'amplification du phénomène de la complaisance a en outre poussé au rééquilibrage des responsabilités au sein du transport maritime international sans que cela n'ait eu de stricte répercussion sur le système décisionnel de l'Organisation. Les États côtiers sont donc présents au sein de l'Organisation et leur poids s'est accru au rythme des catastrophes maritimes. La mise en place des dispositifs de séparation de trafic (DST)²¹¹, le développement de la protection de l'environnement au cœur du dispositif MARPOL²¹² ou encore l'évolution des mesures

²⁰⁶ Il s'agit pour les États côtiers et portuaires de mettre en place un dispositif de protection des côtes. CHAUMETTE (P.), « Le contrôle des navires par les États riverains », *Cahier scientifique des transports*, n°55-1999, pp. 55-72 ; BEURIER (J.-P.), « La protection de l'environnement marin », in BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2010, p. 1144 ; NDENDE (M.), « L'évolution du régime de l'assistance imposée, vers un droit de l'autoprotection de l'État côtier », *ADMO*, Tome V, 2000, p.233-256; LALY CHEVALIER (C.), « Les catastrophes maritimes et la protection des côtes françaises », *AFDI*, 2004, p.581-606, GUILLAUME (J.) (Dir.), *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, 2008, p.21.

²⁰⁷ La notion d'État riverain fait référence à la traditionnelle distinction entre l'État du pavillon et l'État riverain. Compte tenu du renforcement des prérogatives des États riverains à l'intérieur et en dehors de leurs ports, la doctrine en accord avec les dispositions de la CMB distingue l'État côtier et l'État portuaire. GIDEL (G.), *Droit international public de la mer : le temps de paix*, Tome II, Les eaux intérieures, Paris, réédition Duchemin, 1981 p. 77 et s.

²⁰⁸ On parle de « gonflement des compétences », de « juridiction rampante » pour évoquer les différentes nuances apportées au principe de compétence exclusive de l'État du pavillon, LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Les États et la mer Le nationalisme maritime*, Paris, La documentation française, 1978, p. 372, BEURIER (J.-P.), « La sécurité maritime et la protection de l'environnement évolutions et limites », *DMF*, n° 645, 2004, p. 109.

²⁰⁹ « Les cinquante premières années de l'OMI », *Reflets de l'OMI*, www.imo.org (consulté en juin 2010).

²¹⁰ La compétence des États côtiers ou États riverains est reconnue à l'article 220 de la CMB. En vertu des alinéas 2 et 3, l'État riverain jouit de compétences propres à garantir le respect du droit interne et du droit international.

²¹¹ La Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer dispose: « L'organisation peut adopter des dispositifs de séparation du trafic aux fins des présentes règles », Convention COLREG, Partie A Règle 1 al. d. Rés A 578 (14), Directives de services de trafic des navires, résolution adoptée par l'assemblée lors de sa quatorzième session le 20 novembre 1985 ; BONASSIES (P.), « Les routes imposées de l'OMCI », in *Actualité du droit de la mer*, Colloque de Montpellier, 1972, SFDI, Paris, Éditions A Pédone, 1973, p. 48 ; VOELCKEL (M.), « Les routes maritimes », in *Aspect actuels du droit international des transports*, Colloque du Mans, SFDI, 1980, Paris, Éditions A. Pédone, 1981, p. 146 ; BOISSON (P.), « Le contrôle de la navigation maritime et les services de trafic maritime », *DMF*, 539, 1994, pp. 406-438.

²¹² LUCCHINI (L.), « Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers », *JDI*, 1974, pp. 755-793 ; BEURIER (J.-P.), « La protection de l'environnement marin », in BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2007, p. 930.

relative à l'assistance maritime²¹³ sont autant de preuves d'une prise en compte des revendications des États côtiers soucieux de protéger leur littoral ; la souveraineté qu'ils exercent sur le domaine maritime leur permet d'orienter les travaux de l'Organisation, d'élaborer des normes pour le renforcement de la protection de l'environnement et d'effectuer les contrôles nécessaires au respect du droit en vigueur sur cette zone. Le rôle spécifique de l'État côtier correspond à au concept de l'interface terre-mer²¹⁴.

86. La compétence des États du port dans le domaine d'intervention de l'Organisation consiste principalement dans la mise en œuvre des normes internationales. En tant que territoire d'accueil des navires, les ports sont des entités économiques et administratives qui génèrent une activité commerciale intense. Leur objectif est d'attirer le plus possible de trafic et d'accueillir les marchandises. Les ports font partie du territoire national ; à l'interface entre la mer et la terre, le port permet un lien physique entre l'État et le navire en relâche²¹⁵. À ce titre, malgré la reconnaissance coutumière d'une présomption de liberté d'entrée des navires, les pouvoirs réglementaires confèrent aux États le droit d'édicter des normes que les navires étrangers doivent respecter pour pouvoir entrer dans leurs ports²¹⁶. Les défaillances de certains États du pavillon et les limites aux pouvoirs de l'État côtier ont justifié la reconnaissance dans la CMB de la mission de l'État du port²¹⁷. L'exercice de ses compétences est prévu par plusieurs conventions adoptées sous les auspices de l'OMI telles que Convention Internationale sur la sauvegarde de la vie en mer (Convention SOLAS)²¹⁸ ou la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW)²¹⁹. La CMB apporte une large reconnaissance de la

²¹³ NDENDE (M.), « L'évolution du régime de l'assistance: l'assistance imposée, vers un droit d'autoprotection de l'État côtier ? », *ADMO*, Tome XXVIII, 2000, pp. 233-256.

²¹⁴ En ce sens, l'actuelle codification des obligations des États dans la mise en œuvre des conventions internationales expose les obligations des États du pavillon, des États côtiers et des États portuaires. Chacune de ces catégories fait l'objet d'une partie spécifique du code adopté par l'Assemblée en 2008. Rés. 996 (25), Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2007, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session, le 15 janvier 2008.

²¹⁵ VIGNES (D.), « La juridiction de l'État du port et le navire en droit international », in *Le navire dans le droit international*, Acte de Colloque de Toulon, SFDI, Paris, Éditions A. Pédone, 1992, p. 128.

²¹⁶ La compétence exclusive de l'État du port reconnue par la jurisprudence internationale, fonde l'actuelle conception des compétences de l'État du port en matière de protection de l'environnement ou de mise en œuvre de la sécurité maritime, MAHINGA (J.G.), « La compétence de l'État du port en droit international public », *JDI*, 2003, p. 1096.

²¹⁷ DIPLA (H.), « Préservation du milieu marin versus liberté de la navigation : la lutte contre la pollution par les navires et les pouvoirs de l'État du port », *ADMER*, Tome VIII, 2003, p. 303.

²¹⁸ La Convention SOLAS prévoit : « *Tout navire possédant un certificat délivré en vertu de la règle 12 ou de la règle 13 est sujet, dans les ports des autres gouvernements contractants [...]. Ce certificat doit être accepté à moins qu'il n'y ait des motifs clairs que l'état du navire ou de son armement ne corresponde pas en substance aux indications de ce certificat* », Convention SOLAS, règle 19. Cette disposition prévoit alors que l'État du port peut se substituer à l'État du pavillon en cas de manquement manifeste. LANNEAU-SEBERT (M.), *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 303.

²¹⁹ La Convention STCW prévoit que le contrôle des fonctionnaires des ports est basé sur la vérification des brevets et précise : « *Un brevet est accepté à moins qu'il n'y ait de bonnes raisons de penser qu'il a été obtenu*

compétence de l'État du port²²⁰ : ses actions sont considérées comme un palliatif aux défaillances de l'État du pavillon²²¹. La mise en place des contrôles par l'État du port contribue à une plus large application des normes internationales et la participation des États portuaires à la négociation internationale est alors essentielle.

87. Par leur adhésion, l'OMI apparaît comme le point de rencontre des États du pavillon et des États portuaires : dans le but de préserver et de développer leur activité économique, leur présence conjointe est nécessaire à l'émergence d'un consensus sur les conditions d'une navigation efficace. La reconnaissance des compétences des États du port a été progressive, elle comporte toutefois des failles²²². Pourtant, l'OMI s'appuie clairement sur leurs prérogatives notamment en ce qui concerne les informations et le suivi des normes²²³ ; leur participation permet notamment de réunir les données sur les navires, les flux de transport, les équipages ou encore l'état des navires, autant de données essentielles à l'élaboration de normes appropriées.

88. Pour conclure, le réseau d'États membres de l'OMI compte aussi des États sans littoral. Sur les 41 États « enclavés » répertoriés dans le monde²²⁴, 15 sont membres de l'OMI²²⁵. La reconnaissance des intérêts maritimes des États sans littoral est ancienne puisque la Déclaration des États privés d'accès à la mer a été prononcée à l'occasion de la Conférence de Barcelone sur la liberté du transit en 1921²²⁶. La CMB reconnaît dans son article 124 « *les États qui ne possèdent pas de côte maritime* ». L'implication des États enclavés au sein de

de façon frauduleuse ou que le détenteur du brevet ne soit pas la personne à qui ce dernier a été initialement délivré. », Convention STCW, art.10. La reconnaissance d'une compétence spécifique en matière de contrôle des brevets est attribuée à l'État du port.

²²⁰ L'art 218 de la CMB encadre les compétences de l'État du port en matière de protection de l'environnement. Pour la Convention, il s'agit de reconnaître l'importance des contrôles de l'État du port d'escale des navires. Division des affaires maritimes et du droit de la mer, *Le droit de la mer : État du port, historique de l'élaboration de l'article 218 de la CNUDM*, New York, Nations Unies, 2002. MAHINGA (J.G.), op cit, p. 1113.

²²¹ Le lien direct entre la complaisance et le développement des compétences de l'État du port est systématiquement établi. « *Face à la généralisation et surtout à l'inscription temporelle du phénomène de la complaisance, les compétences de l'État du port ont été largement développées et ceci plus spécifiquement en ce qui concerne l'application des normes relatives à la sécurité maritime applicables aux navires.* » LANNEAU-SEBERT (M.), op cit, p. 301. HARE (J), « Un traitement de choc pour une industrie malade », *Georgia journal of international and comparative law*, volume 26-3, 1997, p.117.

²²² OZCAYIR (Z-O), *Port State Control*, Londres, Éditions LLP, 2004, p. 74 et s.

²²³ Importance considérable du contrôle par l'État du port et la constitution d'un réseau portuaire permettant une application plus efficace des standards internationaux.

²²⁴ SAVADOGO (L.), *Essai sur une théorie générale des États sans littoral : l'expérience africaine*, Paris, LGDJ, 1998, p. 2.

²²⁵ Dans l'ordre alphabétique, il s'agit de : l'Autriche, la Bolivie, l'Azerbaïdjan, Éthiopie, la Hongrie, le Kazakhstan, le Malawi, le Luxembourg, l'ancienne République Yougoslave de Macédoine, la Mongolie, la Moldavie, le Népal, la République tchèque, la Slovaquie, le Turkménistan et la Suisse.

²²⁶ A l'issue de cette Conférence, la Convention de Barcelone sur la liberté du transit a été adoptée le 20 avril 1921. Au texte été annexé le statut de large portée sur les droits des États sans littoral. Sur le commerce de transit des États sans littoral, voir notamment KAEPPELER (D.), « La Convention relative au commerce de transit des États sans littoral en date du 8 juillet » 1965, AFDI, 1967, pp. 673-685.

l'Organisation est le résultat de deux phénomènes : d'une part la régionalisation des politiques de transport maritime qui inclut dans un même ensemble les États d'un même espace géographique, d'autre part, la délocalisation de la main d'œuvre maritime et des pavillons vers de nouveaux États dotés d'une législation sociale, économique et administrative avantageuse²²⁷. Au-delà des droits et prérogatives que confère le statut de membre, l'influence des États dépend largement de leur représentation au sein des organes de l'OMI.

PARAGRAPHE II : LA REPRÉSENTATION DÉTERMINANTE DES ÉTATS

89. Au moment de son entrée en fonction, l'OMCI, du fait de la composition de son premier Conseil, a été considérée comme le « club » des États traditionnellement maritimes²²⁸. Sur le plan de la participation des États, son fonctionnement devait nécessairement évoluer pour légitimer son action et renforcer son implication dans l'élaboration de normes internationales. Outre son changement d'appellation, les conditions de représentation des États au sein de ses organes ont été un élément essentiel de sa « renaissance »²²⁹. Dans ce sens, la représentation des États membres participe à la détermination des orientations stratégiques de l'Organisation puisqu'elle fixe à cette dernière le cadre de ses compétences, ses limites et ses objectifs²³⁰. Le schéma institutionnel classique des organisations internationales comprend des organes dont la composition est plénière ou restreinte²³¹ ; au sein de l'OMI, tous les organes sont pléniers (A) à l'exception du Conseil et du Secrétariat (B).

A- La libre participation au sein des organes pléniers

90. Une large participation des États au cours du processus normatif permet de favoriser le développement d'une norme universelle et reconnue par tous²³². Si le droit de la

²²⁷ Les quinze États sans littoral représentent 4424 dwt de l'ensemble de la flotte mondiale, UNCTAD/RMT/2009, *Études sur les transports maritimes*, Rapport du secrétariat de la CNUCED, 2009, p. 35 et s.

²²⁸ La composition du premier Conseil a été annexée à la Convention OMCI, les douze membres étaient : les États-Unis, la Grèce, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède, l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Canada, la France et l'Inde. Sur les « rancœurs nées de la formation de la composition du premier Conseil », voir notamment : SUDRE (F.), *L'OMCI, institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, p. 39 et s.

²²⁹ DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, pp. 434-473

²³⁰ Ainsi donc, « tout dans la structure d'une organisation internationale, la composition de ses organes et leurs équilibres, manifeste qu'elle n'existe que dans l'intérêt de ses membres et que son intérêt propre, aussi restrictive soit sa définition, est encore au service du leur », LAGRANGE (E.), *La représentation institutionnelle dans l'ordre international, une contribution à la théorie de la personnalité morale des organisations internationales, études de droit international*, La Hague, Kluwer law international, 2002, p. 550.

²³¹ Cette classification sert à apprécier : « l'efficacité de leurs méthodes de travail, l'égalité des États membres, la légitimité des délégations gouvernementales » DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit International Public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 685.

²³² KBAIER (R.), *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'OMI, analyse méthodologique*, Thèse de

représentation des États est basé sur un principe égalitaire, leur participation traduit à l'inverse d'importantes inégalités. Dans le cadre d'une décision fondée sur le consensus, l'influence des membres au sein des organes pléniers est déterminante et s'apprécie en fonction de la fréquence de leurs interventions. Dans ce sens, la composition des délégations étatiques est un facteur important de participation (A.1) et, dans le cadre des sessions des organes, l'accession d'un représentant national à des mandats spéciaux est un atout (A.2).

A.1-La libre composition des délégations étatiques

91. La représentation d'un État au sein des organes de l'OMI est un droit lié à son statut de membre et conforme au principe d'égalité entre les entités souveraines. Au sein des organes pléniers, les États composent une délégation chargée de représenter les positions politiques nationales dans le cadre des négociations menées. Chaque règlement des organes directeurs et techniques mentionne les modalités de composition des délégations étatiques²³³. Les États sont libres de déterminer la composition de leur délégation qui peut être composée de représentants, de suppléants, de conseillers ou encore d'experts²³⁴. En vertu de la Convention OMI, le Secrétariat est nécessairement tenu informé des pouvoirs de chaque membre de la délégation par le dépôt d'une déclaration préalable qui est une décision souveraine « *du chef de l'État, du Chef du gouvernement, du Ministre des affaires étrangères ou de toute autorité compétente dûment désignée à cet effet par l'un d'entre eux* »²³⁵. Dans ce cadre, un contrôle est exercé soit par le Secrétariat de l'Organisation, pour les sessions du Conseil et des organes techniques²³⁶, soit par une commission spécifiquement créée dans le cadre d'une session de l'Assemblée²³⁷. L'intérêt de l'État réside alors dans le choix d'une équipe de spécialistes en fonction des questions abordées capables de défendre les positions

droit, Université de Montpellier, 1987, p.85.

²³³ Ces dispositions correspondent dans chaque règlement intérieur aux articles 7 et 8.

²³⁴ Le Règlement intérieur de l'Assemblée stipule : « *Chaque membre de l'Assemblée désigne un représentant ; il peut également désigner des suppléants et autant de conseillers et experts qu'il est nécessaire.* » Règlement intérieur de l'Assemblée, art. 7, *Documents de base*, Londres, IMO Publication, 2004, p. 34. Un article identique existe dans chacun le règlement intérieur de chaque organe permanent de l'OMI,

²³⁵ Règlement intérieur de l'Assemblée, art.9, *Documents de base*, Londres, IMO Publication, 2004, p. 35

²³⁶ La composition des membres d'une délégation peut être communiquée jusqu'au jour de l'ouverture d'une session. Le Secrétariat apprécie la validité des pouvoirs des membres de la délégation sur la base du respect de l'article 9 du règlement intérieur du Conseil ou des organes techniques. Lorsque les pouvoirs émanent d'une autorité autre que les trois personnes désignées, le secrétariat contrôle que la décision a été prise sur la base d'une habilitation du chef de l'État, du chef du gouvernement ou du ministre des affaires étrangères.

²³⁷ Le Règlement intérieur de l'Assemblée prévoit : « *une commission de vérification des pouvoirs est constituée au début de chaque session de l'Assemblée. Elle se compose de cinq membres nommés par l'Assemblée sur proposition de son président. La Commission de vérification des pouvoirs examine les pouvoirs des délégations et fait rapport dans les plus brefs délais* », Règlement intérieur de l'Assemblée, art.10, *Documents de base*, Londres, IMO publication, 2004, p. 35. Lors de la vingt-sixième session, la Commission était composée de six personnes : deux délégués camerounais, un délégué de la République islamique d'Iran, un délégué de Singapour, un délégué turque et un délégué vénézuélien, A 26/6 (a)-2 [2], Examen des rapports des commissions de l'Assemblée, Rapport de la Commission de vérification des pouvoirs, déposé le 1^{er} décembre 2009.

nationales face aux autres délégations gouvernementales. Dans ce sens, la désignation des membres d'une délégation est une étape importante du processus normatif surtout si l'on considère que l'OMI est une institution technique où le champ diplomatique n'a qu'une emprise limitée. Ainsi, la compétence et la qualification des délégués sont un facteur déterminant de la qualité et de l'efficacité des discussions.

92. La liberté de représentation laisse aux 169 membres la possibilité d'être représentés par des délégations formées ad hoc. Les États nomment soit des délégations ponctuelles soit un représentant adjoint de l'Ambassadeur du Royaume-Uni soit un représentant permanent pour établir un lien continu entre l'Organisation et leur gouvernement. Ces derniers bénéficient d'un statut particulier et leur accueil au Royaume-Uni est encadré par des dispositions particulières conformes au principe du droit international des relations diplomatiques²³⁸. L'attribution de missions exclusives à un représentant permanent présente un double avantage : la connaissance des pratiques propres à l'Organisation et la cohérence de l'implication de l'État dans la planification à long terme de l'Organisation²³⁹. Le maintien d'une coopération continue est le choix d'une trentaine d'États au sein de l'Organisation parmi lesquels la France qui considère que cette présence est « *un véritable atout* » particulièrement en situation de crise²⁴⁰. Dans cette perspective, le représentant permanent est un chaînon de liaison dont le travail s'effectue à double sens : d'un côté, le Secrétariat s'appuie sur les représentants permanents pour préparer des initiatives et évaluer la position des États à cet égard et d'un autre côté, le représentant veille à l'intégration des travaux de l'Organisation dans le processus politique décisionnel français²⁴¹.

93. Dans ce contexte, le principe d'égalité de représentation doit être apprécié au regard de la capacité des États à participer aux négociations. Les contraintes liées à la représentation, plus particulièrement son coût financier, constituent des obstacles à la présence systématique de tous les États. Le choix de chaque gouvernement se fait alors en fonction de l'investissement nécessaire à leur participation et de l'enjeu des négociations pour leur

²³⁸ Accord entre l'Organisation maritime internationale et le gouvernement du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du nord relatif au siège de l'Organisation, tel que modifié, Partie IV bis, *Documents de base* volume II, 2003, p. 33.

²³⁹ « *Mon implication se manifeste à tous les stades puisqu'il s'agit de préparer nos positions, de les expliquer, de les faire partager et de les défendre, de recueillir, d'analyser et de tenir compte des positions des autres partenaires ou opposants. C'est un rôle de proximité d'une quarantaine de pays que la France, a jugé indispensable.* » Propos du représentant permanent de la France à l'OMI recueillis par Amarres, La lettre interne de la direction des affaires maritimes et des gens de mer, n° 59, mars 2003.

²⁴⁰ « *En période de crise comme au moment des naufrages de l'Erika et du Prestige, la bonne connaissance, la confiance et la facilité d'accès aux acteurs clés du secrétariat de l'OMI sont des atouts décisifs* », LEFEBVRE-CHALAIN (H.), « La représentation permanente de la France à l'Organisation maritime internationale (Rencontre avec André-Yves LEGROUX représentant permanent de la France auprès de l'OMI) », Neptunus, revue électronique, vol 15, 2009/2, www.cdm.univ-nantes.fr, consulté en juin 2010, p.1.

²⁴¹ LEFEBVRE-CHALAIN (H.), op cit, p. 2.

politique nationale²⁴². Ainsi l'on observe que le nombre des États membres présents au cours des sessions varie en général entre 25% et 40 % de l'effectif total selon les circonstances et l'ordre du jour des sessions²⁴³.

A.2-La libre accession des États aux mandats spéciaux

94. La composition des organes pléniers et des comités de l'Organisation suppose la désignation ou l'élection d'un bureau composé de représentants des États. La présidence et la vice-présidence des organes sont confiées chacune à un membre d'une délégation étatique au début de chaque session des organes²⁴⁴. Si cette nomination ôte au président son droit de vote, ce dernier peut le confier à un autre membre de sa délégation. La présidence d'une session peut constituer un atout considérable pour un État ou un groupe d'États car elle lui permet de diriger les discussions. Tout d'abord, le président d'une session influence les négociations en procédant à l'ouverture et à la clôture des débats. Puis, son rôle consiste aussi à garantir le respect du règlement intérieur et à distribuer le temps de parole. En outre, son autorité lui confère la possibilité de se prononcer sur les mentions d'ordre, de mettre les questions aux voix et de proclamer les décisions. Enfin, son statut lui offre la capacité de prendre part aux discussions. A la fois périlleux et central, son rôle consiste donc à organiser les négociations par l'émission de directives visant à résumer le sens des débats et à constater l'existence ou l'absence d'opposition. La qualité des discussions, le rythme des débats et la prise de décision peuvent dépendre des aptitudes du président de séance et de sa détermination. Dans le cadre d'un procédé consensuel de création des normes, son rôle est fondamental car la dynamique des négociations sont à la base du compromis. Dans ce sens, la direction, la stimulation et l'orientation des débats sont essentielles. Comme nous le verrons, ses missions peuvent donc se révéler déterminantes sur l'issue des négociations. Si la plupart des organes de l'OMI sont pléniers, la représentation des États est envisagée différemment au sein du Conseil et du Secrétariat.

B- L'entrée au sein du Conseil et du Secrétariat

²⁴² Le budget accordé par un État à la participation aux réunions et négociations à l'OMI dépend de l'intérêt des États pour la navigation maritime et ses capacités budgétaires. Comme le soulignait le Directeur de la Division de la coopération technique: «*These are evidenced by a lack of adequate budget allocations by governments for the development of maritime infrastructure and for participation in IMO meetings and by the fact that the maritime sector is generally not included in the United Nations development assistance frameworks*», ZHU (J.), «*Asia and IMO technical cooperation*», *Ocean and coastal management*, volume 49, 2006, pp. 627-636.

²⁴³ Chaque réunion fait l'objet d'un compte rendu. Chaque rapport de réunion contient la liste des différents membres présents.

²⁴⁴ Certaines organisations accentuent le rôle politique du Secrétaire général en lui confiant la présidence de leur assemblée, c'est le cas de l'OTAN et de l'OCDE, SEIDL-HOHENVELDEN (I.), *Organes de composition restreinte*, in DUPUY (R.J.) (Dir.), *Manuel sur les organisations internationales, A handbook on International Organizations*, Académie de droit international, 2nd édition, 1998, p. 100 et s.

95. La représentation restreinte des États membres présente un enjeu particulièrement stratégique au sein du Conseil (B.1) et est un gage de neutralité au sein du Secrétariat (B.2).

B.1-L'enjeu stratégique de la représentation au sein du Conseil

96. Disposer d'un organe restreint dans une organisation internationale permet aux États membres, de former un groupe moteur qui soutient le rythme des négociations²⁴⁵. En 1948, le Conseil et le CSM étaient les organes centraux de l'Organisation, la représentation des États y était restreinte²⁴⁶. Avec l'ouverture progressive de la représentation au sein du CSM, le Conseil est aujourd'hui le seul organe restreint de l'Organisation. Son fonctionnement s'appuie sur des critères spécifiques censés assurer une représentation équilibrée des États membres.

97. Dès 1948, la composition du Conseil représente un enjeu important. Les grandes puissances maritimes cherchent à y sauvegarder leurs intérêts. L'objectif est de trouver un nouvel équilibre entre fournisseurs de services maritimes et les nations consommatrices. Dans ce contexte, le Conseil est l'organe qui exerce l'essentiel des pouvoirs sous un contrôle constant des membres qui le composent²⁴⁷. A l'origine, la répartition des compétences entre les organes directeurs consacre la suprématie du Conseil sur l'Assemblée. Certains spécialistes voient dans l'article 15 de la Convention OMI un véritable droit de veto du Conseil sur les décisions de l'Assemblée²⁴⁸. Effectivement, la formulation de l'alinéa i prévoit que l'ensemble des questions soumises à l'Organisation doivent faire l'objet d'un examen devant le Conseil. Selon cette disposition, l'Assemblée peut adopter les projets validés par le

²⁴⁵ Les impératifs liés à la composition des organes restreints sont ainsi résumés : « Avec l'institution des organes intergouvernementaux restreints, la recherche de l'efficacité prime la réalisation de l'égalité fonctionnelle », DAILLIER (P.), FORTEAU (M) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 687.

²⁴⁶ Jusqu'en 1974, le CSM est composé de huit États élus selon des critères permettant la représentativité de l'ensemble des États qui composent l'Organisation. La délégation néerlandaise appuyée par la délégation française a insisté sur la nécessité d'élargir la composition de CSM à tous les États. Cette proposition fut présentée le 29 octobre 1973 suite à la large progression du nombre d'adhérents au début des années 1970. La question a été inscrite à l'ordre du jour d'une session extraordinaire de l'Assemblée. Rés. 314 (8), Accord sur l'organisation d'une session extraordinaire de l'Assemblée, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session le 8 février 1974. Les amendements ont été adoptés par l'Assemblée lors de la session extraordinaire le 17 octobre 1974 et sont entrés en vigueur le 1^{er} avril 1978, Rés A 315 (ES), Amendements à la Convention OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de la cinquième session extraordinaire le 17 octobre 1974 ; Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1080, p. 375. Sur l'élargissement de la composition du CSM, voir notamment : KBAIER (R.), *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'OMI : analyse méthodologique*, Thèse de droit, Université de Rennes, 1987, p. 85.

²⁴⁷ Le rôle du Conseil au sein de l'OMI revêt une dimension importante : « Le Conseil est généralement un organe d'action qui ne peut jouer un rôle efficace qu'à condition d'être peu nombreux. Cela pose le délicat problème des membres qu'il convient d'éliminer, du compromis à établir entre la solution équitable qui consiste à donner une prééminence aux États importants, chargés de responsabilités, et la solution qu'on appelle parfois démocratique suivant laquelle tous les États ont des charges et des participations égales. » PERRIN (G.), « Une institution des Nations Unies, l'OMCI », *Revue trimestrielle de droit commercial*, 1950, p. 184.

²⁴⁸ GASMI (H), *L'action normative de l'Organisation maritime internationale (OMI)*, Thèse de droit, Lille, ANRT, 1995, p. 37.

Conseil ou formuler des recommandations pour que ce dernier réexamine un projet rejeté. Cette procédure concerne les questions qui ont fait l'objet d'un examen spécifique, d'un travail d'élaboration de projets, de conventions, d'accords ou d'autres instruments²⁴⁹. La rédaction de cet alinéa impose explicitement la validation obligatoire d'un projet par le Conseil.

98. Les amendements successifs à la Convention n'ont pas modifié ces alinéas. La lecture combinée des alinéas i, j et m de l'article 15 maintient la concurrence entre le Conseil organe d'impulsion et l'Assemblée organe de validation. L'alinéa j n'exclut pas que l'Assemblée recommande l'adoption de règles et de directives à ses membres aux termes ou en vertu d'un texte préexistant. Enfin, l'alinéa m de l'article 15 mentionne que l'Assemblée renvoie « *au Conseil, pour examen ou décision, toute affaire de la compétence de l'Organisation, étant entendu, toutefois, que la charge de faire des recommandations, prévue à l'alinéa j du présent article, ne doit pas être déléguée* ». Ainsi, la rédaction de ces articles révèle les bases de l'évolution vers un procédé consensuel car la décision finale ne peut se construire qu'à la condition d'une validation par les deux organes.

99. Les différentes missions attribuées au Conseil en vertu de l'article 21 de la Convention ont été modifiées en 1975²⁵⁰. Ses compétences concernent la gestion interne de l'Organisation et les transmissions des travaux à l'Assemblée. L'alinéa a prévoit notamment que le Conseil examine les projets relatifs aux prévisions budgétaires et à la fixation du programme de travail. Dans ce cadre, les discussions sont menées sur la base des propositions faites par les organes techniques. L'adoption et la transmission d'un programme de travail et de budget doit correspondre « *à l'intérêt général et aux priorités de l'Organisation* »²⁵¹. Sur les questions soumises à l'Organisation et intégrées à son programme, le Conseil reçoit les rapports des organes techniques et doit les transmettre à l'Assemblée ou aux membres de l'Organisation²⁵². Enfin, le Conseil ne peut pas examiner seul les questions du programme de travail. La consultation des comités qui sont des organes pléniers est nécessaire²⁵³. Sur cette base, le Conseil peut formuler les recommandations ou les observations sur les rapports des différents comités qu'il a pour tâche de diffuser auprès de l'Assemblée ou des États membres. Sa participation contribue donc à coordonner les travaux des comités techniques et de l'Assemblée. Dans ce cadre, le Conseil dispose d'une compétence particulière entre les

²⁴⁹ Les mesures qui entrent dans le cadre des alinéas a et b de l'article 2 de la Convention OMI.

²⁵⁰ Rés A 358 (9), Amendements à la Convention OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 14 novembre 1975.

²⁵¹ Convention OMI, art.21 al. a.

²⁵² Convention OMI, art. 21 al. b.

²⁵³ Convention OMI, art. 21 al. c.

sessions de l'Assemblée puisqu'il coordonne les activités des organes techniques et peut modifier le programme de travail « *dans la mesure strictement nécessaire* »²⁵⁴. Enfin, le Conseil est chargé de nommer le Secrétaire général²⁵⁵ et de prendre les dispositions concernant les relations avec les autres organisations²⁵⁶. Dans ce cadre, ses décisions doivent être approuvées par l'Assemblée.

100. Compte tenu de ses attributions, la composition du Conseil a été plusieurs fois modifiée depuis 1958. Lors de sa première session, le Conseil était composé de seize membres parmi lesquels douze étaient désignés en fonction de critères relatifs à leur intérêt maritime²⁵⁷ : pour cette catégorie, le Conseil lui-même devait désigner les États considérés comme les plus grands fournisseurs de services internationaux de navigation maritime et comme les plus grandes puissances du commerce maritime international; les quatre derniers États étaient élus par l'Assemblée²⁵⁸. Ce système était donc fondé principalement sur un mécanisme de cooptation favorable aux puissances maritimes traditionnelles dont le maintien aurait été inégalitaire²⁵⁹. Avec le déplacement des flottes des États traditionnellement maritimes vers des pays émergents et l'accroissement des États Parties, les articles 17 et 18 ont été amendés, dès 1964, pour élargir la composition du Conseil (de 12 à 18 membres) et pour confier à l'Assemblée l'élection des membres du Conseil. La nouvelle rédaction de l'article 17 prévoyait, en outre, la prise en compte de critères géographiques pour une représentation plus égalitaire²⁶⁰. L'évolution en 1993 du nombre de sièges au Conseil a résulté de l'importante croissance des adhésions²⁶¹. Depuis 2002, date de l'entrée en vigueur de l'amendement, le Conseil compte quarante sièges répartis selon quatre catégories: les dix États les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime, les dix États les plus intéressés dans le commerce maritime international, les vingt États qui n'ont pas été élus au titre des alinéas a) ou b) et qui ont des intérêts particuliers dans le transport

²⁵⁴ Convention OMI, art.26.

²⁵⁵ Convention OMI, art. 22.

²⁵⁶ Convention OMI, art. 25.

²⁵⁷ En 1958, les seize sièges du Conseil comprenait les représentants de: six gouvernements parmi les pays les plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime, six gouvernements parmi d'autres pays qui sont les plus intéressés dans le commerce international maritime, deux États élus par l'Assemblée parmi les gouvernements qui ont un intérêt notable à fournir des services internationaux de navigation maritime et deux sont élus par l'Assemblée parmi les gouvernements d'autres pays qui ont un intérêt notable dans le commerce international maritime.

²⁵⁸ Sur ces quatre membres, deux étaient élus parmi les États ayant un intérêt notable à fournir des services internationaux de navigation maritime et deux autres États ayant un intérêt notable dans le commerce maritime international.

²⁵⁹ Sur le système instauré par les fondateurs de l'OMCI et ses limites, SUDRE (F.), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, pp.108-115.

²⁶⁰ Rés A 69/ES II, Amendements aux articles 17, 18 et 28 de la Convention OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de sa deuxième session extraordinaire le 15 septembre 1964.

²⁶¹ Rés A 735 (18), Amendements à la Convention OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993.

maritime ou la navigation. L'élection des membres de cette dernière catégorie doit garantir la représentation de « *toutes les régions géographiques du monde* »²⁶².

101. Pour être équilibrée, la composition du Conseil doit nécessairement allier expertise et représentation universelle²⁶³. Tout en soulignant la nécessaire implication des États membres du Conseil dans le domaine de la navigation maritime (la fourniture des services internationaux de navigation maritimes, l'intérêt dans le commerce international maritime ou des intérêts particulier dans le transport maritime et la navigation), les amendements successifs de l'article 17 visaient à éviter la représentation inéquitable des régions du monde comme ce fut le cas pour l'Afrique avant 1963 ou pour l'Amérique latine après 1963. Trouver une situation d'équilibre ne semble pourtant pas acquis puisque dans un contexte de rapprochement des États à l'échelle régionale, l'application de l'article 17 de la Convention OMI donne lieu à de nouvelles revendications²⁶⁴. Dans ce contexte, la notion de « *grandes régions géographiques du monde* » doit être éclaircie et peut renvoyer à la détermination d'un cadre plus précis de représentation de chaque région du monde. Sur le modèle d'autres institutions spécialisées de l'ONU, la représentation mondiale peut consister dans la détermination de quotas de sièges attribués à des groupes géographiques ou régionaux désignés²⁶⁵. Cette option n'imposerait pas nécessairement un nouvel amendement de l'article

²⁶² Convention OMI, art. 17 c.

²⁶³ Pour la période 2008-2009, le Conseil est composé des: Chine, Grèce, Italie, Japon, Norvège, Panama, République de Corée, Fédération de Russie, Royaume-Uni, États-Unis, Argentine, Bangladesh, Brésil, Canada ; France, Allemagne, Inde, Pays-Bas, Espagne, Suède, Singapour, Bahamas, Chypre, Indonésie, Philippines, Égypte, Turquie, Malte, Danemark, Chili, Malaisie, Afrique du Sud, Australie, Kenya, Nouvelle-Zélande, Arabie Saoudite, Jamaïque, Thaïlande, Nigeria et Mexique. A 25-SR.8, Compte rendu analytique de la huitième séance plénière de la vingt-cinquième session de l'Assemblée du 23 novembre 2007, p.16.

Pour la période 2010- 2011, le Conseil est composé de :

-pour le groupe 1 : Chine, Grèce, Italie, Japon, Norvège, Panama, République de Corée, Fédération de Russie, Royaume-Uni et États-Unis

-pour le groupe 2 : Brésil, Inde, Allemagne, Canada, Pays-Bas, France, Suède, Argentine, Espagne et Bangladesh

-pour le groupe 3 : Belgique, Singapour, Bahamas, Chypre, Indonésie, Philippines, Égypte, Turquie, Malte, Danemark, Chili, Malaisie, Afrique du Sud, Australie, Kenya, l'Arabie saoudite, Jamaïque, Thaïlande, Nigéria et Mexique, information disponible sur le site de l'Organisation, www.imo.org (consulté en juin 2010).

²⁶⁴ Le Conseil examine la déclaration de la délégation kenyane qui déplore lors de la vingt-quatrième session de l'Assemblée que la région d'Afrique de l'Ouest et Centre ne soit pas représentée dans la composition de Conseil pour l'exercice biennal 2006-2007. C 97/11, Application de l'article 17 de la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, Note du Secrétaire général déposé devant le Conseil lors de sa quatre-vingt-dix-septième session le 14 août 2006, point 11 de l'ordre du jour.

²⁶⁵ Ainsi pour l'Union internationale des télécommunications (UIT), la représentation géographique consiste à regrouper les États-membres en cinq régions appelées « régions administratives » (Europe occidentale huit sièges, Europe orientale cinq sièges et Afrique treize sièges, Amérique huit sièges et Asie et Australasie aura douze sièges). Le cas de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) est particulier car son Conseil, composé de trente-cinq membres, est désigné en partie par les membres restant sur le critère de l'avancée de la technologie et de l'énergie atomique alors que d'autres sont nommés sur la base de quotas régionaux pour garantir une représentation géographique parmi les Membres de l'Amérique du Nord, l'Amérique latine, l'Europe occidentale, l'Europe orientale, l'Afrique, le Moyen-orient et l'Asie du Sud, l'Asie du Sud-Est et le Pacifique et l'Extrême orient. L'acte constitutif de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) prévoit une rotation des représentants siégeant au Conseil et exige que ce choix se fasse dans

17 de la Convention OMI²⁶⁶. L'enjeu est considérable et la question reste encore aujourd'hui posée.

102. Sur ce point, conformément à la demande formulée par l'Assemblée, le Conseil lors de sa quatre-vingt-dix-septième session a recueilli le rapport du Secrétaire général sur la pratique des autres institutions au sein des Nations Unies et les options envisageables. De la vocation technique et spécialisée de l'Organisation découle la pertinence d'une modification des critères de représentation géographique. L'intérêt pour le transport maritime ou la navigation reste une exigence prioritaire par rapport à une représentation géographique équitable. Sur ce point, bien que le Secrétaire n'eût pas vocation à se prononcer sur l'opportunité politique d'une telle modification, sa note n'incitait pas au rééquilibrage de la représentation des États²⁶⁷. Sur la base des observations du Secrétaire, les Bahamas ont d'ailleurs considéré que la question devait être abordée à la lumière du mandat de l'Organisation²⁶⁸.

« l'intérêt qui s'attache à assurer au sein de cet organisme une représentation géographique équilibrée des nations intéressées à la production, à la distribution et à la consommation des produits alimentaires et agricoles. »

²⁶⁶ Différentes procédures sont alors envisageables pour modifier les règles permettant la représentation géographique au sein du Conseil : un amendement à l'acte constitutif, une résolution de l'Assemblée. Cette compétence découle de la Convention OMI : *« Tout différend ou toute question surgissant à propos de l'interprétation ou de l'application de la Convention est soumis à l'Assemblée pour règlement ou réglé de toute autre manière dont les parties au différend peuvent convenir. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit, pour tout organe de l'Organisation, de régler un tel différend ou une telle question qui surgirait pendant la durée de son mandat »*, Convention OMI, art. 74. Un recours devant la Cour internationale de justice (CIJ) est aussi envisageable pour l'interprétation des termes de l'article 17 comme le prévoit la Convention portant création de l'OMI : *« Toute question de droit qui ne peut être réglée par les moyens indiqués à l'article 74 est portée, par l'Organisation, devant la CIJ, pour avis consultatif, conformément à l'article 96 de la Charte des Nations Unies »*, Convention OMI, art.75. Enfin, dans la mesure où l'article 74 de la Convention OMI investit l'Assemblée du droit de prendre des décisions sur l'interprétation et l'application de la Convention, le recours à une résolution de l'Assemblée semble être la procédure la plus simple.

²⁶⁷ Le Secrétariat considère d'abord dans sa note que : *« bien que le critère de la représentation géographique soit utilisé par de nombreuses organisations et institutions des Nations Unies, il ne fait, semble-t-il, l'objet d'aucune méthode d'application commune. »* Il ajoute qu' *« il n'y a aucune convention ni pratique uniforme au sein des organisations et institutions qui définissent les expressions « région géographique » ou « représentation géographique et que certaines organisations et institutions utilisent le principe de rotation pour garantir la représentation géographique, tandis que d'autres appliquent un système de quota pour différentes régions »*. Le secrétariat précise enfin que *« Son opinion est qu'adopter une résolution n'aurait aucunement pour corollaire de modifier l'article 17 de la Convention portant création de l'OMI et représenterait simplement une décision de l'Assemblée sur la façon dont elle appliquerait cette disposition. Il pense en outre que l'Assemblée est légalement compétente pour décider de la procédure à adopter pour appliquer cette disposition puisqu'en vertu de l'article 69 de la Convention portant création de l'OMI, elle est investie du droit de prendre des décisions »* à propos de l'interprétation ou de l'application de la Convention », C 97/11, Application de l'article 17 de la Convention portant création de l'OMI, Note du Secrétaire général présentée lors de la quatre-vingt-dix-septième session du Conseil le 14 août 2006.

²⁶⁸ Les Bahamas soutiennent : *« On peut dire que l'OMI, par vocation, ne se prête pas facilement ou logiquement à une stricte application du principe de la répartition géographique équitable en ce qui concerne la composition de son Conseil. L'OMI assume des fonctions très techniques et spécialisées, inscrites dans ses arrangements constitutionnels et administratifs, qui tendraient à s'opposer à l'application d'une répartition géographique stricte des sièges du Conseil. Sa méthode d'évaluation des contributions financières la distingue de la plupart des autres institutions spécialisées du système des Nations Unies. La question de la répartition géographique devrait donc être examinée dans ce contexte, car il est très important de reconnaître la vocation technique et spécialisée de l'OMI »*. C 97/11/1 Application de l'article 17 de la Convention portant création de

103. La revalorisation de la mission du Conseil, qui s'appuie sur l'élaboration d'un plan stratégique et du renforcement des contrôles financiers, contribue à modeler l'action future de l'Organisation. Cette évolution explique la participation croissante des États aux réunions du Conseil en tant qu'observateurs²⁶⁹. Sans bénéficier d'un droit de vote, les États invités participent aux discussions et à la prise des décisions au sein du Conseil. En marge des mécanismes institutionnels, la pratique au sein des organes détermine le cadre de participation des États dans le processus décisionnel. C'est ainsi, que dans les limites du principe de neutralité, la présence de nationaux au sein du Secrétariat peut représenter pour les États la possibilité d'appuyer leur participation.

B.2- Le maintien fondamental de la neutralité au sein du Secrétariat

104. Composé du Secrétaire général et d'un personnel technique et administratif, le Secrétariat est un organe administratif dont les missions sont précisées à l'article 53 de la Convention. Sa tâche est de tenir à jour et de diffuser les informations nécessaires aux travaux de l'ensemble des organes de l'OMI. L'étendue de ses compétences n'est toutefois pas limitée dans la mesure où l'article 57 de la Convention envisage l'attribution de délégation²⁷⁰.

105. Les principes adoptés par les fondateurs de l'Organisation ont permis aux États membres de contrôler étroitement les agents du Secrétariat. Les experts gouvernementaux exerçaient leur suprématie sur l'ensemble des divisions administratives en raison de sa contingence limitée et du faible niveau de compétence des agents internationaux. Le Secrétariat n'exécutait que des tâches d'administration ou de gestion du personnel. En 1974, l'élection puis le maintien pendant quinze années au poste de secrétaire général de l'indien Chandrika Prasad Srivatsava²⁷¹ a donné une dimension politique plus importante au Secrétariat. En s'appuyant sur la forte adhésion des États en développement, le Secrétaire

l'OMI, document présenté par les Bahamas lors de la quatre-vingt-dix-septième session du Conseil le 14 août 2006.

²⁶⁹ Les États non membres du Conseil peuvent être invités à assister aux sessions du Conseil, Règlement intérieur du Conseil, art 4, OMI, Documents de base, Londres, IMO publication, 2004, p. 49. Lors de sa quatre-vingt-dix-septième session, le Conseil a invité à leur demande : l'Angola, Antigua et Barbuda, l'Autriche, la Barbade, Belize, le Bénin, la Colombie, le Congo, le Costa Rica, la Cote d'Ivoire, Cuba, Équateur, la Gambie, le Ghana, le Honduras, la Hongrie, les Iles Marshall, l'Iran, la Jamaïque, la Jordanie, le Liban, le Libéria, le Maroc, Maurice, Monaco, le Mozambique, le Myanmar, le Nigéria, la Nouvelle Zélande, le Pakistan, la Papouasie Nouvelle Guinée, le Pérou, la Pologne, la République Arabe Syrienne, la République démocratique de Corée, Saint Vincent et les Grenadines, le Sénégal, l'Ukraine, l'Uruguay, la Vanuatu, le Venezuela et le Yemen. Un membre associé a aussi assisté à la réunion, les Iles Féroé et les Iles Cook ont aussi été invitées en qualité de candidats à l'adhésion à l'Organisation.

²⁷⁰ « Le Secrétaire général assume toutes les autres fonctions qui peuvent lui être assignées par la Convention, l'Assemblée ou le Conseil. », Convention OMI, art.57.

²⁷¹ Originaire du tiers monde, il a permis l'ouverture de l'OMI au pays en voie de développement, IMO, « IMO's longest serving secretaries-general », *IMO news*, n° 3, 2008, p. 56, www.imo.org (Consulté en mars 2010) Annexe : Les secrétaires généraux de l'OMI de 1959 à 2010, p.593.

général justifia la consolidation de sa mission diplomatique²⁷² pour garantir la continuité des relations entre les États membres. En 1990, l'élection du canadien William O'Neil, qui est resté treize ans au poste de Secrétaire général, a étendu les missions du Secrétariat à l'accompagnement des travaux de l'Organisation et à l'encouragement de son action²⁷³.

106. En vertu du principe d'indépendance des agents internationaux, le Secrétariat est donc l'unique organe pour lequel est expressément prévu la dissociation totale entre son personnel et les États²⁷⁴. Dans ce cadre, les fonctionnaires internationaux²⁷⁵ sont soumis à un devoir de neutralité²⁷⁶. Ainsi, l'article 56 de la Convention OMI insiste sur l'importance de garantir l'indépendance du Secrétariat et de son personnel vis à vis des différents gouvernements qui participent aux travaux de l'Organisation. Si les fonctionnaires rattachés au Secrétariat conservent leur nationalité, la Convention précise clairement que dans le cadre de leur fonction les personnels et le Secrétaire général ne doivent accepter d'instruction d'aucun État dans la mesure où ils ne sont responsables que devant l'Organisation. Les États doivent en outre respecter la vocation internationale de ces agents et donc ne pas chercher à les influencer.

107. Si la composition du Secrétariat respecte la dissociation entre la sphère politique nationale et la sphère bureaucratique propre à l'Organisation, sa dimension politique n'en est pas moins réelle. Les négociations au sein de l'Organisation sont menées sur la base des contributions des États et reposent donc sur la qualité du système de communication. La tâche du Secrétariat consiste alors à offrir aux membres les rapports et études nécessaires à une

²⁷² BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 30.

²⁷³ Les principes de fonctionnement du Secrétariat d'une organisation intergouvernementale traduisent les objectifs des États en faveur de la continuité et le développement de l'action internationale au sein de l'Organisation. Ainsi, ses missions correspondent à deux buts : « l'un pragmatique est d'assurer un fonctionnement régulier de l'organisation notamment pour la préparation des travaux des autres organes et l'application des décisions prises ; l'autre, plus ambitieux et plus contesté, est de favoriser la recherche de solutions répondant aux besoins de l'ensemble des États membres et de l'organisation elle-même. », DAILLIER (P.), FORTEAU (M) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 696.

²⁷⁴ La Convention OMI pose le principe selon lequel : « Dans l'accomplissement de leurs devoirs, le secrétaire général et le personnel ne sollicitent ou n'acceptent d'instructions d'aucun gouvernement ni d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Ils s'abstiennent de tout acte incompatible avec leur situation de fonctionnaires internationaux et ne sont responsables qu'envers l'Organisation. Chaque Membre de l'Organisation s'engage à respecter le caractère exclusivement international des fonctions du Secrétaire général et du personnel et à ne pas chercher à les influencer dans l'exécution de leur tâche. », Convention OMI, art. 51.

²⁷⁵ L'avis consultatif de la CIJ du 11 avril 1949 vient définir la catégorie des fonctionnaires internationaux : « quiconque, fonctionnaire rémunéré ou non, employé à un titre permanent ou non, a été chargé par un organe de l'organisation d'exercer ou d'aider à exercer l'une des fonctions de celle-ci. Bref toute personne par qui l'organisation agit », (CIJ, Réparation des dommages subis au service des Nations Unies, Rec. 1949, p. 177) L'indépendance des agents internationaux est un principe acquis du droit international. Elle a à la fois un fondement conventionnel et coutumier lui donnant une force universelle. Elle reste toutefois un objectif parfois difficile à atteindre. DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *op cit*, p. 696.

²⁷⁶ SCHWARZ (B.) et LEVEN (E.), « International organizations: what makes them works ? », *Annuaire canadien de droit international*, 1992, p. 168.

discussion efficace. Son rôle d'impulsion²⁷⁷ est alors essentiel à l'évolution du processus normatif car il assure la communication des documents et la continuité de la négociation au sein de l'Organisation. Ses missions participent ensuite à l'adoption d'un plan de travail notamment en temps de crise. Le Secrétaire général exerce enfin une influence sur les acteurs du secteur maritime en tant que représentant des travaux de l'Organisation. Porte-parole de l'Organisation, son intervention incarne l'unité du réseau coopératif sur les objectifs et l'encadrement de la navigation maritime. Sur ce dernier point, l'action internationale représentée par le Secrétaire général s'appuie sur les États, seuls à détenir le droit de vote, mais aussi sur le réseau de ses membres observateurs.

SECTION II : UN RÉSEAU DE COOPÉRATION ÉLARGI

108. Le développement du droit international a engendré un risque de fragmentation dû à l'intensification des relations internationales²⁷⁸. La concurrence entre les différentes sources du droit et le développement des organisations internationales a rendu indispensable l'établissement de liens durables et multiples entre ces institutions. L'ouverture de l'OMI aux autres organisations sensibles aux questions maritimes correspond donc au souci d'élaboration de règles communes ou compatibles; dans ce sens, sa démarche contribue à assurer la reconnaissance universelle de son action et l'émergence d'un ordre maritime international²⁷⁹. L'élargissement du réseau participatif est donc un enjeu fondamental car la prolifération des normes internationales n'est bénéfique que si elle s'appuie sur l'intégration des actions menées à tous les niveaux²⁸⁰. En tant qu'« animateur de réseau »²⁸¹, sa démarche consiste alors à réunir l'ensemble des acteurs du secteur maritime autour des questions

²⁷⁷ GASMI (H.), *L'Action normative de l'Organisation Maritime Internationale*, Thèse de droit, Lille, ANRT, 1995, p. 115.

²⁷⁸ DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 83.

²⁷⁹ Devant le risque de fragmentation du droit international, la convergence des normes et des sources du droit est un enjeu fondamental qui impose « le dialogue ». Sur cette question, voir notamment : DO AMARAL (A.), « Le « dialogue » des sources : fragmentation et cohérence dans le droit international contemporain », in *Regards d'une génération sur le droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp.7-33.

²⁸⁰ Dans ce contexte, la coopération avec les autres organisations sur les questions maritimes est une priorité et l'OMI met en avant sa compétence spécialisée. Ainsi l'Assemblée soulignait : « *L'OMI est la première instance internationale pour les questions techniques intéressant le transport maritime international. L'OMI se distinguera par une approche globale et intégrée de ces questions. Pour garder son rôle de premier plan, l'OMI prendra les dispositions suivantes : promouvoir son rôle dans les affaires maritimes vis-à-vis des autres organisations intergouvernementales en vue d'aborder efficacement, et sous tous les aspects, les questions complexes intéressant différentes organisations ; mobiliser activement les diverses parties prenantes du secteur maritime nouvelles et traditionnelles, notamment les organisations non gouvernementales, les milieux professionnels et le grand public, afin de garantir que le processus décisionnel intègre un maximum d'éléments ; rechercher activement les synergies, en évitant tout ce qui ferait double emploi avec les travaux d'autres institutions des Nations Unies dans le domaine maritime.* » Rés A 970 (24), Plan stratégique de l'Organisation pour la période de 2006 à 2011, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 23 novembre 2005, § 3-1.

²⁸¹ CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime un cadre juridique en formation*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, p. 135.

relatives à la navigation internationale. Dès lors, pour l'OMI, la participation des membres observateurs présente un double intérêt : tout d'abord, lui permettre de nourrir les négociations et, ensuite, la faire bénéficier d'un appui dans la réalisation de ses actions. Ainsi, l'ouverture du réseau coopératif recouvre une dimension à la fois politique (PARAGRAPHE I) et sociale (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I : POUR LE RENFORCEMENT DE SA DIMENSION POLITIQUE

109. Depuis le début du XX^e siècle, les organisations internationales qui réglementent le transport maritime se sont multipliées. Leurs approches différenciées ont trop souvent mené à des chevauchements et des interférences²⁸² qui représentent un risque de concurrence entre les organisations, un facteur de complexité et un alourdissement des coûts financiers²⁸³. La coordination des différents travaux constitue par conséquent un préalable méthodologique au renforcement d'un modèle efficace d'élaboration d'instruments internationaux. Dans ce cadre, l'objectif de l'Organisation consiste à participer à la coordination des initiatives normatives en lien avec la navigation maritime. Depuis sa création, les nombreux accords signés avec d'autres organisations interétatiques marquent à la fois son souci d'intégrer le système des Nations Unies dans le cadre d'une coopération horizontale (A) et la nécessité de s'associer aux autres institutions à vocation régionale ou technique (B).

A- La coopération en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies

110. L'OMCI a été créée sous l'égide des Nations Unies lors de la Conférence maritime des Nations Unies qui s'est tenue à Genève le 6 mars 1948. Leur lien était donc scellé et la création de l'Organisation traduisait l'engagement des Nations Unies dans le domaine maritime. Dès 1963, sous l'influence de deux secrétaires généraux successifs, William Graham²⁸⁴ et Jean Roullier²⁸⁵ la participation de l'OMCI²⁸⁶ aux travaux des Nations Unies a été entérinée. Ce rattachement devait permettre à l'Organisation de bénéficier d'une personnalité juridique fondée sur le principe de spécialité²⁸⁷. Les différents accords de

²⁸² LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *L'État et la mer, le nationalisme maritime*, Paris, Notes et études documentaires, La documentation française, 1978, p. 21.

²⁸³ BASTID (S.), « Sur quelques problèmes juridiques de coordination dans la famille des Nations Unies », in *Le droit international unité et diversité*, Mélanges offerts à Paul REUTER, Paris, Éditions A. Pédone, 1981, pp. 75-101.

²⁸⁴ Le britannique William Graham occupa le poste de Secrétaire général de 1961 à 1963, Annexe Les secrétaires généraux de l'Organisation de 1959 à 2010, p. 593.

²⁸⁵ Le français Jean Roullier occupa le poste de Secrétaire général entre 1964 et 1967 Annexe Les secrétaires généraux de l'Organisation de 1959 à 2010, p.593.

²⁸⁶ Lors de la session ordinaire de l'Assemblée le 10 janvier 1963, le Secrétaire général insista sur la nécessité d'intégration de l'OMI dans le système des Nations Unies ; BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas 1998, p.55.

²⁸⁷ La reconnaissance de la personnalité juridique des organisations internationales a été progressive et découle d'un avis consultatif de la CIJ du 11 avril 1949. Ainsi, les organisations ont indépendamment de leurs États

coopération conclus depuis lors montrent son rattachement à l'organisation centrale (A.1) et ses liens avec les autres institutions spécialisées (A.2).

A.1- Le rattachement aux organes centraux des Nations Unies

111. L'OMI est une institution spécialisée du système des Nations Unies, elle entretient donc des relations spécifiques avec les organes centraux de l'ONU. L'article 57 de la Charte des Nations Unies encadre ce type de coopération²⁸⁸. L'institutionnalisation des relations entretenues par l'ONU avec ses agences spécialisées permet leur association afin de renforcer la cohérence et la consistance de son système²⁸⁹. Le principal enjeu réside alors dans la nécessaire préservation de l'autonomie de chaque institution spécialisée et l'harmonisation de leurs actions²⁹⁰. Dans ce sens, les accords de liaison contribuent à répartir les compétences entre l'organisation politique centrale et les institutions spécialisées qui pourraient exister de manière autonome ; ils constituent donc la pierre angulaire de tout le système. Fondé sur l'idée d'une décentralisation, les dispositifs de liaison n'ont toutefois pas parfaitement fonctionné si l'on en croit le besoin permanent de réformer le système²⁹¹. Leur perfectionnement au sein des Nations Unies reste un objectif constant qui implique l'engagement de tous ses organes.

membres la capacité de contracter, d'acquérir, de disposer de biens immobiliers et mobiliers et d'ester en justice. Elles jouissent d'une personnalité juridique spéciale conforme à leur nature et à l'étendue de leurs pouvoirs.

²⁸⁸ LEMOINE (J.), « Commentaire article 57 de la Charte des Nations Unies », in COT (J.-P.) et PELLET (A.), *La charte des Nations Unies article par article*, Paris, Édition Economica, Bruylant, 1985, pp. 891-909.

²⁸⁹ Le langage diplomatique fait couramment référence à l'expression « système des Nations Unies » ou même à la formule « la famille des Nations Unies » en référence à l'ONU et l'ensemble des organisations qui entretiennent des liens spécifiques en vertu des articles 57 et 63 de la Charte des Nations Unies; BASTID S., « Sur quelques problèmes de coordination dans la famille des Nations Unies », in *Le droit international : unité et diversité*, Mélanges offerts à Paul REUTER, Paris, Édition A. Pédone, 1981, p. 75 ; HUFNER (K.), « The UN System », in RUDIGER (W.), *United Nations: Law, Policies and Practices*, vol.2, 1995, pp. 1361-1368, cité dans DUPUY (R J), *Manuel sur les organisations internationales*, 2nd édition, Académie du droit international de la Haye, Éditions Martinus Nijhoff, 1998, p. 514.

²⁹⁰ LUARD (E.), «The co-ordination of international government», in *International agencies emerging framework of interdependence*, The royal institute of international affairs, 1977, pp. 264-287; SANDS (P.) et KLEIN (P.), *Bowett's Law of international institutions*, Londres, 6^{ème} édition, Sweet & Maxwell, 2009, p.77.

²⁹¹ Plusieurs auteurs font référence aux difficultés rencontrées par les organes centraux de l'ONU pour imposer le respect de son autorité et organiser la répartition des compétences entre ses institutions spécialisées, VERHOEVEN (J.), *Droit international public*, Paris, Larcier, 2000, p.254. Sur l'apparition et la persistance des questions de coordination au sein du système des Nations Unies voir notamment : BASTID (S.), « Sur quelques problèmes juridiques de coordination dans la famille des Nations Unies », in *Le droit international: unité et diversité, Mélanges offerts à Paul Reuter*, Paris, Éditions A. Pédone, 1981, pp. 75-101 ; MCCONNELL (M.L.), «Inter-agency collaboration or Inter Agency Competition- A challenge for the UN system», in *International Maritime environmental law*, Royaume-Uni, Kluwer Law international, 2003, pp. 69-91. Le processus de coordination est nécessairement en évolution constante, le système des Nations Unies et la démarche de l'OMI n'échappent pas à cette règle. Dans ce sens, la Professeure Delmas-Marty notait d'une manière générale qu'« il semble nécessaire et urgent de systématiser l'étude et la mise au point des techniques juridiques ... qui favorisent et ordonnent les relations, les articulations et interactions d'un niveau à l'autre et d'un secteur à l'autre. Elles sont en effet le moyen de réduire les incohérences et les incomplétudes, tout en sachant qu'on ne pourra les supprimer toutes et qu'elles entraîneront nécessairement une instabilité de l'ensemble. » DELMAS-MARTY (M.), *La refondation des pouvoirs, Les forces imaginantes du droit*, Paris, Éditions du seuil, Tome III, 2007, p. 128.

112. En principe, un organe ad hoc ou un des organes de l'institution sur la base d'une délégation de pouvoir procède à l'association de deux organisations sans que cela soit expressément prévu dans la Charte constitutive. La négociation de l'accord de liaison entre l'ONU et l'institution londonienne a été, à ce titre, originale puisque les États fondateurs de l'OMCI ont préféré inscrire le principe de cette coopération à l'article 64 de la Convention signée en 1948²⁹². Le premier accord a été adopté par l'Assemblée générale de l'ONU le 18 novembre 1948 et validé par l'Assemblée de l'OMCI lors de sa première session ordinaire le 13 janvier 1959²⁹³. Le cadre de cette coopération repose ensuite sur les accords de liaison spécifiques signés entre 1959 et 1964²⁹⁴. En dehors de ce cadre, la conclusion de nouveaux accords relevait de la procédure prévue à l'article 25 de la Convention OMI²⁹⁵ qui impose l'intervention préalable du Conseil et l'approbation définitive de l'Assemblée. Pour le compte des Nations Unies, les accords sont négociés auprès du Conseil par le Conseil économique et social (ECOSOC)²⁹⁶ en vertu de l'article 63 de la Charte²⁹⁷. Ainsi, l'association de l'OMCI à l'ensemble du système universel présentait plusieurs avantages : la reconnaissance de sa vocation mondiale, la garantie d'une autonomie dans ses domaines de compétences, le renforcement de l'engagement des Nations Unies sur les questions relatives à la navigation maritime internationale et la confirmation du rôle des États dans l'élaboration du droit de la sécurité maritime.

²⁹² La Convention constitutive de l'OMI dispose : « Conformément à l'article 57 de la Charte des Nations Unies, l'Organisation est reliée à l'Organisation des Nations Unies au titre d'institution spécialisée dans le domaine de la navigation maritime et de ses effets sur le milieu marin. Les relations sont établies par un accord conclu avec l'Organisation des Nations Unies et selon les dispositions de l'article 63. », Convention OMI, art. 64.

²⁹³ Rés A 7(I), Accord sur les relations avec les Nations Unies, adoptée par l'Assemblée lors de la première session le 13 janvier 1959; L'Accord a été enregistré le 1^{er} mars 1959, N° 553 ; Recueil des Traités, Nations Unies, volume 324, p. 275.

²⁹⁴ Cet ensemble de texte comporte trois accords dont l'Accord des relations entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation maritime internationale et son protocole signé le 17 février 1959 par Dag HAMMARSKJOLD, Secrétaire général de l'ONU et Ove NIELSEN Secrétaire général de l'OMCI, l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation maritime internationale en vue de l'admission de l'Organisation maritime à la caisse commune des pensions du personnel des Nations Unies signé le 23 juin 1959 par Dag HAMMARSKJOLD, Secrétaire général de l'ONU et Ove NIELSEN Secrétaire général de l'OMCI et enfin l'Accord spécial entre les Nations Unies et l'Organisation maritime internationale étendant la compétence du tribunal administratif des Nations Unies à l'Organisation maritime internationale en ce qui concerne les requêtes invoquant l'inobservation du contrat d'engagement ou des conditions d'emploi des fonctionnaires de l'Organisation maritime internationale signé par Sithu U. THANT Secrétaire général des Nations Unies et Jean ROULLIER Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale et entré en vigueur le 1^{er} décembre 1964 *Documents de base*, volume II, Londres, OMI publication, 2003, pp. 55-71.

²⁹⁵ « Le Conseil peut conclure des accords ou prendre des dispositions concernant les relations avec les autres organisations, conformément à la partie XV. Ces accords et ces dispositions sont soumis à l'approbation de l'Assemblée. » Convention OMI, art.25.

²⁹⁶ Le Conseil économique et social est un des principaux organes de l'ONU. Sa composition et ses fonctions sont définies par les chapitres IX (articles 55 à 60) et X (articles 61-72) de la Charte. Depuis 1973, il est composé de 54 États élus pour trois ans. Il est chargé d'étudier les questions économiques, sociales, culturelles, éducatives et de santé. Sa mission consiste à coordonner les activités de l'OMI et de celles des agences spécialisées.

²⁹⁷ ECOSOC Résolution VI du 10 mars 1948, ECOSOC Résolution 1965 du 27 août 1948, SUDRE (F.), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 53.

113. Les relations liant les organes centraux des Nations Unies et l'institution spécialisée sont basées sur les principes de réciprocité et d'assistance mutuelle. Si aucun lien hiérarchique n'existe entre l'ONU et ses institutions spécialisées, l'existence du système induit des lois de cohésion. En son sein, les organes centraux représentent le cœur de la politique internationale alors que les institutions spécialisées n'agissent que dans un champ limité. Leurs obligations sont donc réciproques et consistent à promouvoir l'efficacité du système par la cohésion, la coordination et l'uniformité des actions entreprises²⁹⁸. Les accords de liaison n'obéissent à aucun contenu type, toutefois ils sont largement inspirés du document unissant l'ONU et l'OIT²⁹⁹. Chaque accord contient des dispositifs issus de la Charte elle-même telles que la représentation réciproque (article 70), l'échange de renseignements (article 64), la commission de coordination (articles 63 et 68), les recommandations adressées aux institutions spécialisées (article 64), les décisions du Conseil de sécurité (article 48), l'assistance du Conseil de tutelle (article 92), les demandes d'avis consultatif (article 96), les demandes émanant de la CIJ (article 36 du statut de la Cour internationale de justice) ou encore les relations sur les questions budgétaires et financières (article 17). Dans cet ensemble, les organes centraux de l'ONU ont un rôle de conciliateur et de superviseur des relations entre les agences spécialisées conformément à l'article IV des accords de liaison³⁰⁰.

114. L'accord liant l'ONU et l'OMI ne déroge pas à ce schéma et prévoit un panel de dispositions incluant la coopération en matière d'information³⁰¹, les rapports spéciaux demandés par l'Assemblée générale ou encore l'application de recommandations émises par l'ONU³⁰². En outre, l'article 2 de l'Accord signé en 1959 prévoit la possibilité pour des représentants de l'Organisation d'assister aux réunions de l'ECOSOC, des commissions et des comités de l'ONU et de participer sans droit de vote aux délibérations de ces organes sur les questions maritimes³⁰³. L'échange d'informations avec les organes centraux de l'ONU porte

²⁹⁸ Accord sur les relations entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation maritime internationale et protocole, art. XVI, OMI, *Documents de base*, volume II, OMI publication, Londres, 2003, p. 62.

²⁹⁹ Accord ONU-OIT du 30 mai 1946, Recueil des traités des Nations Unies, volume 1, p. 186.

³⁰⁰ Par cet article, l'OMI s'engage à participer à la coordination entre les agences spécialisées du système des Nations Unies en prenant en compte les recommandations des Nations Unies. Elle s'inscrit ici volontairement dans le système des Nations Unies et contribue à la promotion de la coopération inter organisations.

³⁰¹ La communication des informations et des projets peut être permanente ou encore relative à une convention particulière qui nécessite la communication entre plusieurs institutions spécialisées de l'ONU, Accord sur les relations entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation maritime internationale et protocole, art.V., OMI, *Documents de base* volume II, Londres, OMI publication, 2003, p. 57 ; La communication des informations et des projets peut être permanente ou encore relative à une convention particulière qui nécessite la communication entre plusieurs institutions spécialisées de l'ONU.

³⁰² Accord sur les relations entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation maritime internationale et protocole, art. IV, OMI, *Documents de base* volume II, Londres, OMI publication, 2003, p. 56.

³⁰³ L'OMI a conclu un accord avec l'ONU similaire de celui développé par l'OIT. Documents de base de l'OMI, volume II, Accord sur les relations entre l'ONU et l'OMI. Dans l'article 1^{er} et conformément à l'usage, l'ONU reconnaît l'OMI et ses compétences particulières prévues par sa convention constitutive. Pour chaque session des

aussi sur l'exercice financier de l'Organisation. Par l'article XIII de l'Accord de liaison, les organisations reconnaissent que le maintien d'étroites relations budgétaires et financières est souhaitable. Dans une démarche de coordination et d'uniformité, il contribue à ce que les travaux administratifs des Nations Unies et de ses institutions spécialisées soient menés le plus efficacement et le plus économiquement possible³⁰⁴. A ce titre, les recommandations de l'ECOSOC doivent être prises en compte par l'Assemblée et le Conseil qui sont chargés de communiquer les informations relatives aux exercices budgétaires de l'Organisation; un représentant des Nations Unies peut, dans ce cadre, assister en tant qu'observateur aux délibérations portant spécifiquement sur les questions financières.

115. Les dispositifs prévus par les accords de liaison se révèlent toutefois insuffisants. Les mesures de coordination doivent se perfectionner pour éviter les éventuels doubles emplois et la redondance dans l'action des institutions. L'efficacité du système des Nations Unies sur la mise en œuvre de programmes collectifs³⁰⁵ dépend alors de la rationalisation des travaux au sein du système. Cet objectif a justifié la création d'organismes permettant de réunir les secrétariats des institutions spécialisées pour renforcer la coordination de leurs travaux indépendamment des accords de liaison. L'échange des informations et le développement de travaux communs sont les principales missions de ces organismes destinés à simplifier la coordination des divers travaux. Parmi ces initiatives, le Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination (CCS) regroupe tous les secrétaires généraux des organisations spécialisées et succède au Comité administratif de coordination créé en 1946. Présidé par le Secrétaire général des Nations Unies, le CCS, composé des directeurs généraux des institutions spécialisées, se réunit deux fois par an. Son action est secondée par deux comités de haut niveau et un groupe spécifique: le Comité de haut niveau chargé des programmes (HLPC), le Comité de haut niveau chargé des questions de gestion (HLCM) et le Groupe des Nations Unies pour le développement (UNGD)³⁰⁶. La mission

organes de l'OMI, le Secrétaire général est tenu d'inviter l'ONU à se faire représenter. Cette disposition est à l'article 5 de chaque règlement intérieur des organes. Ainsi les représentants de l'ONU pourront participer sans droit de vote aux délibérations.

³⁰⁴ OMI, *Documents de base* volume II, Londres, OMI publication, 2003, p.60. La coopération est d'autant plus nécessaire aujourd'hui car si le budget de l'OMI est le plus faible des agences spécialisées du système des Nations Unies, il n'en reste pas moins qu'il est passé de 180 000 euros en 1959 à 34 000 000 d'euros en 2006 et qu'il est en constante augmentation compte tenu de l'élargissement des domaines d'intervention, Les cinquante premières années de l'OMI L:/ LED/ INF/ANNIVERSAIRE/PRESSPAC/HISTORY YF, disponible sur le site www.imo.org (consulté en mai 2010), C/ES/25/7, Budget axé sur les résultats pour le vingt-sixième exercice financier 2010-2011 : Faits nouveaux survenus depuis la cent deuxième session du Conseil, déposé par le Secrétaire général le 7 octobre 2009.

³⁰⁵ MANIN (A.), « Commentaire article 63 de la Charte des Nations Unies », in COT (J. -P.) et PELLET (A.), *La charte des Nations Unies commentaire article par article*, Paris, Éditions Economica Bruylant, 1985, p.970.

³⁰⁶ Les rapports des comités et du groupe sont présentés chaque année au Conseil de l'OMI ; C/ES.25/14(a), Relations extérieures : Relations avec l'Organisation des Nations Unies et les institutions spécialisées, Résultats

initiale du CCS se limitait à la surveillance de la mise en œuvre des accords contractés entre les organes centraux des Nations Unies et ses institutions spécialisées ; elle intègre aujourd'hui une mission de valorisation de la coopération au sein du système dans son ensemble pour la poursuite d'objectifs communs des États membres. Son action est donc centralisatrice mais réduite car ses missions sont purement administratives. De plus, son rôle consultatif ne répond pas nettement au besoin de coordination au sein du système des Nations Unies et repose sur les pouvoirs de représentation limités des Secrétaires généraux des institutions spécialisées³⁰⁷. La procédure d'évaluation des « *projets pilotes concernant l'unité d'action des Nations Unies* » montre, dans ce sens, le lancement d'une dynamique de réforme sans en assurer le résultat, le programme d'évaluation est long mais nécessaire à la proposition de nouveaux dispositifs plus satisfaisants.

116. La technicité des questions maritimes a justifié la création d'un organe de coordination plus pointu. Les secrétariats des institutions spécialisées concernées par les questions maritimes fournissent alors des efforts particuliers de coordination de leurs travaux. A ce titre, le Comité inter secrétariats pour les programmes scientifiques se rapportant à l'océanographie (CIPSRO³⁰⁸), qui existe depuis 1969, est une initiative remarquable qui souligne les efforts des Nations Unies pour promouvoir la cohérence de son système sur les questions maritimes³⁰⁹. Le CIPSRO, créé sous l'égide de la Commission océanographique internationale (COI)³¹⁰, a pour but d'éviter tout double emploi et tout chevauchement dans la planification et l'exécution d'un programme élargi de coopération internationale dans le domaine des sciences de la mer³¹¹. Par l'intermédiaire d'un représentant, le Secrétariat de

des travaux de la deuxième session de 2009 du Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination, note présentée par le Secrétaire général le 12 novembre 2009.

³⁰⁷ COLIN (J.P), « Réflexions sur un nouvel ordre mondial », in DAUDET (Y.) (Dir.), *Aspects du système des Nations Unies dans le cadre de l'idée d'un nouvel ordre mondial*, Rencontres internationales de l'institut d'études politiques d'Aix en provence, Colloque du 22 et 23 novembre 1991, Édition A. Pédone, 1992, p. 35.

³⁰⁸ The International Committee of Science Programmes Relating to Oceanography.

³⁰⁹ KECKES (S.), *Global maritime programmes and organizations*, London, Asean Academic Press, 1999, p. 94

³¹⁰ La Commission océanographique internationale (COI) est, elle aussi, dédiée aux questions maritimes. Elle est un organe de l'UNESCO chargé de la recherche et de la protection des océans www.ioc-unesco.org (site consulté en mars 2010).

³¹¹ L'Accord cadre prévoit que le Comité a pour « *but de contribuer à la mise au point de formes efficaces de coopération entre les organisations du système des Nations Unies dont les activités font une place importante à l'océanographie de manière à éviter tout double emploi et tout chevauchement dans la planification et l'exécution d'un programme élargi de coopération internationale dans le domaine des sciences de la mer, suivant le vœu de la communauté internationale.* » L'action du Comité doit servir d'appui aux travaux de la COI dont la vocation est d'offrir un mécanisme spécialisé commun à toutes les institutions de l'ONU. Le lien entre la COI et le Comité est fort puisqu'il partage le même secrétaire général, que ses travaux découlent de l'action entreprise par la COI et initie ses futures perspectives. La COI est aussi gestionnaire du budget du CIPSRO. Les secrétariats membres du Comité se sont d'ailleurs engagés : « *à fournir une contribution au secrétariat de la COI, à appuyer son action dans le cadre des parties pertinentes de leurs propres programmes et à faire appel à elle pour avis ou études dans le domaine des sciences de la mer. Les membres du Comité qui cessent de remplir les conditions énoncées dans le présent paragraphe se retireront du Comité.* ». L'objectif du CIPSRO est de formuler des propositions concertées sur des questions communes afin d'aboutir à une répartition des tâches

l'OMI est délégué auprès du CIPSRO pour assister à ses réunions, échanger des avis, obtenir des renseignements et examiner l'application de certains programmes intéressant les membres du CIPSRO. Cette initiative précoce de la COI n'a toutefois pas permis le développement d'une gestion intégrée des océans, cette dernière correspond pourtant à l'engagement des Nations Unies avec la signature de la CMB qui prévoit dans son préambule que « *les problèmes des espaces marins sont étroitement liés entre eux et doivent être envisagés dans leur ensemble* »³¹².

117. La mise en place de politiques globales au sein du système des Nations Unies requiert donc une répartition plus cohérente des compétences, ce qui appelle la réforme des accords de liaison et l'amélioration des rapports entretenus entre l'OMI et l'ONU. L'ECOSOC chargé de la coordination de l'action des institutions spécialisées, définit les grandes orientations et encourage leur coopération mais le cumul des structures spécialisées limite la transparence et l'efficacité du système de gestion intégrée des questions maritimes. Dans ce contexte, l'OMI cherche donc à représenter l'intérêt de ses membres au sein du système globalisé et à contribuer à la coordination de l'action internationale sur les questions maritimes. Sa spécialisation sur les questions de la navigation maritime internationale lui confère incontestablement un rôle spécifique. Son statut, sa composition et ses règles de fonctionnement ne lui donnent toutefois aucune légitimité pour assurer la coordination des travaux menés au sein de l'ONU et la nature de sa mission ne la destine pas à aborder toutes les questions relatives à la mer. Ainsi, le rôle de l'OMI ne peut être que limité pour deux

entre les différentes organisations qui le composent. Soumis à une présidence par roulement, les membres y prennent des décisions à l'unanimité dans le cadre de sessions annuelles ou de sessions extraordinaires. L'ordre du jour est proposé par ses membres qui à la fin des sessions reçoivent un rapport rédigé par le Secrétaire général de la COI. La première session du Comité s'est tenue en août 1969. Une réactualisation de son fonctionnement a été entreprise sur les recommandations de la Commission de l'évaluation externe de la COI qui avait pour mission d'évaluer la position stratégique, l'efficacité et les résultats de la COI au sein de l'UNESCO. La révision des mécanismes du CIPSRO a été relancée par le plan de mise en œuvre de Johannesburg adopté par le Sommet mondial sur le développement durable de 2002 qui affirme que « *le développement durable des océans requiert une coordination et une coopération efficaces y compris aux niveaux mondial et régional, entre les organismes concernés, ainsi que des actions à tous les niveaux.* » Le Sommet souligne la nécessité de « *créer un mécanisme de coordination inter-agences efficace, transparent et permanent sur les questions liées aux océans et aux zones côtières au sein du système des Nations Unies.* ». L'émergence du réseau UN Océans correspond à cet objectif. La révision de l'Accord du CIPSRO n'est toutefois pas achevée et la structure est restée imparfaite. Il apparaît toutefois que le programme de travail de la COI intègre de nouvelles perspectives puisqu'elle est chargée de : « *donner un nouvel élan aux partenariats océaniques au sein du système des Nations Unies en vue de réaliser des gains d'efficacité, d'améliorer l'exécution des programmes et d'identifier la mission spécifique de la COI et son rôle de chef de file. A cet égard, il est suggéré que la COI réexamine l'accord du CIPSRO (1969) pour l'utiliser éventuellement comme modèle au cadre d'action.* ». KECKES (S.), *op cit*, p. 110.

³¹² Ce principe est régulièrement rappelé par les plus hautes instances des Nations Unies qui appellent à « *rendre plus efficaces la collaboration et la coordination des services compétents du Secrétariat et l'ensemble des organismes des Nations Unies, notamment en rendant plus efficaces, transparents et réguliers les mécanismes de coordination des affaires étrangères* », Rés 56/12 sur les océans et le droit de la mer, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 28 septembre 2001, cité par DE MARFFY (A.), « L'Organisation des Nations Unies et le droit de la mer », *L'observateur des Nations Unies*, n° 16, 2004, p.20.

raisons principales: d'une part, cette coordination doit émaner d'un organe central de l'ONU et d'autre part, le champ d'action de l'OMI est trop restreint. Ce rôle correspond davantage aux missions de la Division pour les affaires maritimes et le droit de la mer qui dépend de l'office juridique des Nations Unies sous la responsabilité du Secrétaire général. Destinée à suivre l'application de la CMB et à assister les États dans cette mise en œuvre, son action dépasse largement le seul mandat confié à l'OMI même si elle reste limitée aux dispositions de la CMB.

118. La gestion des océans nécessite de nouveaux mécanismes de coopération. Dans ce sens, l'Assemblée générale des Nations Unies a entériné l'initiative d'un groupe d'États³¹³ par la création d'un mécanisme informel chargé de revoir les questions de la mer sous l'angle de la coopération et de la coordination³¹⁴ : son objectif principal est de faciliter une gestion intégrée en évitant les doubles emplois, tout en favorisant une meilleure appréhension de tous les aspects des questions à traiter. Le fonctionnement original de ce procédé³¹⁵ est toutefois victime de l'étendue de son mandat et de la difficulté de concilier une large participation avec l'émergence d'un consensus³¹⁶. Ses travaux ont pourtant appuyé l'adoption de plusieurs résolutions de l'Assemblée générale des Nations Unies ou d'initiatives spécifiques des organisations spécialisées dont la liste figure dans les rapports du Secrétaire général des Nations Unies sur les océans et le droit de la mer. A ce jour, cette initiative reste le seul dispositif global ouvert à tous et susceptible de combiner les différents travaux sur l'ensemble des thématiques maritimes.

119. Dans le même but, indépendamment des initiatives des organes centraux, des efforts de coopération de l'OMI avec les autres institutions spécialisées ont été développés. Comme

³¹³ Parmi ces États : l'Australie, la Nouvelle-Zélande, le Canada, les États-Unis et l'Afrique du Sud.

³¹⁴ Il s'agit de l'United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea, UNICPOLOS, Rés 54/33 portant création du processus consultatif officiel ouvert à tous sur les mers et les océans, adoptée par l'Assemblée générale, le 24 novembre 1999.

³¹⁵ Les travaux du processus consultatif sont organisés sur la base de thématiques : pêche responsable et pêche illicite non déclarée et non réglementée ; conséquences économiques et sociales de la pollution et de la dégradation du milieu marin, en particulier dans les zones côtières ; sciences de la mer et perfectionnement et transfert des techniques marines selon des modalités convenues, y compris le développement des capacités dans ce domaine ; coordination et coopération dans le domaine de la lutte contre la piraterie et le vol à main armée commis en mer, protection et préservation du milieu marin ; renforcement des capacités, coopération et coordination régionales et gestion intégrée des océans ; sécurité de la navigation, par exemple, renforcement des capacités pour la production de cartes nautiques ; protection des écosystèmes marins vulnérables ; nouvelles méthodes d'exploration rationnelle des océans y compris la conservation et la gestion de la diversité biologique du fond marin dans les zones situées au-delà de la juridiction nationale, les approches éco systémiques et les océans, les ressources génétiques marines, la sécurité maritime et la sûreté en mer. Sur le fonctionnement du processus, voir notamment DE MARFFY (A.), « L'Organisation des Nations Unies et le droit de la mer », *L'observateur des Nations Unies*, n° 16, 2004, pp. 3-22.

³¹⁶ A/64/66, Les océans et le droit de la mer, Rapport du Secrétaire général des Nations Unies, 13 mars 2009, www.un.org (site consulté en avril 2010).

plusieurs d'entre elles abordent des questions maritimes, l'éparpillement des compétences³¹⁷ requiert nécessairement le développement de relations inter-institutions. Dès lors, l'enjeu pour l'Organisation est de se placer au sein de ce réseau afin d'assurer la cohérence des réglementations qui touchent le domaine de la navigation internationale pour respecter les objectifs d'efficacité politique, technique et économique exigés par ses membres³¹⁸.

A.2- La coordination avec les institutions spécialisées

120. Les questions maritimes sont transversales et entrent dans le champ de compétences de plusieurs institutions spécialisées des Nations Unies. Comme nous l'avons vu, le principe de coopération est établi et fondamental dans le système des Nations Unies³¹⁹: l'ECOSOC en est le garant³²⁰. En matière de navigation maritime, le tissage des liens entre les institutions spécialisées devient un enjeu considérable tant ses problématiques entrent dans le domaine de compétences de plusieurs organisations ou institutions spécialisées³²¹. Les plus importantes d'entre elles s'intéressent directement ou indirectement à la navigation maritime, c'est le cas de la Conférence des Nations Unies pour le commerce et le développement (CNUCED) qui mesure l'importance des enjeux du transport maritime pour les pays en développement, de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) qui s'intéresse aux pêcheries, du Programme des Nations Unies pour l'environnement qui intègre la protection des mers régionales, de l'Organisation internationale du travail (OIT) qui se préoccupe des conditions de travail des gens de mer, de l'Organisation mondiale météorologique (OMM) qui étudie l'impact du climat sur les océans et enfin de l'Organisation des Nations Unies pour l'éducation, les sciences et la culture (UNESCO) et de sa Commission

³¹⁷ MATHIEU (J.L), *Les institutions spécialisées des Nations Unies*, Paris, Éditions Masson, 1977, p. 156.

³¹⁸ Comme le précisait le Professeur René-Jean DUPUY, Ces actions conjointes sont : « *Les activités qui visent la réalisation d'un objectif ou d'un résultat dans le cadre d'un accord, d'une procédure ou parfois d'une institution spécifique* », DUPUY (R J), *Manuel sur les organisations internationales*, La Haye, 2nde édition, Académie du droit international de la Haye, Éditions Martinus Nijhoff, 1998, p. 514.

³¹⁹ Le Conseil de l'Organisation réaffirme ce principe à plusieurs reprises comme en conclusion des travaux du groupe de travail sur les méthodes de travail de l'Organisation : « *it was the conclusion of the working group that the objectives of the Organization should be to deal with problems which have international implications arising from the existence of shipping or from other activity in the marine environment as and when they appear it being understood that it is necessary to avoid duplication of activities. If a new problem fell into the sphere of responsibility of both IMCO and another member of the United nations machinery as had been done in the past* », Res 42 (21), Suite du travail du groupe de travail sur les objectifs et la méthode, adoptée par le Conseil lors de sa vingt et unième session le 29 novembre 1968.

³²⁰ JIU/REP/84, Rapport commun de l'ECOSOC, du Comité administratif de coordination et du Comité de programme et de coordination, 18 février 1984. Aux termes de son accord de liaison avec l'ONU, lorsqu'elle passe un accord de coopération avec une autre institution spécialisée, l'OMI doit en informer l'ECOSOC, Article 15 de l'Accord sur les relations entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation maritime internationale, *Documents de base*, volume II, 2003, p. 62.

³²¹ On peut distinguer au moins 15 organisations autres que l'OMI qui sont confrontées à des problématiques maritimes. KECKES (S), *Global maritime programmes and organizations*, Londres, Asean Academic Press, 1999, p. 103; KBAIER (R.), *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'Organisation maritime internationale: analyse méthodologique*, Thèse de droit, Lille, ANRT, 1988, p. 30.

océanographique internationale (COI) qui étudie l'évolution des océans³²². Devant les risques de fragmentation de l'action internationale, la collaboration de ces différentes organisations doit contribuer à limiter le chevauchement de leurs réglementations pour atteindre un niveau d'efficacité maximale conforme aux principes fondamentaux du droit international³²³. Dans cet environnement institutionnel, l'OMI occupe indéniablement un rôle spécifique dans l'encadrement de la navigation car elle est la seule organisation exclusivement dédiée à cette thématique. A ce titre, elle semble désignée par la CMB comme « *l'organisation compétente en matière de navigation maritime* »³²⁴.

121. L'article 65 de la Convention OMI dispose d'ailleurs que: « *S'il se présente des questions d'intérêt commun pour l'Organisation et une institution des Nations Unies, l'Organisation collaborera avec cette institution ; elle procèdera à l'examen des questions et prendra des mesures à leur sujet de concert avec cette institution* ». Sans que cet article n'implique nécessairement la conclusion d'accords permanents entre les institutions spécialisées ou les programmes de coopération, il pose un principe selon lequel les questions d'intérêt commun appellent une démarche sinon commune au moins coordonnée. Dans cette perspective, l'OMI protège les intérêts de ses membres et cherche par conséquent à faire reconnaître sa compétence. Ainsi, le renforcement de sa participation au sein du système des Nations Unies se fait d'une part dans l'intérêt de ses membres et d'autre part dans l'intérêt des autres institutions spécialisées qui s'appuient sur son action et sur son réseau au sein du transport maritime. Dans ce domaine, ses initiatives lui permettent de développer son action tout en contribuant à l'émergence d'un ordre maritime international plus cohérent³²⁵.

122. Bien que l'intérêt des États soit de favoriser cette coopération pour rationaliser leur participation au sein des organisations internationales, l'association des différentes institutions n'est pas toujours évidente. En effet, chaque institution répond à des principes de fonctionnement différents et à des objectifs sensiblement divergents, ce qui explique parfois les nuances entre leurs travaux³²⁶. Ainsi, au sein du secteur maritime, si les objectifs

³²² Rappelons que la COI est à l'origine de la création du CIPSRO.

³²³ MATHIEU (J.-L.), *Les institutions spécialisées des Nations Unies*, Paris, Éditions Masson, 1977, p. 156.

³²⁴ « *L'expression « organisation internationale compétente » lorsqu'elle est utilisée au singulier s'applique exclusivement à l'OMI, compte tenu du mandat général qui lui incombe, en sa qualité d'institution spécialisée du système des Nations Unies mise en place par la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale (la Convention portant création de l'OMI). Cette convention a été adoptée par la Conférence maritime des Nations Unies de Genève le 6 mars 1948*», LEG/ MISC/6, Incidences de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour l'Organisation maritime internationale, 10 septembre 2008, p.9.

³²⁵ Les programmes développés au sein des Nations Unies ne sont pas toujours facilement dissociables et il n'existe en vertu du principe de spécialité aucune hiérarchie qui permettrait à une organisation de faire valoir ses travaux sur une autre, il est donc nécessaire de mettre en place un réseau de coopération entre ces institutions, KECKES (S.), *Global Maritime programmes and organizations*, Londres, Asean Academic Press, 1999, p. 89.

³²⁶ MCCONNELL (M.L.), « *Inter-Agency collaboration or Inter-Agency competition, A challenge for the UN*

rassemblent l'OMI, l'OIT ou la CNUCED, en revanche les priorités et les procédés peuvent se révéler très différents³²⁷. Dans ce sens, l'intérêt d'une organisation internationale est de faciliter l'émergence d'un droit efficace en collaborant avec ses homologues³²⁸ mais les conditions d'équilibre doivent être réunies pour garantir une participation active sur des questions communes. La coordination est donc envisagée sous un angle pratique dès lors qu'elle est le moyen d'assurer une meilleure exécution des programmes et une plus grande efficacité administrative dans chacune des organisations. Cette coopération peut se développer sous différentes formes, soit par des accords spéciaux sur des champs de compétences communs, soit par des rapprochements ponctuels sur des questions plus spécifiques.

123. Dès sa création, la question des interférences entre l'OMCI et les autres organisations ou programmes des Nations Unies s'est posée. Un accord informel, conclu en 1965 entre la CNUCED³²⁹ et l'OMI, a permis de définir une répartition des compétences entre les deux organisations, ce qui a réduit les sources de conflit et les doubles emplois. Une coopération entre les deux organisations a pu ainsi se développer sur des sujets qui ont des répercussions importantes à la fois sur la sécurité maritime et sur l'équilibre économique Nord/Sud. La Convention internationale sur les privilèges et hypothèques maritimes de 1993³³⁰ et celle sur

system», in *International Maritime Environmental law*, Kluwer Law international, 2003, pp. 69-91.

³²⁷ Le système de représentation, les principes fondateurs et les objectifs normatifs de l'OMI, de l'OIT et de la CNUCED peuvent diverger sensiblement comme le montre Alexandre CHARBONNEAU sur les questions relatives au travail maritime. La coopération doit permettre l'articulation de leurs politiques et l'auteur montre l'émergence d'une réglementation internationale à portée universelle par la rencontre des normes en matière de droit international du travail, de droit international de la sécurité maritime et de droit international du développement, CHARBONNEAU (A.), « *Marché* » *international du travail maritime, un cadre juridique en formation*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, pp. 138-158.

³²⁸ Face aux autres institutions spécialisées, l'OMCI a été confrontée très tôt à la question de la délimitation de ses compétences. Dès les années 1960, la concurrence se développait avec la Commission particulière chargée des problématiques maritimes en matière économique de la CNUCED. Le 20 septembre 1965, une première réponse est apportée car le Secrétaire général de l'OMCI rend compte, lors de la quatrième session de l'Assemblée, de l'accord passé avec la CNUCED et de la reconnaissance réciproque des deux organisations. Ainsi, il est acquis que ces dernières ont un rôle distinct qui suppose une collaboration chaque fois que cela est nécessaire. Cette coopération consiste en une représentation mutuelle, un échange des programmes respectifs de travail ainsi que de tout document traitant de transport maritime et enfin des consultations. Les détails de cette coopération sont contenus dans les accords du 15 juillet 1977 Doc OMI-C AX/22 et du 2 mars 1983 Doc OMI-C 50/ 17 (d).

³²⁹ La CNUCED considère le transport maritime comme un facteur de développement. Son objectif est d'encadrer le droit de chaque État de participer au commerce mondial et d'en retirer les bénéfices conformément aux principes reconnus dans la Charte des droits et des devoirs économiques des États. Sur le mandat de la CNUCED voir notamment VIAUD (P.M), « Le rôle de la CNUCED dans l'élaboration d'un droit du développement », in *Pays en voie de développement et transformation du droit international*, Colloque SFDI, Paris, Éditions A. Pédone, 1974, pp. 115-126; HAQUANI (Z.), *CNUCED pour un nouvel ordre économique*, Nations Unies, 1977 ; BENAMAR (B.), *La CNUCED et le nouvel ordre économique international*, thèse de droit, Université Paris II, 1987; THERIEN (J-P), *Une voix pour le sud : le discours de la CNUCED*, Paris, L'Harmattan, 1990 ; ASSONITIS (G.), *Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, PUF, 1991 ; NGUINTEDEM (J-C.), « Le nouvel ordre maritime international et les pays en voie de développement : bilan d'une participation à l'œuvre normative internationale », *ADMO*, Tome XXIII, 2005, pp. 121-152.

³³⁰ AUCHTER (G.), « La Convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes »,

la saisie conservatoire des navires de 1999³³¹ en sont les deux principaux exemples. Entre 1959 et 1967, l'OMCI a passé des accords de coopération avec plusieurs institutions spécialisées des Nations Unies parmi lesquelles l'AIEA, la FAO ou encore OHI³³². Les accords passés entre les institutions spécialisées du système des Nations Unies sont généralement uniformes, ils ne sont spécifiques que dans le sens où ils doivent être adaptés aux exigences particulières de chaque institution³³³. Ces accords prévoient essentiellement les principes de coordination et de consultation entre les institutions, les échanges d'information, les conditions de représentation et les modalités administratives de tels échanges. Chaque accord comprend un article d'intention qui permet aux organisations de reconnaître leurs compétences mutuelles³³⁴. Concernant les accords spécifiquement passés par l'OMI, ils prévoient généralement la consultation réciproque en ce qui concerne les questions d'intérêt commun, la représentation réciproque au sein des organes, l'échange d'informations et de

DMF, 532, 1993, p. 596.

³³¹ TD/B/C.4/AC.8/22, « Examen de la portée de la révision de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer », CNUCED, note du Secrétariat, Bruxelles, le 10 mai 1952, p.2.

³³² Res. A 11 (1), Relations avec les autres institutions spécialisées et les autres organisations internationales, adoptée par l'Assemblée lors de sa première session le 16 janvier 1959; Rés A 30 (II), Étude de l'accord entre l'Agence internationale pour l'énergie atomique et l'Organisation maritime consultative internationale, adoptée par l'Assemblée lors de sa deuxième session le 13 avril 1961 ; Rés A 57 (III), Relations avec les Nations Unies les agences spécialisées, l'Association internationale de l'énergie atomique et les autres organisations internationales , adoptée par l'Assemblée lors de sa troisième session le 25 octobre 1963 ; Rés. A 103 (IV), Accord entre la FAO et l'OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 septembre 1965 ; Rés. A 116 (V), Accords avec l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et l'Organisation internationale du travail, adoptée par l'Assemblée lors de sa cinquième session le 25 octobre 1967 ; GASMI (H.), *L'action normative de l'Organisation Maritime Internationale*, Thèse, Université de Paris I, Presse universitaire du septentrion, 1997, p.165.

³³³ ZARB (A.H.), *Les institutions spécialisées du système des Nations Unies et leurs membres*, Paris, Éditions A. Pédone, 1980, p. 308.

³³⁴ Dans les accords unissant l'Organisation maritime à l'OIT ou à la FAO, cette disposition est succincte, elle stipule : « *L'Organisation internationale du travail et l'Organisation maritime internationale conviennent que, en vue de faciliter l'accomplissement effectif des objectifs définis par la Constitution de l'OIT et de l'OMI dans le cadre général établi par la Charte des Nations Unies, elles agiront en coopération étroite et se consulteront régulièrement l'une et l'autre en ce qui concerne les matières présentant un intérêt commun* ». L'article concernant la FAO est très similaire. S'agissant de l'Accord entre l'OMI et l'AIEA, les dispositions sont plus détaillées, elles comprennent notamment : « *L'Organisation reconnaît les attributions de l'Agence telles qu'elles sont énoncées dans le Statut de l'Agence reconnu dans l'Accord dans l'Accord entre l'ONU et l'Agence ainsi que dans l'échange de lettres se rapportant audit Accord. En particulier, l'Organisation reconnaît que l'Agence, en vertu de son statut et de la responsabilité qui lui incombe au premier chef en matière d'utilisation de l'énergie atomique à des fins pacifiques, y compris l'établissement et l'adoption de normes de sécurité destinées à protéger la santé et à réduire au minimum les dangers auxquels sont exposés les personnes et les biens, est appelée à ce titre à coordonner les activités mondiales dans ce domaine.* ». De son côté : « *L'Agence reconnaît les attributions de l'Organisation telles qu'elles sont énoncées dans la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale et reconnues dans l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation. En particulier, l'Agence reconnaît que l'Organisation, en vertu de la responsabilité qui lui incombe au premier chef dans le domaine ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale et dans l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime et l'efficacité de la navigation, est appelée à ce titre à coordonner les activités mondiales dans ce domaine.* » Accord entre l'agence internationale de l'énergie et l'Organisation maritime internationale et protocole, art.1, IMO, Document de base, Londres, IMO publication, 2003, p.79 ; MATHIEU (J.-L.), *Les institutions spécialisées des Nations Unies*, Paris, Éditions Masson, 1977, p. 155.

documents, la coopération entre secrétariats, l'échange de données statistiques, la consultation en ce qui concerne la création des services administratifs et la coopération en matière de personnel³³⁵. Un accord de coopération peut prévoir la constitution d'un groupe de travail mixte permanent³³⁶ ou de commissions paritaires³³⁷ afin de renforcer la coopération entre des organisations. Dans ce cadre, le droit de représentation réciproque doit être respecté ainsi que les obligations de communication et d'information des organes pléniers de chaque organisation. Les accords de coopération prévoient aussi la possibilité pour les Nations Unies ou d'autres organisations de se faire représenter lors des réunions mixtes.

124. L'article 65 de la Convention OMI n'exclut aucune forme de coopération et offre donc la possibilité de passer des accords ponctuels. Ainsi, il est possible pour l'OMI de créer des passerelles techniques et administratives entre les programmes du système des Nations Unies et ses travaux. La création d'un groupe de travail mixte à durée limitée peut être proposée par tout organe ou comité de l'Organisation ou par une autre organisation internationale. La demande doit alors être examinée par le Conseil. La constitution d'un groupe mixte de travail sur le démantèlement des navires témoigne de la possibilité de constituer une coopération ponctuelle sur une problématique particulière qui suppose une coordination des différentes organisations intéressées par la question; ce groupe, établi par une décision des Parties à la Convention de Bâle sur le contrôle des mouvements transfrontaliers de déchets dangereux³³⁸, est composé de cinq États représentant l'OMI, cinq États représentant les États Parties à la Convention de Bâle et dix États représentant l'OIT dont cinq au nom des travailleurs et cinq autres à celui des employeurs. Le groupe de travail est investi de différentes missions : assurer la cohérence des programmes de travail des différentes organisations sur le démantèlement des navires afin de fixer les objectifs de tels travaux, estimer les mesures prises par les organisations pour éviter toute incohérence et enfin formuler une proposition sur les mécanismes de mise en application commune³³⁹. Il est essentiel de noter l'importance d'un tel groupe de travail pour la coopération technique et le renforcement de l'assistance en faveur des pays en développement à l'occasion des opérations de recyclage des navires. En février 2005, le groupe mixte confiait au CPMI la charge de développer un instrument obligatoire

³³⁵ GASMI (H.), *L'action normative de l'Organisation Maritime Internationale*, Thèse, Université de Paris I Presse universitaire du septentrion, 1997, p.166 ; OMI, Documents de base, volume II, 2003, accords avec institutions spécialisées, pp. 73-89.

³³⁶ Accord de coopération entre l'Organisation maritime internationale et l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, art. 3, Documents de base volume II, 2003, p. 86.

³³⁷ Accord entre l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale du travail, art.3, Documents de base volume II, 2003, p. 74.

³³⁸ Cette Convention a été élaborée par la Commission de protection de l'environnement marin de l'OMI et par le Conseil d'administration de l'OIT.

³³⁹ ILO/IMO/BC WG 1/1-2, Secretariat, adoption of the Agenda, rules of procedure.

en sollicitant les sous-comités de l'OMI³⁴⁰ ; cette initiative a finalement abouti à l'adoption de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires le 15 mai 2009.

125. Les organisations peuvent aussi coopérer dans un cadre institutionnalisé au sein d'un groupe de travail permanent et spécialisé. Le cas du Groupe mixte d'experts chargé d'étudier les aspects scientifiques de la pollution des mers (GESAMP) montre la possibilité pour l'ONU d'organiser la coopération entre certaines de ses agences spécialisées³⁴¹ : l'objectif était de disposer d'une structure capable de centraliser les données et de travailler dans l'intérêt général des États³⁴². La mission de cet organisme, telle que redéfinie en 1975, consiste à couvrir tous les aspects scientifiques de la prévention, de la réduction et du contrôle des atteintes à l'environnement marin³⁴³. Le secrétariat de ce groupe de travail permanent est assuré par le Secrétariat de l'OMI qui témoigne du rôle fondamental de l'Organisation dans la coopération et la promotion des problématiques maritimes. La coopération internationale dans le cadre du GESAMP est caractérisée par la durée limitée de l'adhésion à ce groupe d'experts et par la large ouverture de cet organe pour assurer une représentation équitable et fournir un maximum de données qui permettent de développer des expertises de qualité³⁴⁴. Le groupe publie des rapports annuels et des rapports thématiques qui ont vocation à stimuler la coopération au sein des Nations Unies sur des questions techniques relatives à la protection de

³⁴⁰ MEPC 53/3, Recyclage des navires, rapport de la première session du Groupe de travail mixte OIT/OMI/CB sur le démantèlement des navires, Note du Secrétariat du 4 avril 2005, Annexe 1 du rapport, p. 27.

³⁴¹ En décembre 1966, l'Assemblée générale de l'ONU par sa Résolution 2172 (XXI) a demandé au Secrétaire général de l'ONU de formuler des propositions en coopération avec l'UNESCO, la COI et la FAO en vue d'entreprendre un programme élargi de coopération internationale visant à promouvoir une meilleure compréhension du milieu marin grâce à la science, ainsi que l'exploitation et le développement des ressources de la mer.

³⁴² «The report emphasised that the evaluation and dissemination of data from so many diverse fields required a competent, interdisciplinary body, independent of interests and influences from industries, institutions and governments», KHALIMONOV (O.), «Report on GESAMP and its role for the protection and sustainable development of the marine environment», *Ocean and coastal Management*, vol. 29, n° 1-3, 1995, p. 297.

³⁴³ Deux fonctions lui sont confiées: «to provide scientific advice relating to all aspects of marine pollution; and to prepare periodic reviews of the state of the marine environment as regards marine pollution and to identify problem areas requiring special attention».

³⁴⁴ Comme le souligne son rapport d'activité en 2004: «Au cours des dernières années, les responsabilités du GESAMP se sont étendues pour inclure des questions fondamentales touchant à la protection du milieu marin et à la gestion côtière intégrée. Les membres du GESAMP sont des spécialistes des sciences de la nature et des sciences sociales, des gestionnaires du littoral et des économistes des ressources, nommés par les organisations participantes mais travaillant à titre individuel en tant que spécialistes du milieu marin ; les problèmes sont examinés et évalués sur le plan technique par des groupes de travail composés de membres et d'autres spécialistes, issus des communautés de l'océanographie, des sciences maritimes et de l'administration du littoral du monde entier. Les membres et les spécialistes des groupes de travail sont originaires de plus de cinquante pays. » LC 26-11, Relations avec d'autres organisations dans le domaine de la protection du milieu marin : vers un nouveau GESAMP, vingt-sixième réunion consultative des parties contractantes à la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultat de l'immersion de déchets, 1^{er} au 5 novembre 2004, p. 1.

l'environnement³⁴⁵. Depuis sa création, le GESAMP a fourni des avis scientifiques sur l'évaluation des polluants marins, les programmes de surveillance de la pollution, l'échange des connaissances scientifiques de la pollution des mers, la gestion et la maîtrise des effets anthropogéniques sur le milieu marin et les critères scientifiques intégrés aux instruments juridiques relatifs à la prévention, à la réduction de la dégradation du milieu marin³⁴⁶. En pratique toutefois, l'adhésion limitée est préoccupante car elle entraîne un statut quasi permanent pour certains experts. Aussi, certains observateurs défendent un modèle d'adhésion plus équitable qui permettrait une meilleure représentation géographique³⁴⁷. Conformément au processus généralisé d'évaluation mis en place au sein de l'ONU, le groupe d'experts a révisé son mode de fonctionnement pour s'inscrire dans une démarche de performance. Sa réforme entendait renforcer sa crédibilité, accroître sa légitimité grâce à son engagement avec la communauté scientifique dans son ensemble et garantir son professionnalisme depuis l'organisation de ses travaux jusqu'à la délivrance des rapports. Cette transformation impliquait l'élargissement de son réseau participatif, la communication de ses publications et le traitement centralisé de ses travaux. Depuis 1974, le groupe de travail sur l'évaluation de la dangerosité des substances transportées par mer du GESAMP (GESAMP-EHS) évalue les risques que présente, pour le milieu et la santé de l'homme, le transport de produits chimiques liquides en vrac. Dans ce cadre de travail, la synthèse établie par le GESAMP a permis de classer 850 substances en fonction de leur nocivité qui a été utilisée dans l'Annexe II de MARPOL ainsi que dans le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques dangereux en vrac (Recueil IBC)³⁴⁸. Selon le Secrétaire de l'OMI « *grâce aux activités du Groupe de travail EHS du GESAMP, les règles continuent d'être les mêmes pour tous dans le secteur en ce sens que les risques que présente la substance sont évalués sur le plan scientifique d'une manière équitable, sans faire l'objet de pressions politiques ou commerciales.* »³⁴⁹. Les rapports ciblés du GESAMP appuient notamment les travaux de l'OMI dans le cadre de la mise en œuvre de

³⁴⁵ « *The GESAMP mechanism encourages collaboration and coordination of activities within the UN system matters relating to marine environment protection* », WELLS (P.G.), DUCE (R.A.) et HUBER (M.E.), « *Caring for the sea- accomplishments, activities and future of the United Nations GESAMP (the Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection)* », *Ocean and Coastal Management*, vol. 45, 2002, p. 79.

³⁴⁶ LC 26-11, Relations avec d'autres organisations dans le domaine de la protection du milieu marin : vers un nouveau GESAMP, vingt-sixième réunion consultative des parties contractantes à la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultat de l'immersion de déchets, 1^{er} au 5 novembre 2004, p. 2.

³⁴⁷ KECKES (J.), *Global maritime programmes and organizations*, Londres, Asean Academic Press London, 1999, p. 109.

³⁴⁸ Recueil international des règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des produits chimiques en vrac.

³⁴⁹ A 26-19, Relations extérieures : relations avec les Organisations des Nations Unies et les institutions spécialisées, activités menées par le GESAMP et résultats obtenus, Note du Secrétaire général, présentée le 6 octobre 2009, p. 3.

la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires³⁵⁰. Dans ce cadre, le groupe d'experts est chargé d'évaluer les risques des systèmes de traitement proposés pour les membres de l'équipage, la sécurité du navire, le grand public et la sécurité environnementale. En effet, le dispositif de la Convention prévoit un système d'approbation des procédures de traitement des eaux de ballast qui utilisent une substance ou une préparation active. Chaque système est évalué en deux étapes : une approbation initiale et une approbation finale³⁵¹. Depuis 2008, le GESAMP s'est réuni à huit reprises pour analyser et émettre des avis sur dix systèmes différents aux fins de l'approbation initiale et sept systèmes aux fins de l'approbation finale³⁵².

126. Finalement, l'OMI n'a pas systématiquement conclu d'accord de coopération ou créé des groupes de travail avec toutes les institutions spécialisées des Nations Unies susceptibles d'aborder des problématiques maritimes. Parfois, elle se réserve la possibilité de convenir d'arrangements officiels³⁵³ ou encore d'arrangements d'ordre pratique qui consistent principalement en des échanges de lettres et d'informations³⁵⁴. Outre ces organisations appartenant au système des Nations Unies, d'autres organisations gouvernementales prennent part aux travaux de recherche et de gestion des espaces marins, parmi lesquelles l'Union internationale des conseils scientifiques (ICSU), le Conseil international d'exploration des océans (ICES), l'Union mondiale de conservation (IUCN), la Commission européenne ou encore la Banque mondiale.

B- La coopération avec les organisations interétatiques en dehors du système des Nations Unies

127. L'article 66 de la Convention OMI stipule : « *Pour toute question relevant de sa compétence, l'Organisation peut collaborer avec d'autres organisations intergouvernementales qui, sans être des institutions spécialisées des Nations Unies, ont des intérêts et des activités apparentés aux buts qu'elle poursuit* ». Cet article ne pose aucune limite sur la nature des accords. La liberté laissée par la Convention dans ce domaine a permis

³⁵⁰ MEPC 57/2, Organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast, Rapport de la quatrième réunion du Groupe de travail du GESAMP sur les eaux de ballast (GESAMP-BW), Note du secrétariat présentée le 19 décembre 2007.

³⁵¹ BWM/conf/36, Adoption de l'acte final de la Conférence et des instruments, recommandations et résolutions résultant des travaux de la conférence, Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, Annexe, Règles pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, Règle D.3.

³⁵² www.gesamp.org (site consulté en avril 2010.).

³⁵³ GASMI (H.), *L'action normative de l'Organisation Maritime Internationale*, Thèse de droit, Université Paris I, ANRT, 1997, p. 168.

³⁵⁴ SUDRE (F.), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit public, Université de Montpellier, 1973, p.64.

à l'OMI d'élargir son réseau puisque, en y joignant les accords passés avec les institutions spécialisées des Nations Unies, 58 accords ont été passés avec diverses organisations intergouvernementales³⁵⁵. L'objectif est clair : il s'agit d'étendre les mécanismes de coopération au-delà du système des Nations Unies et de renforcer la portée des décisions prises par l'Organisation. L'encadrement restreint du formalisme de ces accords par la Convention OMI (B.1) a permis de multiplier ce type de collaboration avec des organisations très diverses (B.2).

B.1- Le haut degré d'ouverture aux organisations interétatiques

128. Dans le cadre de ces accords, les organisations internationales qui coopèrent ont le statut de membre observateur. Sur ce point, la Convention OMI est très explicite puisqu'en vertu de l'article 4, seul un État peut être un membre à part entière de l'Organisation³⁵⁶. Selon les règles de fonctionnement, les observateurs sont dispensés de contribuer financièrement au budget de l'Organisation et n'ont en contrepartie pas de droit de vote au sein de ses organes pléniers ou techniques. Ce statut leur offre en revanche une totale liberté de déposer auprès du Secrétariat des contributions et de participer ainsi aux travaux des différents organes. En outre, la parole peut leur être donnée dans le cadre des sessions des organes pléniers ou techniques. Cette coopération présente des avantages réciproques : pour l'OMI, il s'agit

³⁵⁵ En comptant les accords passés avec les institutions spécialisées des Nations Unies, l'OMI a passé 58 accords avec d'autres organisations intergouvernementales dans l'objectif de tisser un réseau coopératif conforme aux objectifs communs des États membres: en 1959, l'Organisation internationale du travail (OIT), en 1962 l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), en 1963 le Conseil de coopération douanière (CCC) et l'Organisation hydrographique internationale (OHI), en 1966 l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO), en 1970 l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT), en 1974 l'Organisation de l'unité Africaine (OUA), l'Agence spatiale européenne (ASE), l'Organisation internationale pour la migration (OIM), l'Organisation intergouvernementale pour les transports internationaux ferroviaires (OTIF), l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE), le Conseil de l'Europe (CE), l'Organisation des États américains et la Commission européenne (CEE), en 1976 le Secrétariat du Commonwealth, la Commission du Danube et l'Organisation internationale de télécommunications par satellites (INTELSAT), en 1978 l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), en 1978 le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), en 1980 la Commission permanente du Pacifique Sud (CPPS), le Comité intergouvernemental permanent de la navigation (SCOS) et l'Organisation des pays arabes exportateurs de pétrole (OPAEP), en 1982 la Fédération arabe des transports maritimes (AFS), l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (MOWCA) et la Commission de la protection de l'environnement de la mer Baltique (Commission d'Helsinki), en 1984 la Ligue des pays arabes (LEA) et le Conseil international pour l'exploitation de la mer (CIEM), en 1985 la Communauté des Caraïbes (CARICOM), en 1986 l'Organisation juridique consultative afro-asiatique (AALCO) et l'Organisation régionale pour la protection du milieu marin (ROPME), en 1989 le Comité international de la Croix rouge (CICR) et l'Accord relatif au Programme international COSPAS-SARSAT, en 1992 l'Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et Australe (AGPAEA), en 1997 le Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL 1992), en 1999 le Programme régional pour l'environnement du Pacifique Sud (SPREP), la Commission centraméricaine du transport maritime (COCATRAM), la Commission pour la protection du milieu marin de l'Atlantique du Nord-Est (Commission OSPAR) et l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO). Annexe : Listes des membres observateurs de l'OMI, p.590.

³⁵⁶ La Convention OMI stipule : « *Tous les États peuvent devenir Membres de l'Organisation aux conditions prévues à la Partie III* », Convention OMI, art.4.

incontestablement d'élargir les sources techniques et politiques afin de renforcer l'efficacité de ses normes mais aussi d'élargir son influence en s'associant aux autres structures qui travaillent dans le cadre de sa compétence ; pour ses partenaires, leur intérêt est d'influencer la négociation internationale et de défendre leurs intérêts auprès des institutions à vocation universelle face à la mondialisation des transports maritimes.

129. Aucun document type n'est proposé par la Convention OMI, les accords sont donc signés à l'issue d'un travail de négociation entre les différentes structures internationales, ce qui contribue au tissage d'un réseau propre à l'OMI composé de différents types d'organisations interétatiques. Ainsi l'OMI a passé des accords spécifiques adaptés à chacune des organisations susceptibles d'apporter leur contribution ou désireuses d'intégrer son processus normatif. La seule condition à la validation de ce partenariat est contenue à l'article 25 de la Convention OMI qui prévoit que « *Le Conseil peut conclure des accords ou prendre des dispositions concernant les relations avec les autres organisations, conformément aux dispositions de la partie XV. Ces accords sont soumis à l'approbation de l'Assemblée* ». Au-delà de ces dispositions, les conditions de participation des différentes organisations relèvent des termes de l'accord convenu. Généralement, les accords prévoient un droit de représentation, de contribution et de communication. Quelle que soit l'issue des négociations, la Convention OMI attribue au Conseil des prérogatives spécifiques qui préservent l'indépendance de son travail puisque ce dernier a la faculté d'ôter ou de suspendre les attributions, les ressources ou les obligations qui seraient transférées à une organisation en vertu d'un accord international³⁵⁷.

130. L'objectif de cohérence et d'harmonisation de l'ordre juridique maritime est une fois de plus visé par la signature de ces accords inter-organisations. Ces derniers permettent d'établir un lien direct entre la sphère régionale et la sphère internationale par la reconnaissance des politiques régionales dans l'élaboration et la mise en œuvre de réglementations à vocation universelle. Dans ce sens, les mécanismes de coopération permettent à l'OMI de s'appuyer sur les compétences techniques d'organisations à vocation universelle ou régionale et de s'associer aux organismes politiques régionaux.

B.2- La diversité des organisations interétatiques observatrices

131. Dans ces conditions, les différents accords passés par l'OMI présentent une diversité

³⁵⁷ « *Sous réserve d'approbation par l'Assemblée à la majorité des deux tiers des voix, l'Organisation est autorisée à reprendre de toutes autres organisations internationales, gouvernementales ou non, les attributions, les ressources et les obligations de sa compétence qui lui seraient transférées en vertu d'accords internationaux ou ententes mutuellement satisfaisantes, conclus par les autorités compétentes des organisations intéressées[...]* » Convention OMI, art.68.

importante : il s'agit tout d'abord de ceux conclus avec des organisations internationales qui ne font pas partie du système onusien mais qui ont une mission universelle telles que le Conseil international pour l'exploration des océans (ICES), l'Organisation internationale d'hydrographie (IHO), l'Organisation internationale du tourisme (WTO) ou l'Institut international d'unification du droit privé (UNIDROIT) ; ensuite, la coopération s'est développée auprès d'organisations techniques telles que la coopération avec le programme COSPAS-SARSAT qui aide à l'application de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes (Convention SAR) partout dans le monde en fournissant à la communauté internationale des alertes de détresse et des données de localisation précises et fiables ; puis des accords ont été passés avec des organisations régionales politiques telles que la Commission européenne, l'Association d'intégration d'Amérique latine, l'Union africaine, le Secrétariat de la communauté des Caraïbes, la Ligue des pays arabes ou l'Organisation des États américains ; enfin sont concernées des associations régionales dans un but technique telle que la commission du Danube ou encore l'Agence spatiale européenne. Compte tenu de la permanence de ces partenariats, la participation de ces différentes organisations fait aujourd'hui partie intégrante du fonctionnement de l'OMI. La signature de tels accords révèle selon nous d'une part la capacité de l'OMI à élargir son réseau de participation et d'autre part l'intérêt pour des structures techniques ou régionales de participer aux travaux de l'institution spécialisée. La polarisation des relations internationales a notamment mis en évidence la nécessité pour l'OMI de maintenir ce type d'accord pour pérenniser son action normative : les associations avec les organisations fédératives régionales contribuent nécessairement à l'articulation des normes internationales à vocation universelle avec les normes prises à l'échelle régionale.

132. La question de l'adhésion des organisations régionales d'intégration économique³⁵⁸ aux conventions OMI s'est posée à plusieurs reprises³⁵⁹. D'une manière plus poussée encore,

³⁵⁸ Les organisations régionales d'intégration économique témoignent de la tendance forte au régionalisme qui découle à la fois de la décolonisation et des tentatives d'intégration pour le renforcement d'une région. Cette tendance, souvent stigmatisée par crainte de l'affaiblissement du droit international à vocation universelle, traduit un mouvement positif de coopération « le régionalisme n'est plus seulement une réaction à un environnement international défavorable. C'est aussi un phénomène positif qui traduit des solidarités plus étroites qu'au niveau universel. Il donne naissance, au minimum, à un réseau très dense de relations de coopération et à des mécanismes de contrôle contraignants pour les États (protection des droits de l'homme dans le cadre du Conseil de l'Europe ou de l'OSCE, en Amérique ou en Afrique). », DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 87.

³⁵⁹ La question de la participation des organisations régionales d'intégration économique a pour la première fois été soulevée au cours de la Conférence internationale pour l'adoption de la Convention sur la saisie conservatoire des navires. Elle est de nouveau soulevée lors de la Conférence diplomatique de 2001 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute ; la conférence a adopté la Convention de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. Lors des négociations, la délégation suédoise avait notamment proposé au nom de la

la question de l'accèsion au statut de membre à part entière a aussi été soulevée. En 2002, au cours de la Conférence pour l'adoption du Protocole à la Convention de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, la Commission européenne, au nom de ses États membres, a demandé que soit inclus un nouvel article prévoyant la possibilité pour les organisations régionales d'intégration économique de devenir Parties au Protocole. Selon la Commission, l'adoption d'une clause d'adhésion³⁶⁰ devait permettre : « *d'éviter une situation conflictuelle entre deux systèmes de droit (droit communautaire et droit international) pour les États membres de l'UE [...] Un lien serait ainsi établi entre les deux systèmes juridiques, et il n'y aurait plus d'obstacle juridique à la ratification du Protocole par les États Membres de l'UE* »³⁶¹. Après qu'une disposition ait été inclus au Protocole de la Convention SOLAS en 2002, la question de l'adhésion des organisations régionales aux conventions OMI a été posée plus largement et la Conférence internationale sur la révision de la Convention d'Athènes de 1974 a adopté une Résolution dans laquelle les États présents prient « *l'Organisation de procéder à une étude de la question et si elle le juge nécessaire, de mettre au point des*

Commission européenne d'ajouter un texte à l'article 12 de la Convention en vue d'inclure la Commission européenne parmi les signataires à la Convention.

³⁶⁰ La clause proposée dans la contribution de la Commission européenne était rédigée comme suit :

1- *Une organisation régionale d'intégration économique constituée d'États souverains qui lui ont transféré compétence pour certaines matières dont traite le présent protocole peut signer, ratifier, accepter ou approuver le présent Protocole ou y adhérer. Une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole a les droits et les obligations d'un État partie, dans la mesure où elle a compétence pour les matières dont traite le présent protocole.*

2- *Lorsqu'une organisation régionale d'intégration économique exerce son droit de vote sur des matières pour lesquelles elle a compétence, elle dispose d'un nombre de voix égal au nombre d'États Membres qui sont Parties au présent protocole et qui ont transféré à l'Organisation compétente pour la matière en question. Une organisation régionale d'intégration économique n'exerce pas son droit de vote si ses États membres exercent le leur, et inversement.*

3- *Lorsque le nombre d'États Parties est pertinent aux fins du présent Protocole, l'organisation régionale d'intégration économique ne se comporte pas comme un État Partie en sus de ses États membres qui sont des États Parties.*

4- *Au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, l'organisation régionale d'intégration économique fait une déclaration au Secrétaire général spécifiant les matières dont traite le présent Protocole pour lesquelles ses États Membres qui sont signataires du présent Protocole ou Parties au présent Protocole lui ont transféré compétence, ainsi que toutes autres restrictions pertinentes quant à l'étendue de cette compétence. L'organisation régionale d'intégration économique notifie promptement au Secrétaire général toute modification de la répartition des compétences spécifiée dans la déclaration visée dans le présent paragraphe, y compris les nouveaux transferts de compétence.*

5- *Les États Parties qui sont les États Membres d'une organisation régionale d'intégration économique qui est Partie au présent Protocole sont présumés avoir compétence en ce qui concerne toutes les matières traitées par le présent Protocole pour lesquelles des transferts de compétence à l'organisation n'ont pas été expressément déclarés et notifiés en vertu du paragraphe 4 », LEG/CONF.13/7, Examen d'un projet de protocole de 2002 modifiant la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, Document présenté par la Commission européenne au nom de la Commission européenne et de ses États membres le 18 juillet 2002.*

³⁶¹ Le Règlement 44/2001 du Conseil prévoit un système pratiquement automatique de reconnaissance et d'exécution des décisions au sein de l'UE. Il se fonde sur le principe d'une confiance mutuelle dans l'administration de la justice dans l'UE, les décisions rendues dans un État Membre doivent être reconnues automatiquement dans un autre État membre sans qu'il soit nécessaire de recourir à une procédure, sauf en cas de différend. LEG/CONF.13/7, *op cit.*

dispositions appropriées dont l'inclusion puisse être envisagée dans les nouveaux traités qu'elle pourrait élaborer, ou dans les amendements à des traités existants, si besoin est pour permettre à des organisations régionales d'intégration économique existantes et futures et à leurs États membres de devenir Parties à ces traités. »³⁶². Dans cette perspective, le Brésil a déposé dès le 26 février 2003, une contribution relative à la participation d'organisations régionales aux conventions. Dans cette note, le Brésil ne s'oppose pas strictement à ce type de participation mais émet deux principales réserves : d'une part, les risques d'appauvrissement des débats compte tenu de l'expression de positions collectives des États membres regroupés derrière un organisme régional et d'autre part, la difficulté d'établir une norme juridique générale compte tenu de la diversité des modèles régionaux qui dépend du degré d'intégration³⁶³. Le Brésil considère notamment qu'« *il serait souhaitable d'examiner les difficultés rencontrées par les autres institutions du système des Nations Unies face à de telles questions et de demander à l'Organisation des Nations Unies de mettre en place une norme juridique mondiale* »³⁶⁴. Enfin, le Brésil suggère un cadre de travail pour l'étude que l'Organisation doit mener en vertu de la Résolution de la Conférence internationale de 2002. Le premier volet de l'étude menée par le Secrétariat consiste à établir une synthèse des dispositions internationales relatives à l'adhésion des organismes régionaux en trois points : le droit de vote, l'entrée en vigueur et la compétence³⁶⁵. Cette étude révèle que dans les différents systèmes où le principe d'un vote par partie est prévu, les organismes d'intégration économique disposent d'un nombre de voix égal au nombre de leurs États membres. Dans un tel système, les organisations n'exercent pas leur droit de vote si leurs États membres exercent le leur et inversement³⁶⁶. Concernant l'entrée en vigueur des conventions, la tendance générale montre que l'adhésion d'une organisation régionale d'intégration économique n'est pas comptée dans le total de ratifications nécessaire³⁶⁷. En matière de compétence, l'ensemble

³⁶² LEG/ CONF.13/22, Résolution sur les organisations régionales d'intégration économique, Adoption de l'acte final et des instruments, recommandations et résolutions qui résulteront des travaux de la conférence, adoptée par la Conférence internationale sur la révision de la Conventions d'Athènes de 1974 le 11 novembre 2002.

³⁶³ LEG 86/14/1, Participation d'organisations régionales aux conventions, Document présenté par le Brésil lors de la quatre-vingt-sixième session du Comité juridique le 26 février 2003.

³⁶⁴ Le Brésil fait en partie référence aux dispositions finales de la CMB qui prévoit l'adhésion des organisations internationales entendues comme « *une organisation intergouvernementale constituée d'États qui lui ont transféré compétence pour des matières dont traite la convention, y compris la compétence pour conclure des traités sur ces matières.* » CMB, annexe IX, LEG 86/14/1, op cit.

³⁶⁵ LEG 87/6, Fourniture de garantie financière- suivi des résolutions adoptées par la Conférence internationale sur la révision de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, présenté par le Secrétariat lors de la quatre-vingt-septième session du Comité juridique le 22 juillet 2003.

³⁶⁶ Les règles sont ainsi établies dans la Convention de Vienne pour la protection de la couche d'Ozone (1985), la Convention cadre des Nations Unies pour le changement climatique (1992), la convention sur la diversité biologique (1992) la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (2000) ou la Convention de Stockholm sur les polluants organiques persistants (2001).

³⁶⁷ Les règles sont ainsi établies dans la Convention de Vienne pour la protection de la couche d'ozone (1985), la

des conventions étudiées par le Secrétariat impose aux organismes régionaux d'indiquer dans leurs instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation l'étendue de leurs compétences. La question est depuis restée au statu quo.

133. L'élargissement du mandat de l'Organisation a mis en évidence la modestie de ses moyens. Sa structure est centralisée à Londres et elle ne dispose pas d'antenne régionale à l'exception de ses représentants pour la mise en œuvre des missions de coopération technique principalement localisés en Afrique et en Asie. Son action repose sur la constitution d'un réseau d'experts indépendants qui ne lui garantit pas une représentation à l'échelle des régions. Par conséquent, s'associer aux organisations étatiques régionales devait lui permettre de rapprocher sa démarche universelle de l'action commune des États à l'échelle des régions. C'est dans cet esprit que le lien entre l'OMI et les Memoranda de contrôle par l'État du port s'est construit en deux étapes : premièrement, s'associer au Memorandum de Paris et deuxièmement, inciter l'adoption de nouveaux memoranda dans d'autres régions du monde. Les États portuaires à l'initiative de pays européens se sont organisés à l'échelon régional en 1978 afin de lutter efficacement contre les navires sous normes en développant leur capacité de contrôle des navires visitant leurs ports³⁶⁸. Le choix de développer les memoranda a été guidé par le besoin d'une réponse rapide et efficace à la fréquentation toujours plus importante des ports par des navires sous normes et par les risques que celle-ci engendre pour l'ordre public international maritime. Ces accords ne sont pas des traités car ils réunissent les autorités maritimes; ils ne comportent par conséquent aucune obligation juridique³⁶⁹. Les dispositions incitatives prévues par les memoranda reposent sur la valeur morale et politique conférée par l'accord signé entre les administrations nationales³⁷⁰. Cette coopération régionale permet de mettre en place un réseau de coopération en matière de renseignements et de communication. Les memoranda révèlent l'action régionale grandissante dans l'ordre juridique international dans le secteur de la sécurité maritime. Si la première réaction des organisations internationales devant ce phénomène de régionalisation initié en Europe a été la

Convention Cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (1992), la Convention sur la diversité biologiques (1992), le Protocole de Kyoto à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (1997), la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (2000) ou la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (2001).

³⁶⁸ BOISSON (P.), *Politiques et Droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 562.

³⁶⁹ Les memoranda sont une illustration de ce que l'on qualifie de « soft law », traduit en français par droit mou qui n'est efficace que s'il est assorti d'une réelle volonté politique commune entre les autorités ou États signataires. La particularité de ces accords s'explique par la nature même de ces memoranda. Ces memoranda sur le modèle du Memorandum de Paris ont pour objectif : « *d'organiser une collaboration régionale en vue de renforcer la sécurité maritime, de protéger l'environnement et d'améliorer les conditions de vie à bord des navires.* ».

³⁷⁰ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 565 ; VENDE (B), *Le Memorandum de Paris*, Mémoire DEA Sciences juridique de la Mer, Université de Nantes, septembre 1999, p. 32.

méfiance³⁷¹, très vite la nécessité d'une coordination entre ces niveaux de compétences relatives au transport maritime s'est imposée. L'OMI a alors contribué à la signature systématique d'accords régionaux en matière de contrôle par l'État du port³⁷² et s'est efforcée avec ces différentes structures de préserver un lien de coopération. Des accords ont donc été signés avec chacun des memoranda régionaux³⁷³ et ces derniers figurent parmi les cinquante-huit organisations interétatiques qui coopèrent avec l'OMI³⁷⁴. Les engagements signés entre l'OMI et les différents memoranda prévoient une représentation réciproque, un échange d'information ainsi qu'un échange de moyens matériels et administratifs. Aucune disposition de ces accords ne lie conjointement ou solidairement les membres du memorandum aux membres de l'OMI ; les structures sont totalement indépendantes. Dans ce cadre, les questions relatives à l'harmonisation et la coordination des activités au sein des différentes structures régionales restent à l'ordre du jour des travaux de l'OMI. Une étude lancée sur ces questions a abouti en 2006 à une proposition du Secrétaire général et de la Division de la sécurité maritime³⁷⁵. La proposition du Secrétaire général visent quatre objectifs : favoriser le développement de nouveaux memoranda, réduire le nombre des inspections en évitant les inspections multiples, standardiser les procédures de contrôle par l'État du port et développer les méthodes pour un échange généralisé des données statistiques sur les inspections permettant d'évaluer plus efficacement les performances de l'État du pavillon et de l'État du port. Le document présenté par le secrétariat précise sa stratégie en trois points : évaluer les différences et les similitudes entre les régimes de contrôle par l'État du port, élaborer un nouveau schéma global d'harmonisation des contrôles par l'État du port qui prévoirait un lien

³⁷¹ VAN DER MENSBRUGGHE (Y.), « Les navires inférieurs aux normes : le Memorandum d'entente de Paris du 26 janvier 1982 sur le contrôle par l'État du port », in LEBULLENGER (J.), LE MORVAN (D.), *La communauté européenne de la mer*, Paris, Economica, 1990, p. 472.

³⁷² Dès 1991, l'OMI a joué un rôle important dans l'évolution du contrôle par l'État portuaire car, à la suite de l'expérience menée par le Memorandum de Paris, son assemblée a adopté la résolution A 682 demandant aux autorités maritimes de permettre le développement de tels accords dans les autres régions du monde. L'OMI cherche à aplanir les disparités économiques, sociales et culturelles entre chacune des régions et à favoriser l'apparition de memoranda dans les différentes régions du monde. MARTIN-CASTEX (B.), « The work of the Sub-Committee on Flag State Implementation : an overview (2003) », www.imo.org (consulté en juin 2010).

³⁷³ Le premier accord signé en matière de contrôle par l'État du port est le Memorandum de Paris. Pour répondre aux insuffisances réglementaires en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement, le cadre régional semblait adapté car la coopération étroite entre les administrations des États devait rendre plus efficace le développement d'une volonté politique commune. La résolution A 682 de l'OMI recommandait aux États d'une même région de se regrouper pour adopter des accords similaires au Memorandum de Paris. On compte aujourd'hui 8 memoranda : Memorandum méditerranéen, Memorandum de la Mer noire, Memorandum de Paris, Memorandum de Vina del mar, Memorandum de Tokyo, Memorandum indien, Memorandum des Caraïbes, Memorandum d'Afrique de l'Ouest et du Centre ; voir PLAZA (F.), « Port state control : towards global standardization », *IMO News*, n°1, 1994, pp. 13-14.

³⁷⁴ <http://www.imo.org/> (site consulté en juin 2010).

³⁷⁵ Préalablement, l'OMI avait déjà adopté les résolutions A 787(19) et A 882 (21) sur les procédures du contrôle par l'État du port permettant la diffusion de pratiques globalement acceptées afin de développer une mise en œuvre harmonieuse et de coordonner des contrôles par l'État du port à l'échelon national, régional et international. L'étude a été menée par la Sous-division à l'application et à la coordination. L:\MSD\TECHTC\TCIMP\JEF\IPC Section\POAs\PSC-FINAL.doc (page consultée en avril 2010).

plus étroit avec le travail de l'OMI et un rôle plus important de coordination confié aux organes de l'OMI et enfin développer la coopération technique pour permettre l'émergence de nouveaux memoranda.

134. Les dernières organisations intergouvernementales à avoir intégré l'OMI sont le Centre d'échange d'informations de l'Accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie (RECCAAP-ISC) et le Forum international des enquêteurs sur les accidents maritimes (MAIIF). Dans une lettre adressée au Secrétaire général Mitropoulos le 27 juillet 2007, le Directeur du RECAAP-ISC rendait compte de la décision prise par le Conseil d'administration de son organisation d'engager des négociations pour la signature d'un accord de coopération avec l'OMI. La même année, le président de la MAIIF formulait une demande très similaire. Les accords soumis au Conseil lors de sa vingt-quatrième session ordinaire prévoient les principes de base de la coopération entre les deux organisations : communication, coordination, représentation, mutualisation des moyens, assistance et indépendance³⁷⁶.

135. En marge de ces accords, l'OMI participe avec d'autres organisations des Nations Unies à différents programmes lui permettant de s'associer à des politiques régionales. Sa mission est alors consultative ou administrative : le partenariat pour la réduction du transfert des organismes aquatiques³⁷⁷, le Global Marine Litter Information Gateway³⁷⁸, le programme de la Convention de Londres de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets³⁷⁹, le REMPEITC-Carib³⁸⁰, le PEMSEA³⁸¹, le Marine Electronic

³⁷⁶ Dans ce sens, l'Accord entre le RECAAP et l'OMI précise : « *il est en outre convenu qu'aucune des dispositions du présent Accord ne lie conjointement ou solidairement les États-membres du RECAAP-ISC. De même, les États membres de l'OMI ne sont pas liés conjointement ou solidairement par les dispositions du présent accord* », C/ES, Projet d'accord de coopération entre l'Organisation maritime internationale et le Centre d'échange d'informations de l'accord régional de coopération contre la piraterie et les vols à main armée à l'encontre des navires en Asie, annexe 1.

³⁷⁷ Le titre de ce programme est «Removal of barriers to the effective implementation of Ballast Water control and management measures in developing countries» GLOBALLAST Programme. Ce partenariat est créé en 2000 par l'OMI, le GEF (Global environment facility) et le PNUE (Programme des Nations Unies pour l'environnement). Il consiste à assister et financer les États en développement pour appliquer les mesures pour le contrôle de l'introduction d'espèces exogènes, <http://globallast.imo.org/>, (site consulté en avril 2010).

³⁷⁸ Ce programme administré par le PNUE vise à surveiller l'évolution de la masse d'ordures aux échelles régionale et mondiale afin de mettre en évidence l'urgence d'élaborer des normes susceptibles d'endiguer la menace que ces déchets constituent ; <http://marine-litter.gpa.unep.org/>, (site consulté en juin 2010).

³⁷⁹ Le programme consiste à faciliter la mise en œuvre et l'application de la Convention de Londres. http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D21469/14612LDCBrochureFrenchLR.pdf (pages consultées en juin 2010)

³⁸⁰ Depuis 1995, le Régional Marine Pollution Emergency, Information and Training Center for the Wider Caribbean Region est un bureau de l'OMI destiné à assister les États de la région dans la prévention, la préparation de la réponse aux catastrophes maritimes. Cette structure a permis notamment l'adoption de plans de réponse en cas de catastrophes maritimes pouvant entraîner la pollution du milieu marin, <http://cep.unep.org/racrempeitc> (site consulté en juin 2010).

³⁸¹ Partnership in Environmental Management for the seas of East Asia (PEMSEA) <http://pemsea.org/> (site consulté en juin 2010).

Highway³⁸² et le REMPEC³⁸³. Ce dernier réunit les États méditerranéens autour d'un Centre d'urgence contre les pollutions marines, l'OMI y assure les fonctions de secrétariat.

136. Le réseau coopératif entre l'OMI et les organisations intergouvernementales est essentiel pour promouvoir la cohérence et la complémentarité des actions menées par les différentes structures. Toutefois, il est nécessaire pour l'OMI de se rapprocher de l'ensemble des intervenants du transport maritime et de prendre en compte le rôle de chacun d'entre eux au sein du secteur. D'autre part, le développement des organisations non gouvernementales (ONG) constitue la dernière branche de coopération avec l'OMI. L'apparition des ONG est relativement récente et si certaines sont apparues dès les années 1960, la tendance s'est confirmée dans les années 1980 que l'on désigne comme « *la décennie des ONG* »³⁸⁴. Compte tenu de la technicité de ses travaux, l'Organisation coopère avec les ONG depuis sa création. La tendance montre toutefois un accroissement de leur nombre et une augmentation de leur contribution à l'action de l'Organisation³⁸⁵.

PARAGRAHE II- POUR LE RENFORCEMENT DE SA DIMENSION SOCIALE

137. Les questions maritimes présentaient des prédispositions très anciennes à la participation d'organismes privés³⁸⁶. Au fil du temps, leur démarche coopérative est devenue

³⁸² Ce programme concerne le détroit de Malacca et Singapour. Il consiste à sécuriser le transport dans un espace congestionné à travers la gestion de la multitude des données électroniques qui s'entrecroisent, http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D3668/marineelectronichighwayarticle.pdf (pages consultées en juin 2010).

³⁸³ <http://www.rempec.org/> (site consulté en juin 2010).

³⁸⁴ OCDE, Des partenaires dans l'action pour le développement : les organisations non gouvernementales, Paris, 1998, p 16.

³⁸⁵ L'OMI était associée à 17 ONG en 1967 contre 49 en 1994 et plusieurs demandes pour de nouvelles adhésions ont porté à 55 le nombre d'ONG en 1995. Devant un tel accroissement, le Secrétariat a mené l'étude demandée par le Conseil autour de trois points : les avantages réciproques de l'OMI et des ONG sur l'octroi du statut consultatif, les coûts impliqués et la nécessité ou l'opportunité de demander une contribution financière à de telles organisations et la nature de la révision périodique nécessaire pour déterminer si ces organisations satisfont aux conditions requises pour continuer à bénéficier du statut consultatif. L'étude lancée par le Conseil en 1994 s'inscrit dans les efforts de l'Organisation pour la révision de ses méthodes de travail. Le Rapport du Secrétaire général précise que « *de l'avis général, l'intérêt est mutuel : si les organisations non gouvernementales tirent profit de leur participation aux réunions de l'OMI, celle-ci bénéficie des conseils de leurs experts* », C 74/25 (b)/Add1, Relations avec les organisations non gouvernementales, Note du Secrétaire général présentée le 9 mars 1995. Sur l'influence des ONG, voir notamment BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 122 ; KRUT (R.), *Globalization and civil society : NGO influence in international decision making*, United Nations Research institutes for social development, 1997, p.5; DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 719.

³⁸⁶ Il est difficile de définir précisément ce que sont les ONG actuelles. Elles trouvent cependant leurs origines dans deux courants historiques: la tradition chrétienne et le libéralisme politique. BEIGBEDER (Y.), *Le rôle international des organisations non gouvernementales*, Paris, Édition Bruylant LGDJ, 1992, p.11 et s ; LE NET (M.) et WERQUIN (J.), *Le volontariat, aspects sociaux, économiques et politiques en France et dans le monde*, Notes et études documentaires, Paris, La documentation française, n° 4780, 1985-5, p. 12. Les travaux du CMI avant la création de l'OMI et l'effacement de l'État sur les questions maritimes avant densification du trafic maritime impliquaient nécessairement une forte participation des professionnels pour renforcer la sécurité maritime.

essentielle à l'identification des questions posées sur le terrain³⁸⁷. Dès lors, l'OMCI a dû s'associer très tôt aux acteurs privés du secteur maritime³⁸⁸. L'article 67 de la Convention OMI dispose : « *L'Organisation peut faire tous arrangements utiles en vue de conférer et de collaborer avec les organisations internationales non gouvernementales sur toutes les questions qui relèvent de sa compétence.* » et prévoit donc la possibilité d'élargir son réseau coopératif dans un souci d'efficacité³⁸⁹. C'est ainsi que l'OMI a attribué le statut donnant droit de participer à ses travaux (A) à 69 organisations³⁹⁰ représentant la société industrielle et

³⁸⁷ Ainsi, les organisations de professionnels comme les groupements de citoyens relayent leur expérience sur le terrain et contribuent d'une part à l'élaboration des normes et d'autre part à leur application. Comme le soulignait Sara GUILLET, membre de la Commission nationale consultative des Droits de l'Homme, « *En effet situées à l'articulation de la société civile et de la société étatique, elles apportent l'information qui provoque le débat, nourrit les rapports des experts et sert de base à la mise en place des mécanismes de protection* », GUILLET (S.), *Nous les peuples des Nations Unies. L'action des ONG au sein du système de protection international des droits de l'homme*, Paris, Montchrestien, 1995, cité par LEMONDE (L.), « Le rôle des organisations non-gouvernementales », *Revue québécoise de droit international*, volume 11.2, 1998, p. 209. Sur la définition d'une organisation non gouvernementale et leur rôle dans la création et la mise en œuvre du droit voir notamment IOVANE (M.), « La participation de la société civile à l'élaboration et à l'application du droit international de l'environnement », *RGDIP*, Tome CVII, 2008, pp. 465-517.

³⁸⁸ Rés A 31 (II), Adoption des règles d'admission au statut consultatif des organisations non gouvernementales, adoptée lors de la deuxième session de l'Assemblée le 13 avril 1961.

³⁸⁹ RYFMAN (P.), « Organisations internationales et organisations non gouvernementales : partenaires, concurrentes ou adversaires ? », in *La crise des organisations internationales*, cahiers français n°302, Mai-Juin 2001, p. 18.

³⁹⁰ La liste des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut de membre observateur est révisée à chaque session de l'Assemblée après examen des demandes et des contributions par le Conseil. En 2009, l'Assemblée recensait soixante-neuf organisations bénéficiant du statut de membre observateur : la Chambre internationale de la marine marchande (ICS), l'Organisation internationale de normalisation (ISO), la Fédération internationale des armateurs (ISF), la Commission électrotechnique internationale (CEI), l'Union internationale d'assurances transports (IUMI), la Chambre de commerce internationale (CCI), l'Association internationale de signalisation maritime (AISM), le Comité international radio-maritime (CIRM), l'Association internationale pour la navigation (AIPCN), le Comité maritime international (CMI), l'Association internationale des ports (IAPH), le Conseil maritime international et Baltique (BIMCO), l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), ICHA international limited, le Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC), l'Oil companies international marine forum (OCIMF), l'Association internationale des pilotes maritimes (IMPA), le Réseau international des amis de la terre ((FOEI), l'Institut of international container lessors (IICL), l'International association of drilling contractors (IADC), l'Association internationale des instituts de navigation (IAIN), le Bureau international des producteurs d'assurances et de réassurances (BIPAR), le Conseil international des associations des industries nautiques (ICOMIA), la Fédération internationale des associations de capitaines de navires (IFSMA), l'International life-saving appliances manufacturers association (ILAMA), l'Union internationale de sauvetage (ISU), l'International association of oil and gas producers (OGP), la Communauté des associations européennes de chantiers navals (CESA), l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO), l'International group of P&I associations (P&Iclubs), l'International tanker owners pollution federation LTD (ITOPF), l'Union internationale pour la conservation de la nature (UICN), l'Advisory committee on protection of the sea (ACOPS), la Société d'exploitants internationaux de transport de gaz et terminaux gaziers (SIGTTO), la Fédération internationale de sauvetage maritime (IMRF), l'Union internationale des transports routiers (IRU), l'International shisuppliers & services association (ISSA), le Conseil consultatif des marchandises dangereuses (DGAC), l'Association internationale des barreaux, Greenpeace international, l'Association internationale des lignes de croisières (CLIA), l'Association internationale des transporteurs de marchandises solides (INTERCARGO), l'International maritime lecturers association (IMLA), le Fonds mondial pour la nature (WWF), l'Association internationale de l'industrie pétrolière pour le sauvetage de l'environnement (IPIECA), l'Institute of marine engineering, science and technology (IMarEST), l'Instituto iberoamericano de derecho marítimo (IIDM), l'International ship managers association (InterManager), l'International parcel tankers association (IPTA), la Fédération internationale de voile (ISAF), l'International marine contractors association (IMCA), l'Institut international de l'océan (IOI) le World nuclear transport institute (WNTI), l'International harbour masters' association (IHMA),

civile (B).

A- Le rôle participatif des ONG

138. Les ONG sont des « *organisations formées par des personnes ayant décidé de se regrouper librement, hors de la sphère étatique, pour mener des activités de solidarité ou de coopération internationale à but non lucratif.* »³⁹¹. Au cours du XX^e siècle, le développement de ces organisations a poussé l'ensemble de la communauté internationale à se questionner sur le statut de ces associations. Malgré plusieurs tentatives³⁹², il n'existe encore aujourd'hui aucune convention internationale qui régleme globalement leur activité ou qui détermine leurs droits et leurs devoirs. Le Professeur Charles Condamines insiste sur l'importante diversité dans les critères d'identification retenus par les différentes organisations internationales³⁹³. L'OMI faisant partie de la famille des Nations Unies, il est logique pour elle de s'aligner sur la définition retenue par l'organisation mère. L'ECOSOC a traditionnellement défini les ONG de manière très large, elles sont : « *les organisations internationales qui n'ont pas été créées par voie d'accords intergouvernementaux, y compris les organisations qui acceptent des membres désignés par les autorités gouvernementales, à condition que les membres appartenant à cette catégorie n'entravent pas la liberté d'expression des dites organisations* », auquel il faut ajouter une nécessaire représentation d'un nombre suffisamment important de pays appartenant à différentes régions du monde³⁹⁴.

139. Les ONG contemporaines développent leurs relations avec les autorités nationales mais aussi les organisations internationales, elles participent à la création du droit international³⁹⁵ et sont même devenues un acteur privilégié du processus normatif

l'International bulk terminals association (IBTA), l'Association maritime chrétienne internationale (ICMA), la Royal institution of naval architects, la Vessel operators hazardous materials association INC (VOHMA), l'INTERFERRY, l'Association internationale de médecine maritime, la Conférence internationale des bassins d'essais de carènes (ITTC), l'Association internationale de l'industrie de soutes (IBIA), la Fédération des associations nationales de courtiers et agents maritimes (FONASBA), l'International association of maritime universities (IAMU), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), le Conseil international des peintures et des encres d'imprimerie (IPPIC), le Fonds international pour la protection des animaux (IFAW) et l'International spill control organization (ISCO), Rés A 1032 (26), Relations avec les organisations non gouvernementales, adoptée lors de la vingt-sixième session de l'Assemblée le 27 novembre 2009.

³⁹¹ ZIMET (J.), *Les ONG : de nouveaux acteurs pour changer le monde*, Paris, Éditions autrement, 2006, p.16.

³⁹² L'Institut de Droit international en 1923 et 1950, la Conférence de la Haye de droit international privé en 1956 ou encore l'Union des associations internationales en 1959 ; BEIGBEDER (Y.), *Le rôle international des organisations non gouvernementales*, Paris, Éditions Bruylant, LGDJ, 1992, p.95.

³⁹³ CONDAMINES (C.), « Les ONG et les pouvoirs publics », *Revue Tiers Monde*, Vol XXIX, PUF, Paris, 1988, pp 1229-1230.

³⁹⁴ Résolution 1296 (XVLIV) du Conseil Economique et social concernant les dispositions relatives aux consultations avec les ONG, Première session, remplaçant la Résolution 288B (X) du 27 février 1950, paragraphe 4 et 7, cité par HENANDEZ ZERMENO (M.-C.), *Les ONG, le commerce et le développement*, Thèse de droit, Université de Paris sud XI Faculté Jean Monnet à Sceaux, 1999, p. 23.

³⁹⁵ L'article 71 de la Charte des Nations Unies consacre le rôle et la place tenus par les ONG dans le système des Nations Unies. FITZMAURICE (M.) et OLUFEMI. (E.), *Contemporary issues in the law of treaties*, Utrecht,

international en exerçant leur influence sur la pré-négociation et sur la négociation des textes internationaux³⁹⁶. Au sein de l'OMI, une telle participation suppose que ces structures attestent de leur légitimité et de leur représentativité afin de garantir la qualité de leur contribution aux travaux préparatoires³⁹⁷. Un encadrement de cette participation est donc nécessaire et justifie la définition d'un statut spécifique qui au sein de l'OMI est celui d'observateur. L'article 67 de la Convention OMI prévoit la possibilité pour l'Organisation d'établir des relations avec les ONG sur toutes les questions qui relèvent de sa compétence³⁹⁸. Dans ce cadre, les ONG ont un statut d'observateur qui repose sur un ensemble de dix règles³⁹⁹ et sur des directives prévoyant la procédure d'octroi ou de retrait du statut consultatif⁴⁰⁰.

140. Les règles reviennent sur les principes généraux de la relation établie entre l'OMI et les ONG. Elles prévoient avant tout l'accord de l'Assemblée pour l'attribution du statut d'observateur. Cette décision est solennelle et discrétionnaire et la règle 1 ne mentionne que l'obligation de l'ONG d'«être en mesure d'apporter une contribution importante aux travaux de l'Organisation». La règle 2 rappelle l'objet d'un tel statut: «permettre à l'Organisation de se procurer des renseignements ou conseils d'experts auprès de l'organisation internationale non gouvernementale spécialement versée dans un des secteurs particuliers d'activité de l'Organisation; permettre à ces organisations internationales non gouvernementales, qui représentent des groupes importants dont l'activité est en rapport direct et marquant avec celle de l'Organisation, d'exprimer leur point de vue». Le texte définit donc plusieurs critères d'identification d'une organisation «éligible»: communauté de mandat, dimension internationale, représentativité et activité commune. Les règles 3 et 5 précisent respectivement les conditions liées au mandat et à la structure de l'Organisation. Aux termes de la règle 3, l'activité des ONG internationales qui sont admises au statut consultatif doit avoir un rapport direct avec les objectifs de l'OMI tels qu'ils sont définis à l'article 1er de la Convention: leurs objectifs et fonctions doivent être entièrement conformes à l'esprit, aux fonctions et aux principes de l'OMI. Ces dispositions visent donc à assurer une

eleven international publishing, 2006, p. 62.

³⁹⁶ DOSWALD-BACK (L.), «Participation of non-governmental entities in treaty making: the case of conventional Weapons», in *Multilateral Treaty making*, V Gowlland Deabbas Edition, Kluwer law international, 2000, p. 41.

³⁹⁷ Sur le service de liaison avec les ONG des Nations Unies UN (NGLS) et sur le travail des ONG auprès des Nations Unies, voir notamment BIGG (T.) et DODDS (F.), *NGOs and the UN system since the earth summit: the NGO steering committee for the commission on sustainable development*, 1997, p.13, cité par HOLMEN (H.) et JIRSTROM (M.), «Look who's Talking: thoughts about NGOs as representing civil Society», *Journal of Asian and African studies*, volume 44, 2009, pp. 429-448.

³⁹⁸ Convention OMI Art. 67.

³⁹⁹ OMI, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume1, 2004, pp.123-127.

⁴⁰⁰ OMI, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, pp.133-135.

communauté d'action dont le Conseil et l'Assemblée sont les garants et permettent de justifier la sélection des organisations candidates.

141. Afin de faire bénéficier l'OMI d'un plus large réseau d'experts et d'offrir aux ONG la capacité de participer au processus normatif, le statut consultatif confère à ces dernières des obligations⁴⁰¹ et des privilèges⁴⁰². Les obligations sont peu nombreuses en comparaison des privilèges et les conditions liées à ce statut ont incité les ONG à participer aux travaux de l'OMI. Avec la multiplication des membres observateurs et le développement de leur influence au cours des travaux préparatoires à l'adoption de décision, la compétence et le savoir-faire des ONG⁴⁰³ favorise la démocratisation de la prise de décision au sein de l'OMI⁴⁰⁴. Dans le cadre de cette coopération, la règle 4 prévoit que les ONG doivent s'engager « à *seconder l'activité de l'OMI et à favoriser la diffusion de ses principes et de ses travaux* ». Leurs moyens d'action doivent donc leur permettre de développer leur influence afin de constituer une contribution efficace aux travaux de l'Organisation. La règle 6 détaille les privilèges que confère le statut d'observateur : le droit de recevoir l'ordre du jour, le droit

⁴⁰¹ « Règle 4 : Obligations générales de l'organisation non gouvernementale : Peut seule être admise au bénéfice du statut consultatif, l'organisation internationale non gouvernementale qui s'engage à seconder l'activité de l'Organisation maritime internationale et à favoriser la diffusion de ses principes et de ses travaux, conformément aux objectifs et aux fonctions de l'Organisation et selon la nature et l'étendue de sa propre compétence et de son activité », Documents de base, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 126.

⁴⁰² « Règle 6 : Privilèges découlant du statut consultatif : le statut consultatif confère à l'organisation internationale non gouvernementale qui en bénéficie les privilèges ci-après :

a) le droit de recevoir l'ordre du jour provisoire des sessions de l'Assemblée, du Conseil, du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique, du Comité de la protection du milieu marin, du comité de la coopération technique et d'autres organes de l'OMI ;

b) le droit de présenter des déclarations écrites sur les points de l'ordre du jour de l'Assemblée, du Conseil, du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique, du Comité de la protection du milieu marin, du Comité de la coopération technique et d'autres organes de l'Organisation maritime internationale qui intéressent l'organisation internationale non gouvernementale en question après consultations appropriées avec le secrétaire général, à condition que l'exercice de ce droit n'entrave pas le fonctionnement de l'Organisation maritime internationale ou de l'organe en cause. L'organisation internationale non gouvernementale intéressée tiendra dûment compte des commentaires que le secrétaire général aura faits au cours des consultations avant de remettre le texte définitif de la déclaration ;

c) le droit de se faire représenter par un observateur aux séances plénières de l'Assemblée et, sur invitation du Secrétaire général, aux séances tenues au cours de sessions du Conseil, du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique, du Comité de la protection du milieu marin, du Comité de la coopération technique et d'autres organes de l'Organisation maritime internationale, où sont examinées des questions intéressant particulièrement l'organisation internationale non gouvernementale ;

d) le droit de recevoir communication des résolutions adoptées par l'Assemblée et, toute latitude étant à cet égard laissée au Secrétaire général, des recommandations émises par le Conseil, par le Comité de la sécurité maritime, par le Comité juridique, par le Comité de la protection du milieu marin, par le Comité de la coopération technique ou par d'autres organes de l'Organisation maritime internationale non gouvernementale en question ; cette communication porte également sur les documents appropriés relatifs à ces questions. », Documents de base, volume 1, IMO publication, Londres, 2004, p. 126.

⁴⁰³ BARNES (J.), Non governmental organizations. Increasing the global perspective, *Marine Policy*, Avril 1984, pp171-184, cité par BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 122.

⁴⁰⁴ SYBERMAS-KNOL: *The status of observers in the United Nations*, Vrije Universiteit Brussel, Kluwer Antwerpen, 1981, cité par BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 122.

de présenter des déclarations, le droit de se faire représenter par un observateur aux séances plénières de l'Assemblée sur invitation du Secrétaire général ainsi qu'à toutes les séances des organes restreints ou techniques de l'OMI et enfin le droit de recevoir communication des résolutions adoptées par l'Assemblée. Source d'une force d'impulsion et d'enrichissement des travaux préparatoires, leur participation est essentielle. Les règles de coopération imposent enfin une clause de réciprocité⁴⁰⁵. Sur le traitement des demandes d'admission, les comités techniques sont sollicités par le Conseil qui rend compte ensuite à l'Assemblée des différents avis collectés⁴⁰⁶. Conformément à la règle 5, cette évaluation s'appuie sur plusieurs critères permettant d'apprécier la pérennité de l'ONG et sa capacité à participer aux travaux de l'OMI⁴⁰⁷. Les règles chargent aussi le Conseil d'assurer le suivi de la coopération ; ce dernier doit émettre des avis sur le maintien du statut d'une ONG et peut décider d'une suspension soit pour tirer les conséquences d'une participation insuffisante⁴⁰⁸ ou d'une représentation inadéquate de l'ONG⁴⁰⁹ soit pour sanctionner un comportement non compatible avec les

⁴⁰⁵ Règle 8 : « Toute organisation internationale non gouvernementale admise au bénéfice du statut consultatif tient le Secrétaire général informé des aspects de son activité qui peuvent présenter un intérêt pour l'Organisation maritime internationale, et accorde à l'Organisation maritime internationale les privilèges équivalents à ceux qui sont accordés par elle ». OMI, Document de base, IMO publication, Londres, 2004, p.126.

⁴⁰⁶ Quatorze organisations ont déposé au cours de la session 2008-2009 une demande d'admission : le Hot Briquetted Iron Association (HBIA), l'Association internationale pour la démolition des navires (ISRA), le MYBA, le World Shipping Council (WSC), le NACE International, l'Association internationale de la police des ports et des aéroports (IAASP), le Bureau international des conteneurs et du transport intermodal (BIC) le Green ship recycling association (GSRA), l'Inflatable safety and survival equipment technical association limited (ISSETA), le Régional Clean Sea organization (RECSO), l'Association internationale des marchandises dangereuses et conteneurs (IDGCA), le Nautical institute (NI), l'Association de classification « registre russe » et le Superyacht builders association (SYBAss). Parmi elles, cinq candidatures ont été retenues, deux sont envoyées aux comités techniques pour être approfondies et sept ont été refusées. A 26-19(d), Relations extérieures : relations avec les organisations non gouvernementales, Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 9 septembre 2009.

⁴⁰⁷ « Peut seule être admise au bénéfice du statut consultatif, l'organisation internationale non gouvernementale dotée d'un siège permanent, d'un organe directeur et d'un agent exécutif, qui est autorisée, par ses statuts, à parler au nom de ses membres par l'intermédiaire de représentants accrédités. », Règles régissant les relations avec les organisations internationales non gouvernementales, Règle 5, OMI, Documents de base, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p 126.

⁴⁰⁸ L'appréciation de la participation d'une ONG se fait sur la base de plusieurs critères :

- a) présence des représentants de l'organisation intéressée à des réunions d'organes ou d'organismes de l'OMI ou à des conférences ou réunions convoquées sous les auspices de l'OMI ou en association avec celle-ci ;
- b) participation des représentants de l'organisation intéressée aux travaux des réunions et des conférences auxquelles ils ont assisté, eu égard tout particulièrement au nombre et au type de documents ou autres renseignements fournis à l'occasion de ces réunions ou conférences ;
- c) réunions ou conférences convoquées par l'organisation intéressée ou sous ses auspices auxquelles l'OMI a jugé nécessaire ou utile de se faire représenter. »

Directives pour le retrait du statut consultatif, Documents de base, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 135.

⁴⁰⁹ La perte de légitimité d'une ONG entraîne le retrait de son statut consultatif ; cela peut être dû soit à une fusion de cette organisation avec une autre organisation jouissant du statut consultatif auprès de l'OMI ou ayant qualité pour bénéficier de ce statut soit de la création ou de l'apparition d'une nouvelle organisation qui représente mieux l'intérêt ou les intérêts particuliers en jeu. Directives pour le retrait du statut consultatif, Documents de base, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 135.

règles pertinentes élaborées par l'Organisation⁴¹⁰. L'Assemblée est alors libre de valider ou non l'avis du Conseil. Dans le cas où une demande est rejetée, celle-ci ne pourra être présentée à nouveau que deux ans après le refus initial.

142. L'encadrement de l'adhésion de ce type d'organisation doit être calqué sur les méthodes de travail et les principes fondateurs du fonctionnement de l'Organisation. Dès lors, l'implication des ONG s'appuie sur les directives relatives à l'octroi du statut consultatif. Avec ces quelques principes, les organes compétents disposent de critères de référence pour évaluer leur légitimité et leur représentativité⁴¹¹. Outre le domaine de compétence, l'OMI considère qu'une ONG ne peut prétendre à participer au processus normatif qu'à la condition qu'elle revête une dimension internationale. La directive précise en ce sens qu'une organisation ne doit être considérée comme une organisation internationale que si elle a des membres, des services constitutifs ou des organismes affiliés dans un nombre suffisant de pays compte tenu de la nature des intérêts qu'elle représente.

143. Ces dispositions insistent donc sur la nécessité d'instaurer un principe de transparence des activités des organisations qui collaborent afin d'instaurer un climat de confiance nécessaire à la bonne marche des relations diplomatiques. Enfin, bien que des voix s'élèvent au sein de l'OMI pour dénoncer le coût de la coopération avec ces dernières, l'absence d'obligation financière permet une plus large adhésion des ONG. La communication des documents aux ONG représente un coût important et le Conseil débat régulièrement de l'opportunité d'associer au statut consultatif une contribution financière. La décision du Conseil de 1979 sur la réduction du volume de la documentation prévoit plusieurs mesures qui permettent de baisser les coûts d'une telle coopération en maîtrisant la production de

⁴¹⁰ Le cas de Greenpeace international montre que l'avis du Conseil n'est pas systématiquement suivi par l'Assemblée. Le 4 juillet 2002, des militants de Greenpeace International ont abordé et occupé un pétrolier grec *Crude Dio* hors de la mer territoriale turque au large de l'entrée nord du détroit d'Istanbul. En réaction, la Turquie et la Grèce ont réclamé la suspension de l'ONG dans une communication adressée au Secrétaire général. Le Conseil a alors décidé de retirer le statut consultatif à Greenpeace international pour sanctionner ces initiatives. Les membres du Conseil souhaitaient sanctionner Greenpeace international pour n'avoir pas respecté les réglementations internationales relatives à la sécurité de la navigation et en particulier, aux abordages en mer. Bien que l'Administration australienne de la sécurité maritime (AMSA) ait signalé par lettre deux nouveaux incidents liés aux activités de Greenpeace, l'Assemblée n'a pas validé cet avis du Conseil et l'Organisation Greenpeace n'a pas été suspendue. C90-D, Résumé des décisions prises par le Conseil lors de sa quatre-vingt-dixième session le 1er juillet 2003, A 23-31 (b), Relations avec les organisations non gouvernementales, examen de la liste des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif, Document de travail déposé pour la vingt-troisième session de l'Assemblée le 19 août 2003, Rés A 938 (23), Relations avec les organisations non gouvernementales, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003.

⁴¹¹ Les Directives adoptées en 1978 par le Conseil laissent explicitement une liberté d'appréciation aux différents comités et n'a pas vocation à limiter l'admission de nouvelles ONG : « lorsqu'une organisation qui demande à bénéficier du statut consultatif remplit la plupart mais non la totalité des conditions énoncées dans les présentes directives, le comité qui examine sa demande peut, s'il estime que les circonstances le justifient, faire une recommandation positive au Conseil, en appelant son attention sur toute condition qui peut ne pas être remplie par l'organisation considérée. » Documents de base, Londres, IMO publication, volume 1, 2003, p133.

documents à l'attention des ONG. En outre, le débat sur la participation des ONG au budget de l'OMI reste ouvert, une telle réforme du statut de membre observateur dérogerait à la pratique au sein du système des Nations Unies⁴¹². Cette contribution financière correspond certes aux efforts de l'Organisation pour maîtriser ses dépenses mais pourrait limiter l'accession des ONG aux débats alors même qu'elles permettent une représentation nécessaire de la société industrielle et civile.

B- La représentation nécessaire de la société industrielle et civile

144. Les nombreuses ONG reconnues comme des entités internationales sont diversifiées⁴¹³ en raison de leur mode d'organisation, de leur mission, de leur place dans l'ordre international et de leurs objectifs. La rigueur scientifique d'une définition reflétant l'ensemble des ONG ou un modèle d'ONG type est par conséquent très difficile à atteindre⁴¹⁴. Au sein de l'OMI, leur participation permet à la fois la démocratisation des négociations et l'enrichissement des discussions menées. L'institution spécialisée profite des compétences, de l'expérience du terrain et de l'influence sur l'opinion publique⁴¹⁵ des ONG directement ou indirectement concernées par le transport maritime. Les 69 ONG qui jouissent d'un statut consultatif constituent un ensemble hétérogène compte tenu du vaste mandat de l'OMI et du caractère interdépendant du droit de la navigation maritime. L'absence d'une typologie généralement acceptée des ONG complique l'étude de la portée de leur participation au processus normatif international⁴¹⁶. Les ONG au sein de l'OMI entrent toutefois dans deux catégories

⁴¹² C 74/25(b)/add, 1, Relations avec les ONG : Examen des organisations qui bénéficient du statut consultatif, Note du Secrétaire général pour la soixante-quatorzième session du Conseil déposée le 9 mars 1995, § 5 et s.

⁴¹³ Aucune définition précise ne reflète la diversité des ONG et leur constante évolution. Ce problème a été soulevé à plusieurs reprises notamment par le Professeur Pierre-Marie DUPUY lors de l'un des plus importants débats tenus en France en 1986 : « *c'est cette diversité qui rend souvent malaisée la détermination des critères à retenir pour donner une définition juridique uniforme des organisations non gouvernementales, préalable pourtant indispensable pour leur conférer un statut* » ; DUPUY (P.-M.), Conclusions générales du Colloque, dans BETTATI (M.) et DUPUY (P.M.), *Les ONG et le droit international*, Economica, Paris, 1986, p. 251.

⁴¹⁴ « *Malgré la nature commune non gouvernementale des ONG, et leur but non lucratif, cette appellation recouvre une grande complexité et une extrême diversification : il n'existe pas d'ONG type.* », BEIGBEDER (Y.), *Le rôle des Organisations non gouvernementales*, Paris, LGDJ, 1992, p. 7.

⁴¹⁵ L'opinion publique influe sur les processus de négociation. A cet égard, William O NEIL, Secrétaire général de l'Organisation, soulignait : « *Public opinion forces governments into action and it is impossible to avoid this reaction. How could the British or Swedish authorities try to convince the public that ro-ro were safe when the Herald of Free enterprise and Estonia had just sunk? How could the United-states tell people that tankers were good for them when their television screens were filled with images of the Exxon Valdez surrounded by dead sea birds covered of oil?* », Quality shipping: IMO position, Discours prononcé par W.A.ONEIL Secrétaire général de l'OMI lors de la conférence BIMCO de Lisbonne en mai 1999

⁴¹⁶ En 1986, le Professeur Pierre-Marie Dupuy distinguait toutefois quatre catégories associées à des définitions respectives : les organisations corporatives représentant des professions et des branches d'activité économiques, les organisations techniques, les organisations savantes et les organisations humanitaires et sociales. Un ultime groupe était constitué selon lui des organisations représentatives d'intérêts et des organisations protectrices des valeurs universelles, DUPUY (P.-M.), Conclusions générales du colloque in BETTATI (M.) et DUPUY (P.M.), *Les ONG et le droit international*, Economica, Paris, 1986, p. 252. Sur le développement des ONG et la difficulté de classification voir notamment : FITZMAURICE (M.) et OLUFEMI (E.), *Contemporary issues in the law of treaty*, eleven international publishing, 2005, p.58.

inégalement représentées : d'une part les organisations corporatives constituées par les professionnels et les industriels du transport maritime (B.1) et d'autre part, les organisations juridiques ou sociales qui défendent la prise en compte de principes généraux (B.2).

B.1-Les organisations corporatives

145. Les ONG représentent un modèle efficace de représentation des professionnels du secteur maritime qui se mobilisent pour participer aux discussions menées au sein de l'OMI. Différentes entreprises peuvent se regrouper sous forme d'association pour constituer un interlocuteur privilégié et contribuer aux travaux préparatoires⁴¹⁷. Cette relation particulière entre l'Organisation et les ONG de professionnels de la mer lui permet de bénéficier de données précieuses susceptibles d'alimenter le développement des standards internationaux. Cette source est d'autant plus importante que l'Organisation a des moyens opérationnels limités et la participation des acteurs de l'industrie maritime contribue à établir un lien avec le terrain. En outre, l'intégration des professionnels dans le processus normatif contribue incontestablement à une meilleure assimilation des normes qui se révèle un facteur essentiel pour la mise en œuvre des décisions prises au sein de l'Organisation⁴¹⁸.

146. La navigation maritime internationale est caractérisée par un large réseau de personnes et d'organismes qui sont concernés et déterminants dans la chaîne d'activité du transport maritime. La tradition maritime met en valeur le rôle des sociétés de classification, des armateurs, des assureurs, des opérateurs. Différents exemples de cette coordination entre professionnels défendant des objectifs communs peuvent être énoncés et certaines des associations corporatives rattachées à l'OMI ont eu une part essentielle dans l'élaboration d'importantes conventions en exerçant leur « lobby ». Le Baltic and International Maritime Conférence (BIMCO) reste l'une des ONG les plus participatives aux travaux de l'OMI. Créé en 1905, il a pour objectif, conformément à ses statuts, de grouper les armateurs, les P&I club, ainsi que les personnes et organismes impliqués dans les activités maritimes en vue d'examiner les mesures nécessairement applicables à ce secteur. Aujourd'hui, le BIMCO compte 2155 compagnies de 123 nationalités différentes : des représentants des propriétaires de navires qui possèdent 65% de la flotte mondiale de commerce, 1500 courtiers et agents d'assurance et 100 membres associés⁴¹⁹. Au sein de l'OMI, le BIMCO participe largement aux travaux du Comité juridique et du Comité de simplification des formalités ; son

⁴¹⁷ SUDRE (F.), *L'OMCI: Institutions spécialisées des Nations Unies*, Thèse droit public, Université de Montpellier, 1973, p. 121.

⁴¹⁸ Les organisations internationales cherchent à intégrer les professionnels dans le processus normatif à des échelles différentes si on prend en considération la composition de l'Organisation internationale du travail.

⁴¹⁹ www.bimco.org (consulté en avril 2010)

intervention peut permettre soit d'alimenter les débats dans un comité technique⁴²⁰ soit de rendre compte de ses initiatives en faveur de la mise en œuvre des normes OMI⁴²¹. Le BIMCO peut s'associer à d'autres ONG sur certains dossiers afin de donner davantage de poids à sa contribution⁴²².

147. L'Association internationale des sociétés de classification (IACS) est, au même titre, un modèle intéressant de collaboration entre les professionnels du transport maritime et l'institution spécialisée. L'IACS comprend onze sociétés de classification dont l'objectif est de coopérer avec les industries maritimes et d'offrir leur assistance aux organisations internationales, régionales et nationales pour l'amélioration des critères de sécurité. Les sociétés membres de l'IACS contrôlent plus de 90% du tonnage de la flotte mondiale et doivent garantir la conformité d'une grande partie de ce tonnage avec les plus importantes conventions internationales, en particulier celles de l'OMI. Cette association a une influence croissante au sein de l'Organisation car elle réunit des acteurs sensibles du secteur maritime. En effet, une partie de la mission des sociétés de classification est d'exercer un contrôle le plus efficace possible sur le respect des normes par les États du pavillon⁴²³. L'IACS a donc un rôle majeur dans la politique initiée par l'OMI⁴²⁴. Ses travaux ont notamment permis d'établir la liste exacte des délégations passées entre les États du pavillon et les sociétés de classification en vue de la révision des résolutions sur les organismes reconnus. Comme le

⁴²⁰ Sur la question de la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, BIMCO a participé aux discussions au sein du CPMM. Dans son dernier document soumis, BIMCO formulait des observations sur les débats menés au sein du Sous-comité BLG et examinait les questions soulevées par l'application des diverses options concernant les combustibles, MEPC 57/4/36, Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, Document présenté par le BIMCO lors de la cinquante-septième session du CPMM le 22 février 2008.

⁴²¹ Dans le domaine de la piraterie et des vols à main armée, le BIMCO a récemment porté à l'attention des membres du CSM le système de notification mis en place auprès de ses membres. Un formulaire de notification spécifique est distribué et les informations collectées sont renvoyées par l'intermédiaire du BIMCO au centre de notification des actes de piraterie du BMI où leur suivi est assuré, MSC 84-17-6, Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires : observations concernant la notification des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires et la conduite d'enquête à leur sujet, document présenté par le BIMCO lors de la quatre-vingt-quatrième session du CSM le 17 mars 2008.

⁴²² Le BIMCO a choisi cette option sur la question de la révision de la Convention STCM et du Code STCW sur des questions très techniques. Avec la Fédération internationale des armateurs et la Fédération des ouvriers du transport, le BIMCO propose l'insertion d'un nouvel article au projet discuté par le groupe de travail ad hoc. Sa note précise : « *Notant que le groupe a décidé d'introduire des prescriptions minimales obligatoires pour la délivrance des brevets d'officier électrotechnicien, les coauteurs du présent document souhaitent appeler l'attention sur la pratique actuelle du secteur qui consiste à recruter des électriciens qualifiés chargés de tâches éventuelles à bord et à recourir à des officiers mécaniciens chargés d'exécuter certains travaux d'électricité.* », STW 41-7-44, révision approfondie de la convention et du STW, document présenté par la Fédération internationale des armateurs (ISF), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et BIMCO présenté lors de la quarante et unième session du Sous-comité des normes de formation et de veille, le 6 novembre 2009.

⁴²³ LATRECH (B), *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, Thèse de droit privé, ANRT, 2004, 316p.

⁴²⁴ La liste des contributions de l'IACS aux travaux de différents comités de l'OMI est disponible sur son site internet, <http://www.iacs.org.uk/publications/MeetingPublications.aspx?pageid=4§ionid=8> (Consulté en avril 2010).

montrent ses dernières contributions, elle participe activement à un effort d'interprétation des conventions internationales techniques⁴²⁵. Enfin, elle intervient presque systématiquement sur les dossiers techniques que l'Assemblée confie aux différents sous-comités.

148. L'essor des pavillons de complaisance a incité l'OMI à renforcer ses liens avec certains groupes de professionnels afin d'explorer de nouvelles pistes de réglementation comme le montrent les travaux de l'IACS. L'ouverture des négociations a permis aussi de solliciter les techniciens du monde maritime⁴²⁶ et les associations qui entendent représenter les intérêts de la société civile.

B.2-Les organisations techniques, savantes et humanitaires

149. Certaines ONG défendent l'intérêt commun de la société civile internationale et leurs contributions sont axées sur les problématiques environnementales et sociales.

150. La mission de l'Organisation est de développer la collaboration entre les États principalement dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux⁴²⁷. La participation des ONG à caractère juridique est essentielle. Parmi les 69 organisations qui coopèrent par le biais d'accords de liaison, trois ont une mission spécifique dans le domaine juridique : le Comité maritime international (CMI), l'Association internationale des barreaux et l'Iberoamerican Institute of Maritime Law⁴²⁸. L'article 1^{er} des statuts du Comité maritime international, dont la naissance est antérieure à celle de l'OMI, précise que ce dernier a pour but « *de contribuer par tous travaux et moyens appropriés à l'unification du droit maritime et commercial, ainsi que des coutumes, des usages et des pratiques en matière maritime* »; composé d'associations nationales ayant des intérêts dans le droit maritime à raison d'une association par pays, il a marqué l'histoire du processus normatif de l'Organisation par sa participation active à la Convention sur le transport en mer des passagers et de leurs bagages en 1976, au projet de Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en matière de créance maritime en 1976 ou encore à la Convention internationale sur l'assistance en 1984⁴²⁹. Plus récemment, le CMI s'est largement investi dans les travaux relatifs au refuge

⁴²⁵ Sur les travaux d'interprétation de l'IACS, voir notamment la série des documents SLF53/13, Examen des interprétations uniformes de l'IACS présentée par l'IACS lors de la cinquante-troisième session du Sous-comité de la stabilité et des lignes de charge et de la sécurité de la navigation de pêche, le 11 janvier 2010.

⁴²⁶ ODIER (F.), « La sécurité maritime, une notion complexe, le rôle des organisations internationales dans son élaboration », *ADMer*, Tome III, 1998, p. 237.

⁴²⁷ Convention OMI, Art. 1-a.

⁴²⁸ Une enquête approfondie a été menée par le Conseil sur la participation de l'Association internationale des barreaux et l'Iberoamerican Institute of Maritime Law. L'Assemblée a décidé de maintenir leur statut d'observateur. A 25/19(d)/1/Add.1, Relations extérieures, Note du secrétaire général devant l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 16 novembre 2007.

⁴²⁹ SUDRE (F.), *L'OMCI: Institutions spécialisées des Nations Unies*, Thèse droit public, Université de Montpellier, 1973, p.123.

des navires en détresse avec notamment la création en son sein d'un sous-comité international chargé des lieux de refuge. L'importance de sa participation a d'ailleurs été reconnue lors de la réunion tenue à Paris en avril 2005 avec le Comité juridique de l'OMI⁴³⁰. Ses contributions consistent aussi parfois à l'élaboration d'une législation nationale type afin d'encourager la mise en œuvre des normes internationales⁴³¹.

151. La délivrance d'un statut d'observateurs à des organismes de défense de l'environnement et des droits de l'homme découle de l'élargissement du mandat de l'Organisation à la protection du milieu marin⁴³². La création d'innombrables ONG et l'action de celles-ci en faveur de la cause environnementale a un tel impact que l'on parle de la naissance d'un véritable « *mouvement environnemental* ». L'Organisation prend acte d'une tendance générale vers l'implication grandissante de la société civile dans l'élaboration du droit international⁴³³. L'adhésion des quelques organisations dont les buts concernent exclusivement les problématiques environnementales permettent de stimuler les débats portant sur la protection du milieu marin. C'est le cas de l'Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS), Friends of the Earth International (FOEI), Greenpeace International (GREENPEACE), International Maritime Health Association (IMHA), International Ocean Institute (IOI), International Union for Conservation of Nature and Natural Resources (IUCN) et World Wide Fund for Nature (WWF). Même si elles restent peu nombreuses, leur adhésion permet à l'OMI de s'appuyer sur leur renommée et leur légitimité. Ces ONG ont initié plusieurs travaux au sein de l'OMI en attirant l'attention sur des phénomènes écologiques directement liés aux activités de transport maritime ; les travaux menés sur la question des aires marines particulièrement vulnérables (PSSA)⁴³⁴ ou encore la Convention adoptée sur la

⁴³⁰ VALLEE (A.), « La mise en œuvre des lieux de refuge », ADMO, Tome XXIV, 2006, p 136.

⁴³¹ En 1997, le CMI avait invité un groupe d'organisations internationales intéressées à conjuguer leurs efforts pour examiner la progression rapide de la piraterie. Il avait été décidé que le CMI assurerait les services du secrétariat d'un groupe de travail international mixte, ce dernier devait concevoir des mesures plus efficaces pour engager des poursuites pénales contre les auteurs d'actes de piraterie et de vols à main armée. En trois ans, le Groupe de travail a élaboré une loi nationale type sur les actes de piraterie et de violence en mer. Ces textes ont été entérinés par les organisations compétentes et aujourd'hui, le CMI avec le groupe de travail assure la mise à jour régulière de ce modèle législatif. Dans ce cadre, le CMI rend périodiquement compte de ses travaux auprès du Comité juridique de l'OMI ; LEG 93-12-1, Délits commis en mer : projet de directives pour l'élaboration d'une législation nationale, présenté lors de la quatre-vingt-treizième session du Comité juridique le 15 août 2007.

⁴³² Parmi les objectifs visés à l'article 1 de la Convention figure la protection du milieu marin. Sa considération au sein de l'OMI a été développée au rythme des catastrophes maritimes qui ont mobilisé l'opinion publique internationale et plus spécialement les États victimes de ces accidents maritimes. La constitution d'un comité de protection du milieu marin en 1973 montre l'urgence et la volonté d'améliorer la réglementation dans ce domaine.

⁴³³ IOVANE (M.), « La participation de la société civile à l'élaboration et à l'application du droit international de l'environnement », *RGDIP*, Tome CXII, 2008, pp. 465-517.

⁴³⁴ Particularly Sea Sensitive Area. PEET (G.), « Particularly Sensitive Sea Areas: a documentary history », *International Marine and coastal law*, vol.9, 1994, pp 469-506.

gestion des eaux de ballast adoptée en 2004⁴³⁵ sont des exemples de l'importance prise des questions environnementales sous la pression des ONG. Sur ces dossiers, les ONG peuvent s'opposer aux industriels guidés par le maintien de la rentabilité de leur activité commerciale. La représentation des intérêts divergents est alors essentielle et le maintien de leur statut, malgré les plaintes déposées auprès du Secrétaire général de l'Organisation, montre la nécessité de préserver cette participation⁴³⁶. L'OMI ne peut pas se permettre de les expulser sous peine de décrédibiliser sa politique en faveur de l'environnement.

152. L'OMI, créée en 1958, devait permettre de développer les relations entre les États en matière de transport maritime. La méfiance des États à l'égard de l'interventionnisme international rend difficile le renforcement d'une institution dont la compétence globale touche étroitement leurs activités économiques et leur position régaliennne. L'Organisation occupe incontestablement une place centrale puisqu'elle demeure le seul organisme qui réunit à la fois la quasi totalité des États impliqués dans le transport maritime et la majeure partie des acteurs étatiques ou non étatiques qui interviennent dans le secteur maritime. Au cours de ses soixante années d'existence, l'augmentation de ses membres actifs lui a permis de légitimer son action en faveur de l'élaboration de normes universelles. La diversité de ses membres l'a fait bénéficier d'une force d'impulsion multidirectionnelle et prolifique. Dans le contexte de l'internationalisation des échanges, l'universalisme incarné par l'OMI constitue l'échelle normative qui correspond le mieux à la réglementation du transport maritime international. Pourtant son travail reste insuffisant compte tenu de son manque de réactivité et de son incapacité à résister aux tendances induites par la concurrence économique. L'enjeu réside

⁴³⁵ DE ROANY (C), «La convention OMI sur la gestion des eaux de ballast : une convention ambivalente», *ADMER*, Tome VIII, 2003, pp 249-260; TSIMPLIS (M), «Alien Species Stay Home : The international Convention and management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004», *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 19, No 4, Koninklijke Brill NV, 2005, pp 411-445.

⁴³⁶ A la suite des activités et des déclarations de la « Plate-forme des ONG sur le démantèlement des navires », qui comprenaient entre autres les organisations FOEI et Greenpeace, pendant et après la Conférence internationale sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, le Groupe a examiné s'il était approprié que des organisations bénéficiant du statut consultatif auprès de l'Organisation participent à de telles actions, compte tenu de leurs obligations en vertu des règles régissant les relations avec les organisations internationales non-gouvernementales. Le Secrétaire général a rappelé aux deux organisations qu'elles s'étaient engagées pleinement à participer de manière constructive et à contribuer aux travaux de l'OMI, tout en faisant valoir que les activités en question avaient été pacifiques et inoffensives et qu'elles ne dénotaient pas un manque de respect à l'égard de l'OMI ou de son travail. Lors de sa vingt-sixième session, l'Assemblée soulignait « *Compte tenu des activités de protestation menées par le Réseau International des Amis de la Terre et Greenpeace International, le C102 a exprimé sa profonde préoccupation à l'égard de toute autre activité qui pourrait être incompatible avec les conditions dans lesquelles le statut consultatif est accordé aux organisations non gouvernementales, et a recommandé au Réseau international des amis de la terre et Greenpeace international de s'abstenir, à l'avenir, d'agir d'une manière qui pourrait présenter l'Organisation sous un jour défavorable.* », A 26/19(d)-1-2, Relations extérieures, Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 15 octobre 2009.

TITRE I : LE MAINTIEN D'UN CADRE INSTITUTIONNEL SPÉCIFIQUE

alors dans l'établissement d'un projet commun à tous les États membres pour élaborer de nouveaux instruments internationaux. C'est ainsi que depuis le choc provoqué par le naufrage du *Torrey Canyon*, l'OMI porte ses efforts sur la rationalisation de ses activités et le perfectionnement de son action normative (Chapitre II).

CHAPITRE II- AJUSTER LE PROCÉDÉ NORMATIF

153. Le rattachement à l'ONU et l'expérience accumulée, offre à l'OMI un cadre solide de négociation⁴³⁷. Son mode de travail et les tensions ressenties au cours des travaux préparatoires obligent toutefois à dresser un bilan nuancé. La société maritime s'est transformée avec l'intensification rapide du trafic maritime et l'influence négative de la concurrence sur les conditions de navigation maritime⁴³⁸. L'Organisation n'a pas connu une évolution aussi rapide et son fonctionnement repose sur la volonté de ses États membres de la rendre performante.

154. Conformément aux vœux de ses fondateurs soucieux de préserver la liberté des mers en maîtrisant l'adoption des normes internationales de la navigation maritime, l'Organisation remplissait une fonction purement consultative et l'importance du pavillon au sein du marché international était un critère fondamental pour l'accès aux organes décisionnels et le calcul des contributions financières. Le rôle de l'OMI a certes évolué mais le déséquilibre au profit des États qui enregistrent les plus importantes flottes est persistant ; il s'explique par la volonté de reconnaître la spécificité technique de la navigation maritime. Pourtant, la concentration des flottes sous des pavillons économiquement plus avantageux pour les armateurs a considérablement modifié l'impact des règles de fonctionnement de l'institution. Les pavillons internationaux sont devenus les plus influents et leur adhésion est désormais essentielle pour le maintien de l'action normative de l'OMI. Les conséquences sont évidemment fâcheuses car les armateurs les moins sérieux sont, dans ce système, particulièrement influents. En période de crise, notamment suite à un important événement de mer, alors que les États, qui concentrent les flottes de commerce, adoptent des comportements favorables à leurs intérêts nationaux, d'autres gouvernements sont forcés de s'engager dans une démarche unilatérale sous les pressions de l'opinion publique en faveur d'une plus stricte réglementation. En créant différentes strates normatives imparfaitement articulées, ces initiatives fragilisent le droit international de la navigation. Pourtant seule l'action commune permet à l'Organisation d'exister ; dès lors, elle est continuellement confrontée aux difficultés d'imposer une norme universelle compte tenu d'une part du droit souverain de chaque État de participer ou non aux négociations internationales et d'autre part des enjeux commerciaux que représente le transport maritime. L'évolution du procédé décisionnel est alors le principal levier stratégique face à ces difficultés et les changements opérés sont alors guidés par la

⁴³⁷ BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union Européenne*, Thèse de droit public, Rennes, Éditions Apogée, Rennes, 2000, p.63.

⁴³⁸ BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La Mer et son droit* Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 87.

recherche constante d'un compromis entre la rigueur de la réglementation et la nécessaire adhésion des États. Dès lors le perfectionnement de ses travaux consiste à maintenir la cohérence institutionnelle (SECTION I) et à affiner le choix des instruments normatifs (SECTION II).

SECTION I : MAINTENIR LA COHÉRENCE INSTITUTIONNELLE

155. Le processus décisionnel au sein de l'Organisation est complexe compte tenu des différents paramètres qu'il doit intégrer. L'adhésion de nouveaux États a justifié la modification des méthodes d'élaboration des normes dans ce domaine. Les négociations se heurtent d'une part, au principe de souveraineté des États et d'autre part, à la haute technicité des mesures négociées. Dans ce contexte, les disparités entre les membres ont incité à privilégier un processus susceptible d'exclure l'affrontement des États qui pouvait fragiliser l'Organisation⁴³⁹. Pour la plupart des décisions, les États ont alors recours au consensus. Ce dernier est défini comme « *une technique de négociation et de prise de décision caractérisée par l'absence, tout au long du processus, de recours au vote- bien qu'il puisse y avoir des sondages informels –ainsi que l'absence d'objection fondamentale* »⁴⁴⁰. Dans le cadre des relations internationales, cette méthode consensuelle s'est développée progressivement à partir des années 1960⁴⁴¹ et est actuellement largement intégrée dans la pratique des Nations Unies⁴⁴². L'issue d'une telle démarche est déterminée par les étapes de déroulement du

⁴³⁹ CHARPENTIER (J.), « La procédure de non-objection », *RGDIP*, 1966, pp. 862-877.

⁴⁴⁰ SOHN (L.B.) (Rapp.), « Rôle et signification du consensus dans l'élaboration du droit international », *Annuaire de l'Institut du Droit International*, vol 67-I, 1997, p. 18. En réalité deux sens sont associés à la terminologie du consensus : le premier désigne le consensus comme une procédure particulière d'adoption d'un acte, c'est l'approche du consensus utilisée dans notre étude et le second désigne le consensus comme l'acte qui vient clore une délibération. Sur la pratique du consensus, voir notamment DE LA CHARRIÈRE (G.), « Consensus et Nations Unies », *AFDI*, 1968, p. 13 ; Selon le Professeur Hervé Cassan, les deux acceptations du terme consensus peuvent être rapprochées car il semblerait qu'en réalité la procédure de consensus peut parfois mener à l'adoption d'un acte intitulé consensus, CASSAN (H.), « Le consensus dans la pratique des Nations Unies », *AFDI*, 1974, p. 457.

⁴⁴¹ Le Professeur Prosper WEIL note que : « *Les règles de droit liant les États procèdent de la volonté de ceux-ci* » ; WEIL (P.), « Vers une normativité relative en droit international », *RGDIP*, 1982, p.16. La coopération internationale a évolué à différentes époques successives : au temps où la société internationale ne se rassemblait que sur des problématiques étroites et occasionnelles, le processus décisionnel par unanimité était privilégié. Il était perçu comme le seul moyen de concilier la souveraineté des États et l'adoption de normes internationales. Lorsque la coopération internationale s'est élargie, la règle de l'unanimité n'était plus adaptée aux structures intergouvernementales et paralysait le plus souvent l'activité des organisations. Le XX^e siècle a bouleversé la société à plusieurs titres mais les progrès de l'industrie et, par voie de conséquence, de la coopération internationale ont profondément muté : l'OMI est un exemple typique de cette mutation à la fois par le développement de la coopération internationale mais aussi par l'incroyable progression du transport maritime. MONNIER (J.), « Observations sur quelques tendances récentes en matière de formation de la volonté sur le plan multilatéral », *ASDI*, 1975, p. 31. VERHOEVEN (J.), *Droit international Public*, Paris, Larcier, 2000, p.238

⁴⁴² Le consensus a tout d'abord été admis par le Comité de l'espace extra atmosphérique ; son président, lors de la session de mars 1962, a décidé que les délibérations du Comité seraient conduites « *d'une manière telle que le Comité puisse se mettre d'accord dans ses travaux sans avoir besoin de voter* ». C'est ensuite au sein du Comité des opérations de maintien de la paix, du Comité des relations amicales entre les États ou encore du Comité des fonds marins. L'acceptation du terme consensus au travers de ces différentes applications n'est pas uniforme :

processus décisionnel⁴⁴³, l'OMI cherche donc à faciliter le déroulement des phases préparatoires (PARAGRAPHE I) et la prise de décision (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I- FACILITER L'ÉMERGENCE D'UNE POSITION COMMUNE

156. La Convention OMI attribue à l'Organisation plusieurs fonctions lui permettant d'atteindre ses buts. Selon l'article 2, l'OMI « *...examine les questions ... que pourront lui soumettre tout Membre, tout organisme, toute institution spécialisée des Nations Unies ou tout autre organisation intergouvernementale... et fait des recommandations à leur sujet..., élabore des projets de conventions, d'accords et d'autres instruments appropriés, les recommande aux gouvernements et aux organisations intergouvernementales et convoque les conférences qu'elle juge nécessaires, institue un système de consultations entre les membres et d'échange de renseignements entre les gouvernements* »⁴⁴⁴. L'institution est donc chargée d'organiser les négociations autour d'une question et de répondre aux attentes de tous ses membres. Grâce à ces prérogatives, les experts vont orienter les discussions sur le plan technique mais la décision finale revient aux États membres et relève de considérations plus politiques. La difficulté d'un tel procédé est alors de concilier le nombre de parties à la discussion, le nombre de questions soulevées, la qualité des débats et la nécessaire réactivité sur des questions techniques dont l'évolution est très rapide : pour certains, l'Organisation manque de réactivité et contribue à l'adoption d'instruments internationaux inconsistants⁴⁴⁵, tandis que pour d'autres, le droit international est trop contraignant et reste trop difficile à appliquer⁴⁴⁶. La fréquence de ces critiques a fait évoluer les conditions de négociation au sein

dans un sens la procédure de consensus apparaît comme équivalente à la règle de l'unanimité et dans l'autre la procédure de consensus permet l'adoption d'un accord le plus large possible. Ces organes subsidiaires de l'ONU ont initié la pratique du consensus créant l'impulsion qu'allaient suivre la quasi totalité des autres organes de l'ONU pour rééquilibrer les relations entre les États compte tenu de l'apparition massive de nouveaux États durant la période de décolonisation ; DE LA CHARRIÈRE (G.), « Consensus et Nations Unies », *AFDI*, 1968, p. 10; CASSAN (H.), « Le consensus dans la pratique des Nations Unies », *AFDI*, 1974, p. 457.

⁴⁴³ La procédure d'adoption du consensus détermine son efficacité : « *Lorsque la procédure d'adoption d'un acte a pour fonction avouée d'en structurer le contenu, la délibération est cantonnée dans les marges que les membres ou groupes de membres qui détiennent un pouvoir d'influence décisif veulent bien lui laisser. Le recours au consensus est propre à redonner à la délibération quelque consistance pour autant que la force structurante de la règle de décision a laquelle il se substitue ne la réduise pas à une étape factice.* », LAGRANGE (E.), *La représentation institutionnelle dans l'ordre international : Une contribution à la théorie de la personnalité morale des organisations internationales*, Kluwer law international, 2002, p. 298 et s.

⁴⁴⁴ Article 2 de la Convention OMI, *Documents de base*, Londres, IMO publication, 2004, p.8.

⁴⁴⁵ BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union Européenne*, Thèse de droit public, Éditions Apogée, Rennes, 2000, p.63 ; LATRECH (B.), *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, Thèse de droit, Université de Montpellier, ANRT, 2004, p. 43.

⁴⁴⁶ Philippe BOISSON insiste sur l'incohérence des critiques à l'encontre de l'OMI : « *Depuis vingt ans, elle a été accusée de tout et son contraire : d'élaborer des normes insuffisamment élevées qui ne sont que le plus petit commun dénominateur acceptable au niveau international, et de l'autre, des réglementations trop nombreuses, trop compliquées, trop difficiles à mettre en œuvre, notamment par les États en développement ; d'agir surtout après les catastrophes et trop lentement, mais quelquefois d'intervenir avec une trop grande hâte ; de ne pas avoir réussi à éliminer les navires sous normes des mers du globe tout en lui déniait par ailleurs toute possibilité d'action à l'égard des États qui permettent l'immatriculation de telles unités dans leur flotte* »,

de l'Organisation vers le développement de sa structure et le perfectionnement de ses méthodes de recherche d'un consensus. Sous l'impulsion de ses membres, ses efforts se sont alors portés sur la rationalisation⁴⁴⁷ du cadre de négociation (A.) et des méthodes de travail (B.).

A- Rationalisation nécessaire du cadre de négociation

157. La rationalisation s'inscrit dans une démarche globale de performance, cette stratégie correspond aux dispositifs mis en œuvre pour adapter les moyens utilisés aux objectifs poursuivis. Dès 1976, le Secrétaire général C.P. Srivastava⁴⁴⁸ soulignait la nécessaire adaptation des organes compte tenu de l'augmentation du nombre des membres et de l'élargissement des compétences⁴⁴⁹. Dans ce sens, la révision régulière de son acte constitutif et de ses méthodes de travail ont contribué au renforcement des liens entre les membres ; dès 1977, la réforme institutionnelle est engagée et un comité ad hoc a été chargé de réfléchir sur l'amélioration de l'efficacité de l'appareil administratif de l'Organisation⁴⁵⁰ ; l'ensemble de ces efforts ont ainsi permis de valoriser ses travaux et de légitimer son action⁴⁵¹, ils ont consisté à faire évoluer sa structure (A.1) et à planifier ses travaux (A.2).

A.1- Évolution de la structure de négociation

158. Les modifications structurelles ont très rapidement suivi l'entrée en vigueur de la Convention constitutive et était principalement axées sur la composition des organes directeurs et la création de nouveaux organes. Devant la réticence des États-membres de laisser l'Organisation agir dans les domaines économiques⁴⁵², ses travaux concernaient

BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris, 1998, p. 61-62.

⁴⁴⁷ Du latin *rationalis*, le terme rationalisation fait référence au mode d'organisation qui permet d'agir de manière rationnelle. Sans considérer qu'une organisation peut raisonner, l'utilisation de cette terminologie nous permet d'insister sur l'évolution des négociations au sein de l'Organisation visant à exploiter l'ensemble des moyens qui lui sont attribués.

⁴⁴⁸ Annexe : Les secrétaires généraux de l'Organisation de 1959 à 2010, p. 593.

⁴⁴⁹ « L'OMCI n'est nullement dans un état de stagnation, mais bien au contraire elle se développe et adapte ses structures pour répondre aux besoins actuels d'une gamme d'États plus étendue et pour tenir pleinement compte de l'accroissement relativement important du nombre de ses membres qui s'est produit au cours de ces dernières années, presque exclusivement des pays en développement », « L'OMCI adapte ses structures pour répondre aux exigences actuelles », *Chroniques de l'ONU*, juillet 1976, volume 13, n°7, p.51.

⁴⁵⁰ Un comité ad-hoc s'est en effet réuni en février 1977 et a examiné en outre la question des compétences consultatives de l'Organisation (art.2) et celle d'une révision éventuelle de l'article 52, DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, p.464.

⁴⁵¹ Selon Rouchdy KBAIER, « L'OMI connaît une évolution conséquente qui lui permet de ne plus être un simple outil dans l'élaboration des normes internationales mais véritablement un acteur du processus normatif », KBAIER (R.), *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'OMI : analyse méthodologique*, Thèse de droit, Université de Rennes, 1987, p. 60.

⁴⁵² Au moment de leur ratification, plusieurs États ont émis des réserves sur la Convention constitutive et déclarait : « c'est dans les domaines technique et nautique que l'Organisation peut contribuer au développement du commerce et de la navigation maritimes dans le monde. Si l'Organisation venait à s'occuper de questions revêtant un caractère purement commercial ou économique, le Gouvernement pourrait être amené à invoquer

exclusivement les questions techniques liées à la sécurité. Le naufrage du *Torrey Canyon* en 1967 a considérablement fait évoluer son programme de travail qui a intégré des questions environnementales, administratives et juridiques⁴⁵³. D'autres catastrophes maritimes ont participé au développement des travaux menés au sein de l'OMI et la réunion de ses membres nourrit une constante réflexion sur son fonctionnement en faveur de la prise en compte les évolutions du transport maritime. L'intensification du trafic, la concentration des flottes sous de nouveaux pavillons, les effets de la concurrence sur les conditions d'exploitation des navires, le développement du droit international de l'environnement a aussi justifié une révision profonde du dispositif de négociation. En entretenant le mouvement de réforme, les membres ont ainsi permis de pérenniser leur coopération au sein de l'Organisation. Cette dernière est progressivement devenue la seule institution capable de réunir l'ensemble des acteurs du secteur à l'échelle internationale ; la diversification de ses organes techniques et leur hiérarchisation ont alors concentré l'essentiel de ses efforts.

159. La structure de l'OMI a connu deux sortes d'extension : la création de nouveaux comités et la constitution de sous-comités⁴⁵⁴. La première opération implique la révision de la Convention OMI alors que la seconde ne nécessite pas l'institutionnalisation du nouvel organe technique. Sur le fond, la nuance entre un comité et un sous-comité tient au degré de spécialisation des organes et à l'organisation hiérarchique de la structure d'ensemble.

160. La création d'un comité permanent est une procédure assez lourde. Conformément à l'article 15c de la Convention OMI, la décision doit être prise par l'Assemblée sur recommandation du Conseil⁴⁵⁵ et suppose l'amendement de la Convention constitutive

les dispositions de la Convention relatives au retrait », « Les cinquante premières années de l'OMI », *Reflets de l'OMI*, publication de l'OMI, 1998, p. 5, www.imo.org (consulté en juin 2010) ; SUDRE (F.), *L'OMCI : Institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 258 et s.

⁴⁵³ La neuvième session de l'Assemblée constitue la première étape du changement. Les États membres réunis en 1975 adoptent plusieurs amendements qui ciblent principalement une nouvelle définition des objectifs et des fonctions de la nouvelle OMI. On observe à cette époque un élargissement des compétences de l'Organisation à la protection du milieu marin et aux questions juridiques qui ont trait à son domaine d'intervention. Le Comité juridique est alors créé pour aborder les questions relatives à l'indemnisation des victimes. Les réformes engagées par la suite concernent davantage la répartition des compétences entre les organes de l'OMI et la composition de ces organes. Les années 1980 sont venues entériner cette mutation des institutions vers une plus grande démocratisation et davantage d'efficacité : DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, pp. 434-473 ; KBAIER (R.), *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'OMI : analyse méthodologique*, thèse de droit public, Rennes, 1987, p.60 ; GASMI (H.), *L'Action normative de l'OMI*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1995, p.41 ; MORIN (M.), « L'Organisation maritime internationale : 40 ans de fonctionnement », *ERM*, numéro 12, 1998, p.64, « Les cinquante premières années de l'OMI », *Reflets de l'OMI*, publication de l'OMI, 1998, p. 5, www.imo.org (consulté en avril 2010).

⁴⁵⁴ Annexe : Organigramme de l'Organisation maritime internationale, p. 583.

⁴⁵⁵ La Convention OMI précise que parmi les fonctions de l'Assemblée, cette dernière est chargée « d'établir, si elle le juge nécessaire, tous organes subsidiaires temporaires ou, sur recommandation du Conseil, permanents », Convention OMI art.15 c.

conformément à son article 66⁴⁵⁶. Lors de sa création, l'OMCI n'était constituée que de l'Assemblée, du Conseil et du CSM⁴⁵⁷ ; cette procédure a donc été utilisée pour créer le CPMM⁴⁵⁸, le Comité de coopération technique (CCT)⁴⁵⁹, le Comité juridique(CJ)⁴⁶⁰ et le Comité de simplification des formalités(CSF)⁴⁶¹. Ces modifications ont accompagné la révision de plusieurs dispositions de la Convention dont l'article 1 relatif aux buts de l'Organisation⁴⁶² et l'article 2 relatif à ses fonctions⁴⁶³. Entre 1970 et 1980, les créations du CPMM, du CCT ou du CJ ont permis de spécialiser le processus de négociation et de mobiliser les forces de travail en fonction de la particularité des problématiques abordées. Le fonctionnement de chaque comité repose sur un règlement intérieur permanent et un programme de travail évolutif. Conformément au principe d'égalité des États membres et en vertu du statut attribué aux observateurs, les comités sont des organes pléniers. La participation des membres dépend donc de leur volonté et de leur capacité à contribuer aux

⁴⁵⁶ L'article 66 (ancien article 52) disposait dans sa première rédaction que les amendements devaient être adoptés par l'Assemblée à la majorité des deux tiers des voix, y compris celles de la majorité des membres représentés au sein du Conseil. Aujourd'hui, après une révision adoptée le 14 novembre 1975, seul un vote à la majorité des deux tiers des voix à l'Assemblée permet une révision de la convention constitutive. Cet amendement constituait en 1975 la première étape d'abolition des privilèges créant un déséquilibre entre les grandes puissances maritimes et la masse des pays moins directement concernés par le commerce maritime international, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p.19, DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1974, p. 438.

⁴⁵⁷ L'ensemble des travaux techniques de l'Organisation avant 1975 était effectué par le CSM et ses organes subsidiaires, le CSM était, lors de la création de l'Organisation, un organe restreint et les luttes pour entrer dans sa composition étaient importantes compte tenu des implications politiques, économiques et juridiques que revêtent les questions relatives au transport maritime. Les premières initiatives relatives à la composition du CSM portaient sur l'élargissement de sa composition de 14 à 16 membres, cette disposition a été adoptée le 28 septembre 1965 ; enfin l'amendement adopté le 17 octobre 1974 met fin à toute polémique puisqu'il prévoit que le CSM devient un organe plénier, cet amendement entre en vigueur en 1978.

⁴⁵⁸ Les raisons de la création du CPMM sont principalement le naufrage du *Torrey Canyon*, l'importante catastrophe écologique qui en a découlé et la nécessaire intervention de l'OMCI en matière d'environnement marin, Rés A 358(IX) Amendements à la Convention OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 14 novembre 1975, BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 49.

⁴⁵⁹ Le Comité de coopération technique (CCT) est en charge d'un programme spécifique, il représente une innovation intéressante car il est le premier comité d'une organisation internationale consacré à la coopération technique.

⁴⁶⁰ Conséquence directe de la catastrophe du *Torrey Canyon* qui a mis en évidence les insuffisances du droit en matière de responsabilité et d'indemnisation des dommages causés par le transport maritime, le Comité juridique é été créé en 1967, QUÉNEUDEC (J.-P.), « La remise en cause du droit de la mer », in *Colloque de Montpellier*, SFDI, Édition A. Pédone, 1972, p. 16.

⁴⁶¹ Créé en 1969 au lendemain de l'entrée en vigueur le 5 mars 1967 de la Convention visant à faciliter le trafic maritime international, (FAL), adoptée à Londres le 9 avril 1965, le groupe de travail sur la simplification des formalités est devenu en 1972 organe permanent de l'OMCI.

⁴⁶² La Résolution A 358 (IX) qui reprend les amendements adoptés le 16 novembre 1975 par l'Assemblée, précise les nouvelles compétences de l'OMCI et constate l'existence de nouveaux organes, elle ne constitue que la traduction dans l'acte constitutif de l'organisation du développement intervenu de 1967 à 1975, Rés A 358 (IX), op cit ; DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, p. 458.

⁴⁶³ Rés A 400 (X), Amendements à la Convention de l'Organisation maritime consultative internationale, adoptée par l'Assemblée lors de sa dixième session le 17 novembre 1977. Ces amendements sont entrés en vigueur le 10 novembre 1984.

différents travaux. Dans ce cadre, le rôle des représentants permanents des États se révèle essentiel car il favorise une participation continue à l'ensemble des réunions organisées par les différents comités.

161. En outre, la Convention OMI prévoit la possibilité pour chaque organe technique de créer un organe subsidiaire⁴⁶⁴. Sur la base de ces dispositions, la structure de l'Organisation s'est largement développée et compte aujourd'hui neuf sous-comités⁴⁶⁵ et plusieurs comités de travail. La création d'un sous-comité contribue à l'approfondissement de questions spécifiques et permet de concentrer les efforts sur un point permanent de l'ordre du jour des comités. C'est ainsi que le Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon a été chargé en 1992 par le CSM et CPMM de tirer les conséquences de plusieurs naufrages⁴⁶⁶ mettant en évidence les risques engendrés par les navires sous normes. Les travaux des différents comités sur cette question conduisent le CSM à proposer la création d'un sous-comité. Selon le document cadre adopté par le CSM et le CPMM, la mission de ce dernier consiste à aborder la question de l'application des réglementations afin de favoriser la mise en œuvre plus stricte et uniforme des conventions internationales⁴⁶⁷. Le règlement intérieur d'un sous-comité correspond à celui de l'organe dont il dépend⁴⁶⁸ : ils sont par conséquent des organes pléniers ouverts à tous les membres ; leurs méthodes de travail sont identiques et dépendent de la contribution des États et membres observateurs sur les différents points d'un ordre du jour approuvé par les comités de tutelle. La spécialisation des négociations est donc

⁴⁶⁴ Cette mesure est prévue à l'article 15c de la Convention OMI et dans les règlements intérieurs respectifs de chaque organe technique : article 24 pour l'Assemblée, article 22 pour le Conseil, article 18 pour le CSM, article 20 pour le CJ, article 19 pour le CPMM, article 19 pour le CCT, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004.

⁴⁶⁵ L'OMI compte aujourd'hui neufs sous-comités créés en grande partie à l'initiative du CSM, il s'agit : du Sous-comité des liquides et gaz en vrac (BLG), du Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon (FSI), le Sous-comité de stabilité et des lignes de charge et de la sécurité des navires de pêche (SLF), le Sous-comité de la prévention de l'incendie (FP), le Sous-comité de la conception et de l'équipement du navire (DE), Sous-comité de la sécurité de la navigation (NAV), le Sous-comité des radiocommunications et de la recherche et du sauvetage (COMSAR), le Sous-comité des normes de formation et de veille (STW) et le Sous-comité des marchandises dangereuses, des cargaisons solides et des conteneurs (DSC). GASC (G.), Le sous-comité STW de l'OMI : des avis d'experts techniques dans un processus international de décision politique », LRM, 467, 2004, p.135.

⁴⁶⁶ La sensibilisation du CSM à la question de l'application des normes est due notamment aux naufrages du *Herald of Free Enterprise*, du *Scandinavie Star*, du *Dona Paz* ou encore de l'*Exxon Valdez*. Cette liste n'est pas exhaustive tant l'urgence se faisait ressentir d'agir. La création de ce Sous-comité a été entérinée lors de la soixante et unième session du CSM et de la trente-troisième session du MEPC : est adopté alors le document de base élaboré par le groupe de travail conjoint des deux comités. Cette initiative marque l'orientation de l'action de l'Organisation en faveur du renforcement de l'application des instruments internationaux. Annexe : Dates clefs de l'histoire de l'Organisation, p.595.

⁴⁶⁷ Le règlement intérieur applicable à ce Sous-comité est identique à celui des MSC et MEPC selon l'article 18 du règlement intérieur du MSC et l'article 19 du règlement intérieur du MEPC : « *Le comité peut créer les organes subsidiaires qu'il estime nécessaires. Ces organes se conforment aux articles du présent document, dans la mesure où ils leur sont applicables.* », *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004.

⁴⁶⁸ Chaque règlement intérieur des organes de l'OMI dispose: « *ces organes subsidiaires se conforment aux articles du présent règlement intérieur dans la mesure où ils leur sont applicables.* », *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 37.

renforcée par la création de nouveaux organes.

162. Si la multiplication des organes permet incontestablement une approche plus pointue des questions techniques, elle présente aussi un risque important de chevauchement de compétences, de mauvaise coordination des travaux et d'alourdissement de la charge de travail pour les membres⁴⁶⁹. Sur ce point, pour garantir la cohésion du système, ces derniers ont mené une réflexion globale sur le rôle des organes décisionnels et administratifs : ceux-ci sont fondés sur une structure bicamérale comprenant un organe plénier et un autre restreint auxquels sont adjoints des organes techniques. Dans ce schéma, l'Assemblée réunit tous les membres, le Conseil est composé de quarante États et les comités techniques accueillent tous les membres.

163. Le Conseil a toujours joué un rôle moteur au sein de l'Organisation, l'évolution de sa composition en témoigne⁴⁷⁰ et il fait figure de pilier de l'institution⁴⁷¹. Depuis 1974, il est devenu le seul organe permanent restreint de l'Organisation⁴⁷² et joue à ce titre un rôle essentiel⁴⁷³. Ses missions sont encadrées par l'article 21 de la Convention OMI. Son rôle consiste principalement à soumettre un programme de travail et un budget à l'Assemblée. Ses suggestions sont fondées sur les propositions des différents comités techniques ; sur ce point, le Conseil n'est pas lié à ces avis mais doit effectuer sa tâche « *eu égard à l'intérêt général et aux priorités de l'Organisation* ». Ensuite, le Conseil est chargé de la diffusion auprès de l'Assemblée ou des États membres des rapports, propositions et recommandations des comités techniques. Ses compétences comportent toutefois deux limites importantes qui

⁴⁶⁹ Déjà en mai 1968, le Canada résumait le sentiment général, constatant que les espoirs, fondés vingt ans auparavant, n'avaient pas tous été réalisés et que la participation aux réunions et l'étude des problèmes techniques soulevés par l'OMI demandaient aux États membres un effort considérable. Le Canada estimait que « *le nombre des réunions augmente jusqu'à atteindre un plafond qu'une organisation de la taille de l'OMCI ne saurait dépasser sans excéder ses possibilités matérielles, au stade actuel.* ». En 1968 la réforme de l'Organisation s'est pourtant concentrée sur le problème de mise à jour des règles élaborées sous l'égide de l'OMI plutôt que sur son mandat et ses structures de travail, il faudra attendre 10 ans avant que la réflexion soit orientée sur cette question.

⁴⁷⁰ Composé à l'origine de seize membres, sa composition va progressivement s'élargir pour atteindre les quarante membres suite à aux amendements à la Convention OMI adoptés le 4 novembre 1993 et entrés en vigueur le 7 novembre 2002, Rés. A 735 (18), Amendements à la convention OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993.

⁴⁷¹ SUDRE (F.), *L'OMCI, institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 108 ; BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 46.

⁴⁷² L'amendement de la Convention OMCI prévoyait en 1974 que le CSM serait désormais ouvert à tous les États membres. Rés A 315 (ES V), Amendements à la Convention de l'Organisation maritimes consultative internationale, adoptée par l'Assemblée lors de sa cinquième session extraordinaire, le 17 octobre 1974.

⁴⁷³ « *Avec l'institution des organes intergouvernementaux restreints, la recherche de l'efficacité prime la réalisation de l'égalité. Les États qui participent à la fois aux organes pléniers et aux organes restreints jouent, de toute évidence, un rôle plus significatif que les autres États membres.* » DAILLIER (P.), FORTEAU (M) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 687. A l'origine le CSM et le Conseil étaient deux organes à composition restreinte, avec la révision de 1977, le Conseil est devenu le seul organe restreint de l'Organisation, Rés A 400 (X), Amendements à la Convention de l'Organisation maritime consultative internationale, adoptée par l'Assemblée lors de sa dixième session le 17 novembre 1977.

renforcent la position des organes pléniers : d'une part, l'ensemble de ses décisions sont soumises à l'Assemblée⁴⁷⁴ et d'autre part, le Conseil doit consulter les comités techniques sur les questions qui relèvent de leurs compétences⁴⁷⁵. Enfin, lorsque le Conseil exerce les compétences de l'Assemblée entre deux sessions, ce dernier n'a pas la charge de faire des recommandations conformément à l'article 15j de la Convention OMI. En s'appuyant sur l'ensemble de ses compétences, le rôle du Conseil est résumé à l'article 26 de la Convention OMI qui précise que « *le Conseil coordonne les activités des organes de l'Organisation et peut apporter au programme de travail, dans la mesure strictement nécessaire, les modifications qui peuvent s'imposer pour assurer le bon fonctionnement de l'Organisation* »⁴⁷⁶.

164. L'Assemblée se réunit tous les deux ans, elle est composée de l'ensemble des membres de l'Organisation⁴⁷⁷. Sa composition assure une participation démocratique des États, elle est donc le seul organe disposant d'une compétence générale pour adresser des recommandations aux États. Ses compétences concernent à la fois le fonctionnement interne de l'Organisation⁴⁷⁸ et les questions maritimes traitées par les comités techniques⁴⁷⁹; les amendements de 1975 et 1977 ont prévu l'élargissement de ses compétences compte tenu des nouvelles missions confiées à l'Organisation⁴⁸⁰. Si elle exerce une grande partie de ses

⁴⁷⁴ Article 21- 22-25 de la Convention OMI, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 13.

⁴⁷⁵ La Convention OMI dispose : « *Le conseil n'examine les questions relevant des article 28, 33, 38, 43 et 48 qu'après avoir consulté le Comité de sécurité maritime, le Comité de protection du milieu marin, le Comité juridique, le Comité de coopération technique et le Comité de facilitation suivant le cas* », Convention OMI, art. 21.

⁴⁷⁶ Convention OMI, art.26.

⁴⁷⁷ « *L'Assemblée peut toutefois se réunir en session extraordinaire dans le respect d'un préavis de 60 jours et suite à la demande notifiée au Secrétariat par au moins un tiers des membres de l'Organisation.* », Convention OMI art.12.

⁴⁷⁸ Articles 15 :a) relatif à l'élection des président et vice-président de l'Assemblée pour deux ans ,b) relatif à l'adoption du règlement intérieur ,c) à la création d'organe subsidiaire temporaire ou sur recommandation du Conseil permanent ,d) relatif à l'élection des membres du Conseil, g) relatif au vote du budget et à l'exercice financier ,h) relatif à l'examen des dépenses et à l'approbation des comptes, article 22 relatif à l'approbation de la nomination du secrétaire général par le Conseil, article 66 relatif à l'adoption des amendements à la Convention constitutive et article 69 relatif à l'interprétation ou à l'application de la Convention constitutive.

⁴⁷⁹ Article 15 e) relatif à l'examen des rapports du Conseil, f) relatif à l'approbation du programme de travail, i) approbation des recommandations formulées par le Conseil sur les fonctions dévolues à l'Organisation en vertu de l'article 2 de la Convention constitutive, j) relative aux recommandations faites aux membres pour l'adoption de règles ou de directives, k) relatif à l'adoption de mesures pour favoriser la coopération technique, l) relatif à la réunion d'une conférence internationale ou d'une autre procédure pour adopter une convention internationale, m) relatif à la possibilité de déléguer l'examen et la décision de recommandation au Conseil à l'exception des recommandations relatives à la sécurité maritime, la prévention de la pollution des mers par les navires, à la lutte contre cette pollution et à d'autres questions concernant les effets de la navigation maritime sur le milieu marin, article 25 relatif à l'approbation des accords passés par le Conseil avec d'autres organisations internationales.

⁴⁸⁰ L'article 15 de la Convention OMI dispose dans sa dernière version : « *les fonctions de l'Assemblée sont les suivantes :*

-a- *élire à chaque session ordinaire parmi ses Membres autres que les Membres associés un président et deux vice-présidents qui resteront en fonction jusqu'à la session ordinaire suivante ;*
 b- *établir son règlement intérieur, sauf disposition contraire de la Convention ;*

pouvoirs de manière autonome, certaines de ses missions doivent être menées avec le concours du Conseil.

165. Compte tenu de la fréquence de ses sessions⁴⁸¹, l'accord du Conseil est nécessaire pour les décisions sur le fonctionnement interne de l'institution et sur les questions maritimes qui lui sont soumises. Les résolutions A 500⁴⁸² et A 777⁴⁸³ insistent d'ailleurs sur le rôle directeur du Conseil, qui doit définir les objectifs de chaque comité et examiner puis soumettre à l'Assemblée les rapports émis par les organes techniques. Sous la direction du Conseil, les organes subsidiaires sont hiérarchisés en fonction de leur spécialisation. Ainsi, les comités se réunissent au moins une fois par an et doivent présenter un rapport au Conseil qui doit valider l'ensemble de leurs travaux. En confiant des tâches à des organes subsidiaires, les comités sont aussi chargés de recevoir et d'approuver leurs rapports. Ces communications sont ensuite intégrées au rapport annuel présenté par les comités devant le Conseil⁴⁸⁴.

166. La structure de l'OMI présente donc une forme pyramidale⁴⁸⁵: chaque organe doit s'assurer du bon déroulement des missions qui lui sont confiées et régulièrement soumettre des rapports en vue d'aboutir progressivement aux textes soumis à l'Assemblée pour l'adoption d'une décision finale⁴⁸⁶. L'organe administratif est le Secrétariat, sa mission est d'assurer le lien entre les différents organes et tenir informer les membres de l'Organisation.

c- établir, si elle le juge nécessaire, tout organe subsidiaire temporaire ou, sur recommandation du Conseil, permanent;

d- élire les Membres qui seront représentés.

Documents de base, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 10 et s.

⁴⁸¹ En vertu de la Convention constitutive : « *le Conseil se réunit, après préavis d'un mois, sur convocation de son président ou à la demande d'au moins quatre de ses membres, aussi souvent qu'il peut être nécessaire à la bonne exécution de sa mission.* », Convention OMI, art. 19 c.

⁴⁸² La Résolution A 500, adoptée en 1981, insiste tout d'abord sur le rôle que doivent jouer les gouvernements pour s'assurer que les règles existantes soient effectivement appliquées et puis la nécessité de n'envisager l'adoption de nouveaux instruments conventionnels qu'en cas de réelle nécessité et sur une évaluation des frais qui devront être assumés par l'industrie maritime et les États-membres de l'Organisation, de plus elle dispose que : « *le Conseil est chargé de coordonner les travaux des comités et de leurs organes subsidiaires notamment en définissant les objectifs des programmes de travail et en établissant un ordre des priorités pour les questions générales, en tenant compte des points de vue des comités sur l'ordre des priorités et sur leurs responsabilités en ce qui concerne les questions techniques et juridiques* », www.imo.org, (consulté en avril 2010), Annexe : La Résolution A 500 (12), Objectifs de l'Organisation pour les années 1980, adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session le 20 novembre 1981, p. 611.

⁴⁸³ La Résolution A 777, adoptée le 4 novembre 1993, réaffirme « *qu'il est nécessaire que les comités, agissant sous la direction du Conseil, mettent au point des solutions viables qui favoriseraient la réalisation des buts et des objectifs mentionnés dans la présente résolution et permettraient à l'Organisation de continuer à relever les défis actuels et futurs dans les domaines de la sécurité maritime, de la prévention de la pollution du milieu marin et de la lutte contre la pollution.* », www.imo.org (consulté en avril 2010), Annexe : La Résolution A 777 (18), Méthodes de travail et organisation des travaux au sein des comités et de leurs organes subsidiaires, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993, p.613.

⁴⁸⁴ Conformément à la circulaire MSC/ Circ.1099 relative aux directives pour l'organisation des travaux et les méthodes de travail des comités, paragraphe 2.1, « *les comités devraient fonctionner en tant qu'organes décideurs et les organes subsidiaires en tant qu'organes techniques* », p. 2.

⁴⁸⁵ Annexe : Organigramme de l'Organisation maritime internationale, p.583.

⁴⁸⁶ SUDRE (F), *L'OMCI institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 160.

Si les efforts ont tout d'abord été concentrés sur le renforcement de la structure, aujourd'hui la priorité est davantage axée sur la planification des travaux.

A.2- Évolution de la planification des travaux

167. Les catastrophes maritimes ont stimulé la coopération entre les États et le rythme d'adoption de la réglementation internationale au sein de l'OMI s'est considérablement accéléré. Dans le même temps, d'autres organismes publics et privés ont élaboré des normes. Ces initiatives ont entraîné des difficultés pour les États à se mettre en conformité avec le droit. En réaction, l'OMI a alors concentré ses efforts pour adapter ses travaux aux besoins du secteur. A l'origine, aucune disposition de la Convention OMI ne prévoyait la planification rigoureuse de ses travaux⁴⁸⁷, à l'exception de l'adoption régulière d'un plan de travail à long terme⁴⁸⁸ et d'un ordre du jour pour chaque organe. La réflexion sur ses méthodes de travail a abouti au renforcement de la planification et à la mise en place d'un système d'évaluation de ses performances ; l'objectif de cette réforme est d'améliorer la transparence de son action et de renforcer sa crédibilité. Dans le sillage des résolutions A 500 et A 777, l'Assemblée a adopté les objectifs de l'Organisation dans les années 2000⁴⁸⁹ et le cadre de formulation des politiques de l'OMI⁴⁹⁰. Ces décisions confirment l'engagement des membres dans une démarche stimulante qui visent à développer une action préventive⁴⁹¹ et à éviter les effets néfastes d'un développement excessif de réglementation⁴⁹². Dans cette perspective, le Conseil est prié de prendre les mesures nécessaires pour faciliter la participation des membres⁴⁹³.

⁴⁸⁷ Seules les décisions de l'Assemblée sur la gestion financière de l'OMI permettaient de déterminer l'étendue et l'orientation du travail de l'Organisation.

⁴⁸⁸ Il comprend une liste indicative des questions que doivent examiner les comités de l'Organisation. Cette liste, qui n'est pas exhaustive, est divisée en plusieurs sections consacrées respectivement aux questions générales et aux questions spécifiques qui intéressent les différents comités. Ce plan couvre en général une période de 10 ans, la Rés A 900 (21), Objectifs de l'Organisation pour les années 2000 adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 16 novembre 1999, remplacée par la Rés A 943(23), Plan de travail à long terme l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003.

⁴⁸⁹ Rés A 900 (21), op cit, www.imo.org (consulté en avril 2010).

⁴⁹⁰ Rés A 909 (22), Évaluation des politiques de l'OMI, formulation des orientations et des objectifs de l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session, le 29 novembre 2001, www.imo.org, (consulté en avril 2010).

⁴⁹¹ L'Assemblée « charge les Comités, sous la coordination du Conseil, de prendre des mesures pour appliquer plus résolument que par le passé, la politique proactive convenue dans les années 1990, de façon à ce qu'il soit possible d'identifier à un stade précoce les tendances qui pourraient avoir des effets défavorables sur la sécurité des navires et des personnes à bord et/ou sur l'environnement et d'agir pour prévenir ou atténuer ces effets. » Rés 900 (21), Objectifs de l'Organisation pour les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 16 novembre 1999, § 2.1.

⁴⁹² Rés 900 (21), op cit, § 2.2.

⁴⁹³ Les décisions de l'Assemblée sur la formulation des orientations et des objectifs de l'Organisation précisent qu'elle « convient avec le Conseil de ce qui suit :

a- lors de la définition des buts de l'Organisation, il faudrait exercer la plus grande vigilance pour que ces buts reflètent bien les souhaits des Gouvernements Membres et qu'ils soient établis compte dûment tenu des propositions du Secrétaire général et des besoins du secteur des transports maritimes ;

b- tous les gouvernements Membres devraient savoir qu'ils ont la possibilité de contribuer à la

168. En 2003, l'Assemblée adopte la Résolution A 943⁴⁹⁴ qui prévoit un cadre de travail global basé sur un plan d'action⁴⁹⁵. L'Assemblée entend examiner la progression des négociations et réviser sa stratégie selon un exercice biennal qui correspond au rythme de ses sessions ordinaires. Ce procédé est destiné à superviser et coordonner les travaux au sein des différents organes techniques. L'objectif est de renforcer leur qualité et de cibler l'action normative de l'Organisation⁴⁹⁶. La Résolution A 943 contient en outre une liste indicative des questions à inclure dans le plan stratégique.

169. La même année, la Résolution A 944 contenait le plan stratégique pour la période 2004-2010 et chargeait le Conseil de mettre en place un dispositif de suivi des progrès dans

définition des grandes orientations de l'Organisation ;

c- le Conseil devrait examiner et définir dans ses grandes lignes la vision d'avenir de l'Organisation

d- pour que tous les Membres de l'organisation puissent contribuer de façon constructive à l'élaboration et à l'évaluation des politiques, tous les Gouvernements Membres, qu'ils soient ou non membres du Conseil, devraient être encouragés à soumettre des documents directifs au Conseil pour que celui-ci les examine. »

Rés A 909 (22), Évaluation des politiques de l'OMI, formulation des orientations et des objectifs de l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session, le 29 novembre 2001, §2.

⁴⁹⁴ Rés A 943 (23), Plan à long terme de l'Organisation jusqu'en 2010, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003.

⁴⁹⁵ La même année, le CSM adopta une circulaire sur les dispositions relatives à la procédure recommandée pour l'inscription de nouvelles questions au programme de travail des comités. Ainsi ces propositions devraient être examinées en vertu de plusieurs critères qui permettent d'évaluer la nécessité de nouvelles mesures MSC/Circ.1099 MSC/Circ.405, Directives sur l'Organisation des travaux et les méthodes de travail du CSM et du CPMM et de leurs organes subsidiaires telles que modifiées, adoptée le 2 septembre 2003. L'examen du Comité doit permettre de conclure que la mesure proposée est nécessaire dans le cas de l'établissement de nouvelles conventions ou amendements, de considérer si la question entre dans le champ de compétences de l'OMI, de constater si des normes existent déjà ou sont en cours d'élaboration, d'évaluer l'impact sur le plan de l'amélioration de la sécurité maritime, la sûreté maritime ou la protection du milieu marin, d'apprécier la prise en compte des coûts pour le secteur du transport maritime de même que les charges législatives et administratives et de constater l'existence d'un calendrier. Les sous-comités doivent examiner les propositions selon un ordre préétabli : tout d'abord en fonction de la nécessité d'élaborer un instrument obligatoire et en fonction d'un ordre de priorité. Pour procéder à cette évaluation, le président du Comité demande le concours du Secrétariat qui présente l'étude préliminaire aux fins d'approbation. Enfin, dans un souci d'améliorer le programme de travail, la formulation des objectifs futurs pour chacun des organes de l'Organisation est effectuée en considération de leur expérience évaluée à partir d'une grille de performance.

⁴⁹⁶ La Résolution fixait les critères pour l'inscription d'un nouveau point à l'ordre du jour de l'Organisation en ces termes :

« Prié en outre tous les comités, lorsqu'ils examineront des propositions relatives aux travaux futurs, de veiller à ce que les questions proposées soient des questions sur lesquelles des travaux non négligeables puissent être raisonnablement envisagés dans un avenir prévisible ;

Insiste sur le fait que tous les points proposés, notamment ceux impliquant des amendements aux conventions existantes, en particulier lorsque celles-ci sont en vigueur depuis peu de temps, devraient être évalués à la lumière des directives de la résolution A. 500 (12) et qu'il faudrait tenir dûment compte du fait que « nécessité absolue » de normes nouvelles ou révisées doit être prouvée et bien fondée;

Prie de nouveau le Conseil, le Comité de sécurité maritime, le Comité juridique, le Comité de protection du milieu marin, le Comité de la coopération technique et le Comité de la simplification des formalités de tenir compte, lorsqu'ils passeront en revue le plan de travail à long terme et lorsqu'ils formuleront des recommandations relatives au programme de travail pour les périodes ultérieures, de l'opportunité de ne pas prévoir plus d'une conférence par an, sauf dans des circonstances exceptionnelles. »

Rés A 943 (23), Plan de travail à long terme de l'Organisation jusqu'en 2010, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003.

l'exécution de ce dernier⁴⁹⁷. Le plan stratégique est un document qui reprend les questions soumises aux différents organes : à chaque comité correspond un document de travail, des plans respectifs et un agenda ; chacun des organes a alors la responsabilité de remplir ses objectifs. Ce procédé peut se révéler fondamental car l'efficacité et la cohérence des travaux, menés au sein de l'Organisation, dépendent de sa capacité d'adaptation qui implique le réajustement constant des objectifs et la révision fréquente des agendas. Le Conseil est chargé de réviser le plan à chaque exercice biennal et d'évaluer sa progression. Sur cette base, le plan stratégique défini par le Conseil⁴⁹⁸ doit être approuvé par l'Assemblée⁴⁹⁹.

170. Le Conseil doit ensuite définir les priorités dans le programme de travail. Dans ce cadre, un groupe de travail ad hoc est chargé de réexaminer chaque année le plan de travail à long terme et de définir un plan d'action de haut niveau⁵⁰⁰. Ce dernier consiste à planifier les travaux des organes techniques en fonction d'un ordre de priorité. En 2004, le Conseil a accepté le premier projet de plan d'action de haut niveau que le Secrétariat était chargé de communiquer aux comités pour examen avant sa présentation à l'Assemblée⁵⁰¹, le document a été finalement adopté par l'Assemblée dans la Résolution A 971(24)⁵⁰². Ce document comprenait deux parties : tout d'abord un recensement des mesures de haut niveau nécessaires à la réalisation des objectifs du plan stratégique et enfin une définition des priorités pour l'exercice biennal 2006-2007 suite au recensement des mesures.

171. Le plan stratégique de l'Organisation pour la période de 2006 à 2011 définit trois grands axes de travail sur le renforcement de la position de l'Organisation et son efficacité. L'Assemblée précise dans ce plan qu'une « *série d'indicateurs de performance permettront de suivre la performance de l'Organisation par rapport à ces orientations stratégiques...* ». Cette évaluation qui doit permettre d'actualiser la planification des travaux de l'Organisation⁵⁰³, s'effectue selon un tableau de références qui définit dix-huit indices de

⁴⁹⁷ Rés A.944 (23), Plan stratégique de l'Organisation pour la période 2004- 2010, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 25 novembre 2003, www.imo.org (consulté en avril 2010).

⁴⁹⁸ « *Le Conseil examine le projet de programme de travail et les prévisions budgétaires préparés par le Secrétaire général à la lumière des propositions du Comité de sécurité maritime, du Comité juridique, du Comité de protection du milieu marin, du Comité de coopération technique et d'autres organes de l'Organisation et il en tient compte pour établir et soumettre à l'Assemblée le programme de travail et le budget de l'Organisation, eu égard à l'intérêt général et aux priorités de l'Organisation.* », Convention OMI, art.21 a.

⁴⁹⁹ « *...approuver le programme de travail de l'organisation* », Convention OMI Parti V art. 15 f.

⁵⁰⁰ Le groupe de travail ad hoc du Conseil sur les plans stratégiques de l'Organisation a été créé dès 2002 pour élaborer le premier plan soumis à l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session. La décision du Conseil consistait plus précisément à faire de ce groupe un organe permanent.

⁵⁰¹ C 93/WP.4, Examen de la stratégie et de la politique de l'Organisation- rapport du groupe de travail du Conseil, présenté au Conseil lors de sa quatre-vingt-treizième session le 16 novembre 2004.

⁵⁰² Rés 971 (24), Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2006-2007, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 23 janvier 2006.

⁵⁰³ C 97/3 (a) Annexe 4, Projet de mandat pour le groupe de travail ad hoc du Conseil sur le plan stratégique de l'Organisation, le conseil prévoit au paragraphe 1 : « *passer en revue les données recueillies et rassemblées...* à

performance. Avant cette initiative de l'Assemblée, des mécanismes d'évaluation existaient mais n'étaient pas généralisés à l'ensemble des organes et ne se basaient pas sur des données statistiques qui permettaient de visualiser l'efficacité de l'OMI⁵⁰⁴. Le dispositif adopté en 2004 consiste à évaluer l'action menée par les membres de l'OMI et son personnel au sein des différents comités. Les indices de performance doivent donner des indications sur les résultats obtenus, sur la cohérence du travail et l'efficacité des négociations. La prise en compte de données statistiques, correspondant chacune à un paramètre spécifique, permet d'estimer les effets des mesures adoptées au sein des différents organes. Ces données se fondent sur le nombre de parties aux conventions, l'entrée en vigueur des conventions, l'application et le respect des normes, les pertes humaines, les pertes de navires, le problème de sûreté, la piraterie et les vols à main armée, la pollution des mers due aux navires, la pollution de l'atmosphère par les navires, la sensibilisation aux aspects écologiques, le pourcentage de navires retenus à la suite de contrôles effectués par l'État du port, les taux d'infractions constatées à l'occasion du contrôle des navires par l'État du port, les brevets frauduleux, l'assistance technique fournie, la viabilité du programme intégré de coopération technique, le rythme de travail, le rôle de l'OMI et les normes en fonction d'objectifs. Pour chacun de ces éléments plusieurs données sont analysées et présentées principalement sous forme de graphiques afin de faciliter la compréhension des informations relatives aux choix de l'Organisation et à ses résultats. Ces indices constituent une base de données complète⁵⁰⁵ qui permet aux différents comités de remettre leur rapport sur les axes stratégiques qui les concernent; ils contribuent à obtenir une évaluation globale de l'activité de l'Organisation. Si ce système constitue une première tentative d'évaluation scientifique globale des effets de l'activité de l'OMI sur le transport maritime, celui-ci est inachevé et imparfait ; en effet, à chaque indicateur correspond une définition mais les critères d'évaluation ne sont pas tous déterminés et la méthodologie de calcul est toujours en cours de réflexion⁵⁰⁶; en outre, plusieurs données sont indisponibles ou ne permettent pas d'obtenir des statistiques fiables⁵⁰⁷.

la lumière des indicateurs de performance convenus et, sur la base des conclusions qu'il aura pu tirer, formuler des propositions d'amendements aux résolutions de l'Assemblée ».

⁵⁰⁴ Un procédé d'évaluation a été créé en 1984 au sein du Secrétariat mais son domaine était limité aux activités de coopération technique; en 1988 une initiative plus étendue du Secrétaire général vise à développer un mécanisme d'autoévaluation pour chacune des divisions du Secrétariat. Ce projet a été soumis par le Secrétaire général au Conseil de l'OMI afin d'introduire un dispositif d'autoévaluation et à entreprendre une évaluation de la formation maritime avec l'aide du Corps commun d'inspection de l'OMIC/ES.14/8, paragraphe 26, p. 8.

⁵⁰⁵ Si ces indices font majoritairement référence à des statistiques, leur définition et les modes de calcul doivent être approuvés par les États membres et font donc l'objet d'une négociation au sein de l'OMI.

⁵⁰⁶ A titre d'exemple concernant l'indicateur 10 relatif à la prise de conscience de l'environnement, le rapport C 97/ 3 fait état des difficultés rencontrées pour évaluer le nombre de projets exécutés sous l'égide ou à l'initiative de l'OMI et financés par elle, C97/3, Programme en vue du changement, Note du Secrétaire général déposé devant le Conseil le 20 septembre 2006, p. 8.

⁵⁰⁷ L'OMI utilise, pour l'évaluation de ses performances, les statistiques obtenues par le Secrétariat ou par des

172. Des efforts sont donc déployés sur le renforcement du cadre de travail par l'adaptation structurelle et la planification des travaux. Au-delà de ces mesures, comme le travail de l'OMI se base sur la coopération interétatique, l'efficacité de son action repose sur sa capacité à réunir les États sur des questions spécifiques et implique une réflexion sur ses méthodes de travail.

B- Rationalisation essentielle des méthodes de travail

173. Les décisions de l'OMI ont pour objectif de fédérer autour d'un même projet les énergies de tous ses membres et l'Organisation privilégie nettement la manifestation d'une volonté commune par la mise en place d'un processus consensuel. Pour l'élaboration des conventions ou l'adoption des recommandations, le principe de consultation et de négociation est identique. La durée des négociations varie en fonction du problème abordé, de l'urgence de la situation de fait et de la volonté commune des États de faire aboutir les négociations. Les discussions sont menées au sein des organes techniques sur la base des contributions de membres de l'Organisation. La rationalisation des méthodes de travail correspond aux efforts fournis pour faire avancer les négociations en vue d'une décision la plus efficace possible ; les efforts sont donc portés sur les travaux préparatoires au cours de la phase de recherche (B.1) et de la phase de discussion⁵⁰⁸ (B.2).

B.1- Flexibilité de la phase de recherche

174. L'efficacité de cette phase d'étude et de réflexion suppose à la fois le concours de délégations représentant les membres composées le plus souvent d'experts et la bonne coordination des travaux entre les organes subsidiaires saisis. Cette coordination doit être effective tout au long du cycle d'élaboration de la norme. La rationalisation du processus de négociation repose alors sur la consultation des différents comités et le travail commun des organes subsidiaires. Dans ce sens, l'OMI dispose d'un cadre permanent et évolutif de négociation.

175. Lorsqu'une question est soumise à l'Organisation conformément à sa Convention constitutive, l'OMI doit mettre en œuvre les moyens nécessaires à son examen⁵⁰⁹. Pour mener efficacement ces travaux, elle dispose de ses cinq comités techniques et de ses neuf sous-

organismes privés tels que l'International Tanker Owners Pollution Federation Limited (ITOPF) qui est une organisation à but non lucratif créée par des propriétaires de navires afin de contribuer aux efforts techniques dans le cas d'une pollution par hydrocarbures.

⁵⁰⁸ OKERE (B.O.), «The technique of international maritime legislation», *International and Comparative Law Quarterly* vol. 30, British Institute of International and Comparative Law, 1981, p.513.

⁵⁰⁹ « Les buts de l'Organisation : ... d) examiner toutes les questions relatives à la navigation maritime et à ses effets sur le milieu marin dont elle pourra être saisie par tout organisme ou toute institution spécialisée des Nations Unies. », Convention OMI, art.1.

comités⁵¹⁰. Le fonctionnement de ces organes est prévu par un règlement intérieur qui leur est propre mais contenant des dispositions similaires⁵¹¹. Dans ce système, les comités sont des organes pléniers⁵¹² et se réunissent au moins une fois annuellement en session ordinaire. Pour être organisée, une session extraordinaire doit être demandée par au moins quinze États. Pour chacune des sessions, un ordre du jour est défini selon les règles prévues pour chacun des règlements intérieurs des comités⁵¹³. Sur les instructions de leur président respectif, le Secrétaire général est alors chargé de la convocation des participants soixante jours minimum avant la tenue de la réunion⁵¹⁴. A ce titre, il doit leur communiquer l'ordre du jour et leur offrir la possibilité de présenter des contributions. L'organisation des travaux de recherche menés au sein des organes techniques doit être conforme aux programmes de travail de l'OMI. L'ordre du jour est établi par le Secrétaire général sur la base des décisions prises par l'Assemblée et le Conseil. Il peut contenir des questions restées en suspens lors de la session précédente et des questions soulevées par un membre, par les organes des Nations Unies ou le Secrétaire général⁵¹⁵. Sur la base des contributions, les États au sein des comités sont chargés de discuter et d'adopter les documents préparés par le Secrétariat sur la base des travaux effectués⁵¹⁶. La coordination des contributions étatiques, entre les sessions des comités ou sous-comités, s'effectue par l'intermédiaire des différentes directions et sous-directions que compte le Secrétariat de l'Organisation⁵¹⁷. Les missions de communication et de diffusion des

⁵¹⁰ Annexe : Organigramme de l'Organisation maritime internationale, p. 583.

⁵¹¹ Les règlements intérieurs des comités sont réunis dans Documents de base, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, 159p.

⁵¹² La Convention OMI prévoit que « *Le comité juridique se compose de tous les Membres* », Convention OMI, art.27. Une disposition identique est prévue pour chaque comité et sous-comité. La 6^{ème} règle régissant les relations avec les organisations internationales non gouvernementales leur octroie le droit de recevoir l'ordre du jour, de présenter des déclarations et de se faire représenter au sein des comités. Des dispositions similaires sont prévues dans les accords de coopération passés avec les organisations internationales.

⁵¹³ Règlement intérieur du CSM, Articles 9, 10, 11, 12, 13, 14 et 15 *Documents de base*, Londres, IMO publication, Volume 1, 2004, p. 67 et s.

⁵¹⁴ Règlement intérieur du CSM, art. 9, Documents de base, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 67.

⁵¹⁵ Règlement intérieur du CSM prévoit: « *A l'ordre du jour provisoire de chaque session du Comité figurent :*

1-toutes les questions dont l'inscription a été demandée par l'Assemblée ;

2- toutes les questions dont l'inscription a été demandée par le Conseil ;

3-toutes les questions dont l'inscription a été demandée par le Comité à une session antérieure ;

4-toute question dont l'inscription est proposée par un Membre de l'Organisation ;

5-sous réserve des consultations préalables qui s'imposeraient toute question dont l'inscription est proposée par l'organisation des Nations Unies, ou par l'une des institutions spécialisées, ou par l'Agence internationale de l'énergie atomique ;

6-toute question dont l'inscription est proposée par le Secrétariat général. »

Règlement intérieur du Comité de sécurité maritime art. 12, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 68.

⁵¹⁶ « *Le Secrétariat est chargé de recevoir, traduire et distribuer aux Membres tous les rapports, résolutions, recommandations et autres documents du Comité et de ses organes subsidiaires*» Règlement intérieur du Comité de sécurité maritime art. 20, op cit, p. 69. Sur le protocole au sein du Comité juridique voir notamment: GASKELL (N), «Decision making and the legal Committee of the International Maritime Organization», *International journal of marine and coastal law*, Kluwer law International, vol. 18, n° 2, 2003, p. 159.

⁵¹⁷ Le Secrétariat comprend sept divisions : la Division générale, la Division de la sécurité maritime, la Division

documents relatifs à la recherche préalable et aux travaux préparatoires reposent sur les compétences et les moyens mis à la disposition du Secrétariat. Le rôle de celui-ci est donc essentiel dans le développement du consensus au sein de l'Organisation⁵¹⁸. En outre, lorsque les États décident de saisir un des neuf sous-comités sur une question spécifique, cette dernière est inscrite à son programme de travail après que le comité de rattachement l'a validé. La procédure de recherche est alors identique à celle prévue dans les comités⁵¹⁹.

176. Lorsque les difficultés d'une question le justifient, les points à l'ordre du jour sont discutés dans un cadre de recherche spécifique. Le Conseil et les organes techniques peuvent constituer pour leur examen des groupes de travail ad hoc. Ces groupes de travail peuvent être de différente nature, ils sont rattachés à un ou plusieurs comités ou créés dans le cadre d'une coopération entre l'OMI et une autre organisation internationale.

177. En pratique, les groupes de travail restreints sont souvent sollicités. Cette méthode comporte quelques limites car elle suppose un investissement important des membres de l'Organisation qui ne peuvent pas être représentés à toutes les réunions si elles sont trop nombreuses⁵²⁰. Pourtant, l'accroissement des réunions s'explique par l'élargissement des domaines d'intervention de l'OMI, la technicité des questions et l'augmentation du nombre de membres qui complique la conduite des discussions et nécessite parfois des travaux spécifiques dans le cadre de comité restreint. Ainsi, les groupes sont constitués conformément aux attentes des comités et des sous-comités, ils sont créés sous la responsabilité d'un ou plusieurs comités. En fonction du mandat qui leur est attribué on les désigne comme des groupes de travail, des groupes de rédaction, des groupes techniques, des groupes de travail par correspondance ou des groupes d'étude⁵²¹. Sur la base du mandat déterminé pour une durée d'un an et sous la coordination du Secrétariat, chaque groupe doit fournir un rapport des travaux effectués au comité dont il dépend. Dans le cadre des négociations, les membres du groupe peuvent organiser des réunions intersessions. Si cette organisation montre la capacité de l'OMI à s'adapter aux besoins des négociations, la multiplication des structures

environnement marin, la Division juridique et des relations internationales, la Division administrative, la Division des conférences et la Division de la coopération technique.

⁵¹⁸ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 50.

⁵¹⁹ « *Le comité peut créer les organes subsidiaires qu'il estime nécessaires. Ces organes se conforment aux articles du présent règlement dans la mesure où ils leur sont applicables* », Règlement intérieur du Comité de sécurité maritime, art.18, op cit, p. 69.

⁵²⁰ En 2004, 17 réunions étaient planifiées pour les travaux des groupes de travail restreints. Depuis les années 2000, on constate une augmentation du nombre de ces réunions.

⁵²¹ « *En principe il ne devrait pas y avoir de sous-groupe de travail, mais lorsqu'il est nécessaire un groupe peut constituer un sous-groupe pour faciliter ses travaux et améliorer son efficacité, il relève alors du groupe de travail d'approuver sa constitution à l'unanimité et les résultats des travaux de ce groupe devraient être examinés et approuvés par les membres du groupe de travail et incorporés dans leur rapport.* », MSC 82/20, Projet d'amendement des directives relatives aux conditions de travail examiné lors de la quatre-vingt-deuxième session du MSC, le 24 juillet 2006, paragraphe 3.27.

désolidarise ses membres : en effet, tous les membres ne peuvent assister à l'ensemble des réunions et de telles discussions pourraient exclure les États qui n'ont pas les ressources nécessaires à leur participation.

178. Dans ce sens et considérant les moyens financiers et humains dont dispose l'Organisation, le CSM et le CPM ont adopté des directives communes relatives à l'organisation de leurs travaux : sur la base de ce document, les États entendent revoir les principes de constitution des groupes restreints en posant des règles précises. Selon la circulaire, les comités techniques et leurs organes subsidiaires ne pourront créer plus de trois groupes de travail, deux groupes de rédaction et trois groupes de travail par correspondance par session⁵²². La création de chacun de ces groupes et l'adoption de leur mandat est soumise à une décision en séance plénière⁵²³. La coordination au sein des différents groupes est une mission du Secrétariat qui demande par conséquent un investissement important de l'Organisation.

179. Le dispositif qui consiste à créer un groupe de travail par correspondance permet de réduire le coût financier pour l'OMI d'une telle négociation. Dans ce cadre spécifique, les missions de coordination sont attribuées à un État membre ; la responsabilité de ce dernier est alors de superviser les discussions dans un souci de performance⁵²⁴. Cette méthode est privilégiée lorsque la question abordée ne fait pas l'unanimité des membres mais qu'elle représente un enjeu spécifique. La discussion de la définition d'une politique de coopération en fonction des Objectifs du Millénaire (OMD), définis par l'Assemblée générale des Nations Unies, présentaient cette particularité : à l'issue du Sommet du Millénaire organisé par les

⁵²² « Les comités et les organes subsidiaires devraient limiter le nombre de groupes de travail créés pendant leur session au strict minimum ; toutefois il faudrait, si cela est nécessaire, constituer trois groupes de travail au maximum. » §3.24 ; « Outre des groupes de travail les comités et les organes subsidiaires peuvent créer des groupes de rédaction, toutefois pas plus de cinq groupes (par exemple, trois groupes de travail et deux groupes de rédaction ne devrait se réunir par session. » §3.28 ; « Dans des circonstances normales, les comités et les organes subsidiaires ne devraient pas créer plus de trois groupes de travail par correspondance, bien que ce nombre puisse augmenter lorsque le caractère urgent de la question à l'étude le justifie. » § 3.32. MSC Circ. 1099, MSC Circ/ 405, Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail des comités de la sécurité maritime et du comité de la protection du milieu marin et de leurs organes subsidiaires, 2 mars 2004.

⁵²³ MSC Circ. 1099, MSC Circ/ 405, op cit. §3.39.

⁵²⁴ La circulaire précise les missions du coordinateur : « Lors de l'établissement d'un groupe de travail par correspondance, il faudrait désigner un pays, une organisation ou le Secrétariat pour coordonner les travaux du groupe. Il incombe aux coordonnateurs :

1-d'établir, de tenir à jour et de diffuser la liste des participants ;
 2-de fixer les dates limites pour l'établissement des projets de textes et pour la réception des observations et propositions y étant relatives
 3-d'établir et de présenter au Secrétariat le rapport du groupe de travail par correspondance, y compris les projets de textes récapitulatifs et ;
 4- de présenter le rapport et les projets de textes récapitulatifs susvisés au Comité ou à l'organe subsidiaire approprié. » MSC Circ. 1099, MSC Circ/ 405, Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail des comités de la sécurité maritime et du comité de la protection du milieu marin et de leurs organes subsidiaires, 2 mars 2004, §3.34.

Nations Unies, l'Assemblée générale a adopté la Résolution A/60/1 qui détermine un ensemble d'objectifs pour le développement; ce document était destiné à encourager la prise en compte des besoins des pays en développement dans les modèles de coopération internationale⁵²⁵ ; dans le cadre de ses missions de coopération technique et sur la proposition de la délégation angolaise appuyée par le Secrétaire général⁵²⁶, le CCT a décidé la création d'un groupe de travail par correspondance ; le mandat de ce groupe de travail consistait dans un premier temps à établir un document de synthèse sur les liens entre le Programme de coopération technique de l'OMI et les OMD⁵²⁷ ; les négociations ainsi menées ont abouti à l'adoption de la Résolution A 1006 de l'Assemblée qui prévoit un cadre d'évaluation volontaire des capacités maritimes des États⁵²⁸.

180. Certaines questions peuvent concerner plusieurs organisations internationales : des groupes mixtes de travail sont alors composés entre les représentants de l'OMI et ses partenaires. Cette procédure s'inscrit dans les efforts de collaboration et de cohérence avec d'autres initiatives de coopération. Dans ce sens, ces groupes n'ont pas nécessairement vocation à adopter des règlements ou des conventions communes mais à confronter leur approche afin d'éviter le chevauchement de leurs actions. La question du recyclage des navires a été introduite sur proposition de la Norvège à l'ordre du jour du CPMM en 1999. Après plusieurs années de négociation⁵²⁹, le maintien de cette question à l'ordre du jour a

⁵²⁵ Le document final du Sommet mondial de 2005 comporte cinq parties qui traitent : des valeurs et des principes, du développement, de la paix et de la sécurité collective, des droits de l'homme et de l'État du droit et du renforcement de l'ONU.

⁵²⁶ Selon le rapport émis par le CTT, une délégation dont la nationalité n'est pas précisée a émise des doutes sur le lien entre le programme de coopération technique de l'OMI et les OMD définis par l'Assemblée générale de l'OMI. « Une délégation a souligné que, étant donné que l'OMI œuvrait dans le domaine de la réglementation technique et non du développement, la mesure dans laquelle ses objectifs en matière de coopération technique pouvaient être liés aux objectifs du Millénaire pour le développement était limitée. ». Dans le même temps, la délégation angolaise a appelé le Comité à reconnaître « l'importance du rôle du secteur des transports en général et des transports maritimes en particulier pour ce qui était de donner accès à des marchés et à des possibilités socio-économiques et par là même, de contribuer considérablement à la lutte contre la pauvreté ». Elle préconise alors « l'élaboration d'une proposition complète visant à aligner le PICT pour 2006-2007 sur les objectifs du Millénaire pour le développement ; la définition d'objectifs et d'indicateurs de développement spécifiques en matière de transport maritime, de sorte à pouvoir évaluer les contributions du secteur des transports maritimes en vue de la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement ; et l'identification de buts et de stratégies de mise en œuvre spécifiques en matière de transport maritime, de sorte à garantir une contribution positive du secteur maritime à la réalisation des objectifs du Millénaire. », T 55/13, Rapport du comité de la coopération technique sur les travaux de sa cinquante-cinquième session, 15 juin 2005, p. 13 et s.

⁵²⁷ Ce document établi sur les contributions de l'Angola, de l'Afrique du Sud et du Secrétariat a été approuvé par le CTT lors de sa cinquante-septième session. TC/WP.2. Add.1, Projet de rapport du Comité de la coopération technique sur les travaux de sa cinquante-septième session, 20 juin 2007, §4.9.4.

⁵²⁸ Le texte de la Résolution précise que l'Assemblée « invite les États Membres à utiliser volontairement la liste de contrôle des capacités maritimes ainsi que l'outil d'analyse des capacités maritimes pour analyser et évaluer les progrès réalisés au fil des années dans le cadre du développement des capacités maritimes », Rés A 1006 (25), Lien entre le programme intégré de coopération technique et les objectifs du millénaire pour le développement, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 20 novembre 2007.

⁵²⁹ La première étape a consisté à créer un groupe de travail par correspondance. Dans le même temps, le

justifié la création d'un groupe de travail mixte réunissant l'OMI, le Secrétariat de la Convention de Bâle et l'OIT⁵³⁰ : ce groupe était chargé de réviser les règles en vigueur⁵³¹. Un groupe de correspondance avait été maintenu au sein du CPMM et a préconisé l'adoption d'un nouvel instrument obligatoire sur le recyclage des navires. Les représentants des différentes organisations se sont réunis pour la première fois en février 2005 puis régulièrement jusqu'en 2009⁵³². Avec le CPMM, le groupe de travail mixte a contribué à l'adoption de la Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires le 15 mai 2009⁵³³.

181. Dans un autre domaine, lorsque le Conseil de l'OMI a approuvé l'inscription à l'ordre du jour de la question du traitement équitable des gens de mer, le Comité juridique a entrepris d'élaborer de nouvelles directives. Ce dernier a décidé que la nature de la question justifiait la création d'un groupe de travail mixte OMI/OIT : cet organe tripartite était composé de seize experts désignés par l'OMI⁵³⁴ et par l'OIT⁵³⁵, sa mission reposait sur l'élaboration de recommandations et d'un projet de directives destinés à être examinés par le Comité juridique de l'OMI et le Conseil d'administration du BIT⁵³⁶, sur la base de la Résolution A 987⁵³⁷, le

Secrétariat a été chargé de se mettre en rapport avec les secrétariats de la Convention de Bâle et de la Convention de Londres ainsi qu'avec le BIT afin de collecter les renseignements sur le recyclage des navires et de les communiquer au groupe par correspondance, MEPC 44/20, Rapport du Comité de protection du milieu marin sur les travaux de sa quarante-quatrième session, 12 avril 2000, §16.20. Après de longues négociations, le projet de directive a été élaboré par un groupe de rédaction. Le texte a été proposé par le CPMM et adopté par l'Assemblée en 2003, Rés A 962 (24), Directives de l'OMI sur le recyclage des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003.

⁵³⁰ MEPC 51/22, Rapport du comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa cinquante et unième session, 5 avril 2004.

⁵³¹ Il s'agissait d'identifier les lacunes, chevauchements ou ambiguïtés éventuels des textes adoptés par les trois organisations : les Directives techniques relatives à la gestion écologiquement rationnelle du démantèlement complet et partiel des navires adoptées par la Conférence des Parties de la Convention de Bâle à sa sixième réunion, les Directives de l'OMI sur le recyclage des navires adoptées par la Résolution A 962 (24) et les principes directeurs intitulés « Sécurité et santé dans le secteur de la démolition des navires : Principes directeurs pour les pays d'Asie et la Turquie élaborés par l'OIT », MEPC 51/22, annexe 3.

⁵³² DIMAKOPOULOS (S.), «The IMO's work on ship recycling», *IMO news*, n°2, 2005, p. 19, MIKELIS (N.), «Developments and issues on recycling of ships», *The East Asian Seas Congress*, Haikou City, Hainan Province, PR China, 12/ 16 décembre 2006, www.imo.org (consulté en avril 2010).

⁵³³ BOURREL (M.), «La Convention de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires : remarques et commentaires », *Neptunus revue électronique de Centre de droit maritime et océanique*, Volume 16-2, 2010, www.univ-nantes.fr, (consulté en mai 2010).

⁵³⁴ Les États désignés par l'OMI étaient : la Chine, l'Égypte, les États-Unis, la Grèce, le Nigéria, le Panama, les Philippines et la Turquie. Les autres membres de l'OMI avaient la possibilité d'assister aux réunions du Comité mais en qualité d'observateur.

⁵³⁵ Sur les seize experts, huit sont des représentants permanents désignés par l'OMI, quatre sont des représentants d'armateurs désignés par l'OIT et quatre sont des représentants des gens de mer désignés par l'OIT, LEG 89-16, Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-neuvième session, 4 novembre 2004.

⁵³⁶ Le mandat du groupe était d'examiner la question du traitement équitable des gens de mer à la lumière du droit international existant parmi lequel figurent plusieurs textes explicitement énoncés : La Déclaration universelle des Droits de l'Homme, le Pacte international relatif aux droits civils et politiques, le Pacte international relatif aux droits économiques, sociaux et culturels, la CMB, la Convention MARPOL 73/78, la Déclaration de l'OIT relative aux principes et droits fondamentaux au travail et les normes reconnues sur le plan international en matière de règlement des différends, LEG 89/16, op cit, annexe 6, p. 55.

projet présenté à l'issue des négociations au sein du groupe a été adopté en dépit du mécontentement des différentes parties à la discussion⁵³⁸ ; dans ce contexte, le Comité juridique a décidé de reconduire le mandat du groupe afin de maintenir la conduite des négociations pour arriver à un accord plus satisfaisant⁵³⁹ ; la persistance des désaccords sur la question ont progressivement poussé le Comité juridique à décider de ne plus procéder à la convocation du Groupe de travail tout en maintenant la question à son ordre du jour⁵⁴⁰.

182. La constitution des groupes restreints ne garantit pas l'adoption de textes satisfaisants mais contribue à aplanir les discordances entre les parties concernées. L'émergence d'un consensus nécessaire à la prise de décision dépend aussi des conditions de négociation informelle entre les États.

B.2- Recours aux négociations informelles et exclusion du vote

183. La négociation entre États dans le cadre d'une démarche consensuelle est tout à fait particulière. La recherche d'une solution convenant à tous dépend de la conduite des négociations. Dès lors, elle implique une participation des membres qui communiquent leur avis soit par des contributions qui prennent la forme de documents officiels soit par des discussions informelles en marge des réunions institutionnelles⁵⁴¹. Cette démarche entraîne

⁵³⁷ La Résolution A 987 précise que les États membres « *conviennent d'adopter des directives à titre prioritaire et, à cette fin, prient le groupe de travail ad hoc OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident maritime d'achever ses travaux dans les délais les plus brefs* », Rés A 987 (24), Directives sur le traitement équitable des gens de mer en cas d'accident en mer, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatre-vingt-quatorzième session le 9 février 2006.

⁵³⁸ LEG 91/12, Rapport du comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-onzième session le 9 mai 2006, § 161.

⁵³⁹ Certains observateurs ont protesté contre le maintien du groupe de travail en estimant que l'analyse des problèmes associés au traitement équitable des gens de mer relevait de la compétence exclusive de l'OMI. Le rapport mentionne la réaction de la Fédération internationale des associations de capitaines de navires (IFSMA) en ces termes : « *Tout en approuvant la nécessité d'adapter les directives à la présente session du Comité, la délégation observatrice de la IFSMA a noté que ces directives ne constituaient pas véritablement le code de bonnes pratiques que l'IFSMA souhaitait voir en tant qu'instrument obligatoire. Les gens de mer, en particulier les capitaines de navires, avaient effectivement besoin d'une protection spéciale que seul un code de bonne conduite juridiquement contraignant sur le plan international pourrait leur donner. Les directives devraient être adoptées, compte tenu du temps et des efforts investis pour porter la question du traitement inéquitable dans l'arène publique. Le Groupe de travail pouvait être maintenu pour suivre les progrès dans l'application des directives, mais c'était uniquement à l'OMI que les États pourraient analyser pleinement les problèmes associés au traitement équitable des gens de mer en cas d'accident de mer. Cette délégation observatrice a estimé que les directives devraient sous peu servir de base à un instrument obligatoire de l'OMI* ». D'autres ont considéré que « *dans la mesure où les directives représentaient l'aboutissement des travaux communs de l'OMI et de l'OIT, tout nouvel examen devrait être entrepris par le biais du mécanisme déjà arrêté d'un commun accord par l'OMI et l'OIT, à savoir le groupe de travail ad hoc mixte OMI/OIT d'experts sur le traitement équitable des gens de mer* », LEG 91/12, op cit , §158- §160.

⁵⁴⁰ La discordance des États sur cette question apparaît clairement lors de la quatre-vingt-quatorzième session du Comité juridique, LEG 94-12, Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-quatorzième session, 31 octobre 2008, § 6.19

⁵⁴¹ « *La procédure de décision selon la procédure de consensus fait toujours l'objet de longues discussions en coulisses et confère une importance décisive aux consultations et aux négociations menées en marge des débats publics car elles sont le seul moyen de parvenir à un texte acceptable par tous, même s'il est de nature à ne*

plusieurs conséquences : tout d'abord, elle repose sur la diffusion des documents de travail, ensuite, elle offre une place prépondérante au président dans la conduite des débats⁵⁴² et enfin, la constitution de groupe d'États en fonction de leurs intérêts est centrale⁵⁴³.

184. Lors de chaque séance, les membres sont représentés par une délégation⁵⁴⁴ à laquelle le Secrétaire général⁵⁴⁵ a communiqué tous les documents rédigés dans toutes les langues de travail de l'Organisation⁵⁴⁶ : l'objectif prioritaire est de permettre aux membres leur consultation avant chaque réunion. Dans le cadre de la réforme organisationnelle entreprise en 2000⁵⁴⁷, la diffusion des documents de l'OMI a été améliorée avec la mise en ligne, sur un serveur dont l'accès est réservé aux membres de l'Organisation⁵⁴⁸, de l'ensemble des documents de travail, disponibles dans les cinq langues officielles. En juin 2004, le Conseil décida de limiter la diffusion des documents de réunions imprimés sur papier à un exemplaire par État membre ; en outre, il fut arrêté de ne plus envoyer systématiquement les documents aux ONG, ces dernières doivent désormais en faire la demande ou être directement concernée par les questions abordées. Dans le même temps, l'utilisation des documentations électroniques devint un moyen privilégié de communication afin de limiter les dépenses liées

satisfaire personne. », DE MARFFY (A.), *La genèse du nouveau droit de la mer: le Comité des fonds marins*, Paris, Éditions A. Pédone, , 1980., p. 111 ; JENNINGS (R.Y.), « Law making and package deal », in *Le droit international : unité et diversité*, Mélanges offerts à Paul REUTER, Éditions A. Pédone, Paris, 1981, p.347.

⁵⁴² CASSAN (H.), « Le consensus dans la pratique des Nations Unies », *AFDI*, 1974, p. 474.

⁵⁴³ « *Le consensus étant accepté comme méthode de travail, les délégations se réunissent, non pas selon le schéma habituel des conférences diplomatiques, mais selon un programme assez hétéroclite, afin de définir, en premier lieu, les positions des groupes soit régionaux soit d'intérêts* », SUY (E.), « Rôle et signification du consensus dans le processus législatif des Nations Unies », in BOISARD (M.A) et CHOSSUDOVSKY (E.M.), *La diplomatie multilatérale, le système des Nations Unies à Genève, guide de travail*, La Hague, Kluwer Law International, 1991, p. 209, DE MARFFY (A.), *op cit*, p. 112.

⁵⁴⁴ GASKELL (N.), «Decision making and the legal Committee of the international Maritime Organisation», *International journal of marine and coastal law*, vol. 18, n° 2, p.193.

⁵⁴⁵ La Convention OMI prévoit que : « *Le Secrétariat est chargé de tenir à jour toutes les archives nécessaires à l'accomplissement des tâches de l'Organisation, et de préparer, centraliser et distribuer les notes, documents, ordres du jour, procès-verbaux et renseignements utiles au travail de l'Organisation* », Convention OMI, art.48.

⁵⁴⁶ L'article 29 du règlement intérieur de l'Assemblée prévoit que : « *Les langues officielles de l'Organisation sont l'anglais, l'arabe, le chinois, l'espagnol, le français et le russe ; les langues de travail sont l'anglais, l'espagnol et le français* ». Documents de base, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 38.

⁵⁴⁷ L'étude sur la structure administrative de l'Organisation, effectuée en 2000, a permis le lancement du Programme de gestion de changement (C/88/12, Note du Secrétaire général du 26 mars 2002). Ce programme dirigé par le Secrétariat comprend différentes réformes qui portent sur l'utilisation des ressources financières et humaines et sur la coopération technique. Dans le même temps, le Conseil a adopté l'amélioration de la transmission des données électroniques tout en maintenant la transmission des documents imprimés, Lettre circulaire n° 2300 du 12 mars 2001.

⁵⁴⁸ Certains documents sont disponibles sur le portail de l'OMI (www.imo.org). Pour le moment, l'accessibilité du public aux documents mis en ligne ne concerne que certaines conventions et les résolutions des organes. L'ensemble de ces documents n'est disponible sur le site que dans leur version anglaise. L'ouverture d'un accès plus large a été proposée au sein du Conseil lors de sa centième session et le Secrétariat a été chargé d'étudier l'opportunité d'une telle mesure. Après examen, le Secrétaire général a considéré que cet accès pourrait concerner les ordres du jour des différents organes, les documents de session après que les réunions ont eu lieu, les rapports définitifs des réunions, les résolutions de l'Assemblée, les listes définitives des documents et les listes définitives des participants, C101/ 4/1, Réformes organisationnelles, Accès public aux documents de l'OMI sur le site web IMODOCS, 2 septembre 2008.

à l'impression. Dans le cadre de leurs directives sur l'organisation de leurs travaux, le CSM et le CPMM traitèrent la question de la soumission des documents : leur dispositif se concentre sur la présentation des documents et les délais nécessaires à leur diffusion⁵⁴⁹ ; un dispositif particulier est prévu pour les documents dont le volume complique la traduction et la diffusion.

185. Dans la conduite des débats, le rôle du président de séance est essentiel car il permet une organisation plus efficace des interventions des délégués présents. Le règlement intérieur de chaque organe prévoit les conditions d'exercice de cette fonction. Tout d'abord, l'élection du président et du vice président a lieu chaque année, excepté pour l'Assemblée où il est élu à la première séance de chaque session. De plus, il détient des prérogatives essentielles à la conduite des débats: prononcer l'ouverture et la fermeture des débats, les diriger, assurer l'application des règlements intérieurs, donner la parole, mettre les questions aux voix et proclamer la décision résultant des votes. Dans le cadre des missions qui lui sont confiées, il est aussi chargé d'autoriser la discussion et l'examen d'amendements ou de motions de procédure qui n'auraient pas été distribués ou déposés le jour de la séance. Enfin, ses prérogatives l'autorisent à limiter le temps de parole des orateurs sur toute question particulière en cours de discussion. Dans le cadre d'une démarche consensuelle, ces prérogatives lui confèrent un rôle décisif sur l'issue des négociations. En pratique, bien que la neutralité du président est prévue par les textes qui régissent le fonctionnement de l'OMI, son rôle est plus important car il peut orienter les débats⁵⁵⁰. Dans ce contexte, sa personnalité influence l'efficacité des négociations en stimulant les discussions et les efforts déployés pour atteindre le consensus⁵⁵¹.

186. La procédure de consensus implique l'abandon des techniques parlementaires au profit des techniques diplomatiques qui peuvent être, en raison des influences et des discussions entre États, moins égalitaires⁵⁵². Certains auteurs vont même jusqu'à différencier les

⁵⁴⁹ MSC/ Circ. 1099 et MSC/ Circ.405, Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail du Comité de la sécurité maritime et du Comité de la protection du milieu marin et de leurs organes subsidiaires, 2 septembre 2003, § 4.

⁵⁵⁰ «*The IMO tradition is that the Chairman's role is essentially neutral and to provide guidance, while eschewing becoming involved in political decision. In practice, the Chairman's role is often more than that of an umpire as he can shape the course of debates and steer the debate in a particular decision*», GASKELL (N.), «*Decision making and the legal Committee of the International Maritime Organisation* », *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol. 18, n° 2, p 187.

⁵⁵¹ «*The chairman must be a person of many parts. He must have the personal prestige to command the respect of contending senior delegates.* »; BUZAN (B.), «*Negotiating by consensus, developments in technique at the United Nations conference on the law of the sea* », *AJIL*, vol. 75, 1981, p. 339; CASSAN (H.), «*Le consensus dans la pratique des Nations Unies* », *AFDI*, 1974, p. 475.

⁵⁵² La nature du consensus oblige à une telle participation des États ; SOHN (L.B), «*Consensus, unlike unanimity, is not a legal but a political concept* », in *United Nations Decision Making : confrontation or consensus ?*, Harvard international law journal, 1974, p.445 ; le Professeur Paul Reuter définissait le consensus

discussions menées exclusivement au cours de séances publiques à l'origine d'une décision unanime et les consultations menées en marge des débats publics à l'origine des actes consensuels⁵⁵³. D'ailleurs, la Professeure Suzanne Bastid soulignait très justement: « *Les observations critiques sur le consensus rappellent qu'en latin si consensus signifie accord, ce mot veut dire également « complot »* »⁵⁵⁴. Le développement des ententes en marge des débats publics pose alors le problème de la transparence du processus décisionnel ; en effet, dans le cadre du dialogue entre les représentants d'un groupe pour trouver un accord, les membres sont tentés de procéder à des arrangements, des échanges ou des tractations qui peuvent remettre en cause l'efficacité du dispositif adopté: le consensus donne alors l'apparence d'une décision commune alors qu'elle n'est que la manifestation de revendications plus individuelles⁵⁵⁵.

187. Dans ce contexte, il en va de l'intérêt des membres de constituer des groupes d'influence⁵⁵⁶ ; en pratique, des groupes de discussion se forment pour aboutir à des accords sur des positions communes⁵⁵⁷. Cette tendance n'est pas récente et a permis soit aux petites puissances maritimes de défendre une même option pour se faire entendre sur la scène internationale ou encore aux membres observateurs de l'OMI de recevoir l'appui des États dans l'exposé de leur contribution. Ce procédé peut se traduire par le dépôt de contributions communes ou par l'expression au cours de la séance du soutien d'un membre pour la proposition d'un autre. Sur le dossier de l'émission de gaz à effet de serre par les navires, le document présenté lors de la cinquante-huitième session du CPMM par l'Allemagne, l'Australie, le Canada, le Danemark, les États-Unis, les Iles Marshall, le Japon, la Norvège et

comme « *un instrument de contrainte et de gouvernement aménagé pour tourner les inconvénients de la démocratie formelle et obtenir le meilleur rendement possible de la machine.* », REUTER (P.), « Quelques réflexions sur le vocabulaire de droit international », in *Mélanges offerts à Monsieur le Doyen Louis Trotabas*, Paris, LGDJ, 1970, p. 423.

⁵⁵³ CHAI (F. Y.), *Consultations et consensus, un aspect du fonctionnement du Conseil de sécurité*, New York, Unitar, 1971, p. 12.

⁵⁵⁴ BASTID (S.), « Observations sur la pratique du consensus », in TITTEL (J) (Dir.), *Multitudo legum : ius unum : Mélanges en l'honneur de Wilhem Wengler*, Berlin, Inter Recht, 1973, p. 13.

⁵⁵⁵ SUY (E.), « Rôle et signification du consensus dans le processus législatif », in BOISARD (M.A.) et CHOSSUDOVSKY (E.M.), *La diplomatie multilatérale, le système des Nations Unies à Genève*, La Hague, Kluwer Law International, 1991, p. 209.

⁵⁵⁶ Sur ce point, l'OMI ne présente pas d'originalité particulière par rapport aux autres organisations internationales, l'exemple de l'Organisation mondiale du commerce: FOOTER (M.E.), *An institutional and normative analysis of the World Trade Organization*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, p167.

⁵⁵⁷ Selon le Professeur Hervé CASSAN, cette phase de négociation est inhérente à la procédure de consensus et favorise la constitution de groupe. Selon l'auteur, l'influence de ces groupes est « considérable » sur la discussion qui est une conséquence de l'absence de formalisme dans la phase de négociation, dans CASSAN (H.), « Le consensus dans la pratique des Nations Unies », *AFDI*, 1974, p. 475. Cette tendance n'est pas spécifique à l'OMI, selon Jean-Pierre VETTOVAGLIA, elle est « un trait essentiel » de la diplomatie multilatérale contemporaine, VETTOVAGLIA (J.P.), « De la coordination comme instrument essentiel de la négociation multilatérale intergouvernementale », in BOISARD (M.A.) et CHOSSUDOVSKY (E.M.), *op cit*, pp.247-255.

le Panama montre l'intérêt d'une alliance entre différents États⁵⁵⁸ : avec cette contribution, ces États entendaient débloquent la poursuite des négociations sur l'adoption d'un cadre normatif adopté au sein de l'OMI. Dans la version discutée lors de la cinquante-septième session du CPMM, les négociations devaient porter sur l'adoption d'une réglementation qui « *soit obligatoire et s'applique également à tous les États du pavillon afin d'éviter toute échappatoire* ». Le document issu des discussions officieuses des États propose un amendement de cette disposition qui prévoit que la réglementation future « *soit obligatoire et s'applique également à tous les navires, sans pour autant que les États ne soient tenus d'accepter des règles/ normes similaires dans d'autres instances* ».

188. Les réunions en marge des débats publics se sont généralisées. L'implication des organisations régionales dans le secteur du transport maritime a accentué cette tendance. Ainsi, la Commission européenne réunit régulièrement les États européens afin de définir une position commune⁵⁵⁹. Avec l'adoption du Traité de l'Union européenne, la création d'un attaché extérieur participera au renforcement de ces pratiques destinées à renforcer la cohérence des politiques étrangères des États européens.

189. Ainsi, les dispositifs prévus au sein de l'Organisation offrent un cadre de recherche et de négociation évolutif dont l'objectif est d'atteindre un compromis et de faciliter l'adoption d'un texte.

PARAGRAPHE II : FACILITER LA PRISE DE DÉCISION

190. Dans son acceptation formelle, le mode de prise de décision est « *l'ensemble des règles de procédure qui seront suivies par un organe d'une organisation ou d'une conférence* ».

⁵⁵⁸ MEPC 58/4/16, Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, Document proposé par l'Allemagne, l'Australie, le Canada, le Danemark, les États-Unis, les Iles Marshall, le Japon, la Norvège et le Panama, lors de la cinquante-huitième session du CPMM le 1^{er} août 2008. Ce document contenait une proposition d'amendements aux principes de l'OMI sur les émissions de gaz à effet de serre à l'échelle internationale examinés au MEPC 57 qui pourrait permettre de parvenir à un consensus. Le sous-titre du document était, en ce sens, très éloquent : « *Parvenir à un consensus sur les principes de base de la réglementation de l'OMI sur les émissions de gaz à effet de serre dues aux transports maritimes internationaux* ». Les États ont alors souligné l'objet de leur démarche compte tenu du désaccord sur le second principe des discussions pour la création de nouvelles normes relatives à la prévention de la pollution atmosphérique des navires qui prévoit que l'instrument adopté : « *soit obligatoire et s'applique également à tous les États du pavillon afin d'éviter toute échappatoire* ». Les États auteurs du document ont souhaité souligner que « *l'objet du présent document n'est pas de rouvrir ce débat ni de revenir sur les points de vue respectifs des délégations. Les coauteurs du présent document cherchent au contraire à identifier et à arrêter par consensus une solution permettant au Comité et à l'OMI dans son ensemble d'aller de l'avant et à cette fin, proposent un amendement à ces principes* ».

⁵⁵⁹ En février 2006, s'est tenue à Bruxelles une réunion de préparation de la cinquante-quatrième session du MEPC, il s'agit lors de ces rassemblements de convenir d'un axe commun de participation aux débats en cours à l'OMI, MAGUIN (C.), « Voyage initiatique au Coeur de l'OMI- participation au MEPC 54 », *AFCAN informations*, n°74, février 2007, www.afcan.com (consulté en juin 2010), p. 24.

*internationale pour adopter valablement ses décisions*⁵⁶⁰». L'adoption d'un texte est imputée à l'OMI car elle manifeste la volonté collective de ses membres⁵⁶¹. Le mode de prise de décision détermine la portée juridique, politique ou économique de l'action normative de l'Organisation. En privilégiant l'adoption d'une norme consensuelle, les membres de l'OMI visent deux objectifs : le maintien de la coopération internationale et la reconnaissance de son action en tant qu'organe interétatique. En exprimant la volonté collective des membres, le consensus permet ainsi d'atténuer la manifestation des intérêts individuels des États au profit d'une action dans l'intérêt collectif. Dès lors, les qualités des actes adoptés dépendent de la prise en compte équilibrée des positions respectives des parties à la négociation au moment de son adoption finale. Il convient alors d'expliquer l'abandon du système majoritaire (A) au profit du procédé consensuel (B).

A- L'abandon du système majoritaire

191. Fondée sur les principes démocratiques, l'utilisation du système majoritaire à la place de l'unanimité devait permettre aux organisations internationales d'accéder à davantage d'autonomie⁵⁶². Les règles établies par les fondateurs de l'OMCI correspondent aux techniques généralement mises en place au sein des organisations internationales à vocation universelle.

192. L'article 62 de la Convention OMI prévoit la mode de prise de décision en ces termes:

« Si la Convention ou un accord international conférant des attributions à l'Assemblée, au Conseil, au Comité de sécurité maritime, au Comité juridique, au Comité de protection du milieu marin, au Comité de la coopération technique ou au Comité de la simplification n'en dispose pas autrement, le vote de ces organes est régi par les dispositions suivantes :

a. Chaque membre dispose d'une voix

b. Les décisions sont prises à la majorité des Membres présents et votants, et lorsqu'une majorité des deux tiers est requise, à une majorité des deux tiers des Membres présents.

⁵⁶⁰ BEN ACHOUR (R.), *Evolution des modes de prise de décision dans les organisations et les conférences internationales*, Publications Scientifiques Tunisiennes, Série Droit public 3, Centre National Universitaire de Documentation Scientifique et Technique, 1986, p10.

⁵⁶¹ SCHEMERS (H.G.) et BLOKKER (N.M.), *International institution law, unity within diversity*, 4^{ème} édition, Boston Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2003, p. 491, FOOTER (M.E.), *An institutional and normative analysis of the world Trade Organisation*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, p. 129.

⁵⁶² LAGRANGE (E.), *La représentation institutionnelle dans l'ordre international : Une contribution à la théorie de la personnalité morale des organisations internationales*, La Hague, Kluwer law international, 2002, p. 276. Certains auteurs font de la prise de décision par la majorité une condition essentielle à l'existence d'une organisation internationale, Philippe CAHIER affirmait en ce sens, : « *Evidemment la condition pour qu'une organisation possède une volonté propre est qu'elle puisse, dans certains domaines, prendre des décisions à la majorité car, si seule l'unanimité était de rigueur, on ne pourrait plus parler d'organisation internationale mais plutôt d'organe commun aux États dont la volonté est imputable à chacun des États.* », CAHIER (P.), « Le droit interne des Organisations internationales », *RGDIP*, 1963, p.575, Cité dans BEN ACHOUR (R.), *L'évolution des modes de prise de décision dans les organisations et conférences internationales*, Publications Scientifiques Tunisiennes, Série Droit public n°3, 1986, p. 118.

c. *Aux fins de la présente Convention, l'expression « Membres présents et votants » signifie Membres présents et exprimant un vote affirmatif ou négatif. Les Membres qui s'abstiennent sont considérés comme ne votant pas. »*

193. L'ensemble des organes est donc soumis à la même règle de votation qui exclut les membres associés et observateurs⁵⁶³. Dans ce système, chaque État détient une voix conformément au principe d'égalité entre les États souverains⁵⁶⁴. En dehors de tout système de pondération⁵⁶⁵, les règles de votation ne répondent pas aux mêmes principes que le calcul des contributions financières des États⁵⁶⁶. En d'autres termes, l'égalité de droit ne reflète pas les inégalités de fait qui poussait Louis Renault, lors de la Seconde Conférence de la Haye à affirmer : *« L'égalité juridique des États, entendue littéralement, conduit à des résultats absurdes. Peut-on admettre que, dans une question de droit maritime, la voix du Luxembourg ou du Montenegro ait le même poids que celle de la Grande Bretagne ? »*⁵⁶⁷. Si cette remarque était davantage justifiée au moment où l'unanimité était la règle en matière de prise de décision, la question reste ouverte dans un système majoritaire.

194. L'ensemble des dispositions relatives au vote dans chaque organe est calqué sur le règlement intérieur de l'Assemblée. Son article 32 stipule : *« les décisions [...] sont prises à la majorité des membres autres que les membres associés, présents et votants. Cette majorité est également requise pour toutes les décisions relatives à des élections, à l'adoption des*

⁵⁶³ Règlement intérieur de l'Assemblée, art. 33, *Documents de base*, Londres, IMO publication, Volume 1, 2004, p. 39.

⁵⁶⁴ Le principe général d'égalité des États correspond traditionnellement à une égalité juridique, qui se manifeste par l'utilisation du principe d'unanimité. Il est reconnu à l'article 2 de la Charte des Nations Unies qui les place même en tête de la liste des principes qui régissent la conduite des membres de l'ONU. Dans sa forme moderne, il ne doit plus être regardé comme un principe général car l'égalité se combine avec la prise en compte d'inégalités fonctionnelles et la diversité des États. Plusieurs auteurs soulignent toutefois que le principe d'un État/ une voix n'est pas nécessairement le corollaire du principe d'égalité des États et affirme que l'égalité des États implique une égalité devant la loi et non pas une égalité des droits; COLLIARD (C.A), « Les organisations internationales », in *Les cours de droit*, Paris, Institut d'études politiques, 1973-1974, p. 244 ; DRAGO (R.), « La pondération dans les organisations internationales », *AFDI*, 1956, pp. 529-547 ; BOUTROS GHALI (B.), « Le principe d'égalité des États et l'organisation internationale », *RCADI*, 1960, pp 1-73.

⁵⁶⁵ La pondération consiste à intégrer dans le fonctionnement des organisations internationales une proportionnalité entre l'importance réelle de l'État sur la scène internationale et son rôle dans l'organisation internationale, il s'agit donc d'attribuer un droit de vote en considération de leurs inégalités démographique, géographique, politique, économique, militaire, DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 691.

⁵⁶⁶ La charge financière d'un État est basée sur un calcul de proportion prenant en compte le tonnage que représentent la flotte de l'État et sa capacité à payer sa contribution. Le montant versé par chaque État membre dépend du tonnage de sa flotte de commerce à 87,5% et de sa capacité à payer pour 12,5 %. Ce mode de calcul entraîne un déséquilibre financier important pour les pays transporteurs. La réforme du mode de calcul a été régulièrement proposée par les principaux contribuables au budget de l'OMI mais aussi, compte tenu de la progression du mode de décision consensuelle, par les États soucieux de rééquilibrer les influences sur le débat international. Or instaurer une pondération prenant en compte les disparités des États dans leur approche du transport maritime impliquerait certainement de diversifier la base de calcul des contributions et de prendre en considération non plus uniquement le tonnage mais d'autres indices de l'activité maritime d'un pays comme ses ports de commerce ou ses flux d'importation. Cette réflexion de Mme KIRPATRICK, représentante des États-Unis d'Amérique à l'ONU traduit assez fidèlement cette conception : *« Les pays qui ont les votes ne payent pas et ceux qui paient la note n'ont pas les votes »*, *Le Monde*, 27/12/1983, p. 1.

⁵⁶⁷ Cité par DRAGO (R.), « La pondération dans les organisations internationales », *AFDI*, 1956, p. 530.

rapports, résolutions ou recommandations ». De manière générale, le vote se fait à main levée sauf si au moins un membre présent demande un vote par appel nominal⁵⁶⁸. Ce vote doit alors être consigné au rapport des différents organes et donne lieu à un second tour en cas de partage égal des voix. Si une majorité ne se dégage pas après le second tour, la proposition est considérée comme repoussée. La pratique institutionnelle montre que le vote par appel nominal n'est en réalité mis en œuvre que dans le cadre des élections des membres du Conseil.

195. La nature de certaines décisions a toutefois justifié des règles spécifiques où la qualification des majorités était destinée à équilibrer l'intérêt des États⁵⁶⁹. Selon la Convention, la majorité des deux tiers⁵⁷⁰ est requise dans les cas prévus aux articles 7, 58, 63 et 66⁵⁷¹ : l'article 7 concerne l'adhésion d'un État qui n'est pas membre des Nations Unies ; dans ce cas, le candidat doit saisir le Secrétaire général qui est chargé de soumettre la demande au Conseil pour que l'Assemblée vote sur les recommandations de ce dernier ; cette mesure, commune à l'ensemble des institutions spécialisées de l'ONU, confère un statut particulier aux Parties à la Charte des Nations Unies, l'article 58 est relatif à l'établissement du siège de l'Organisation ; les implications politiques de l'article 63 justifient le recours à la majorité qualifiée puisqu'il porte sur la rupture des liens extérieurs de l'Organisation⁵⁷² ; enfin, en vertu de l'article 66, l'adoption des amendements à la Convention est soumise à l'approbation des deux tiers des États membres lors de l'examen devant l'Assemblée. En

⁵⁶⁸ « L'Assemblée vote à main levée. Cependant, tout membre de l'Assemblée peut demander un vote par appel nominal, lequel a lieu dans l'ordre alphabétique anglais des noms des Membres, en commençant par le Membre dont le Président a tiré le nom au sort. », Règlement intérieur de l'Assemblée Art. 34, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 39 ; Règlement intérieur du Conseil art. 32, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p.55 ; Règlement intérieur du CSM, art. 26, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p.70 ; Règlement intérieur du comité juridique art. 29, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p.85, Règlement intérieur du CPMM art. 29, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p.101, Règlement intérieur du CCT art. 28, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p.115.

⁵⁶⁹ L'objectif n'est alors plus l'égalité des États mais la représentativité des intérêts au sein de l'Organisation : « Les majorités spéciales expriment, au cœur du processus de décision, une prétention à la représentativité qui, par la même discrimination que celle qui introduit dans les organes des membres de droit, intègre des pouvoirs de blocage au profit de certains États ou groupes d'États », LAGRANGE (E), *La représentation institutionnelle dans l'ordre international : Une contribution à la théorie de la personnalité morale des organisations internationales*, La Hague, Kluwer law international, 2002, p. 283.

⁵⁷⁰ « La majorité des deux tiers a généralement été considérée comme un compromis entre une unanimité impossible à réunir et condamnant toute organisation à l'impuissance et une majorité trop facile à rassembler et conduisant à l'inefficacité. », BEN ACHOUR (R.), *Évolution des modes de prise de décision dans les organisations et les conférences internationales*, Tunis, Publications Scientifiques Tunisiennes, Série Droit public 3, Centre National Universitaire de Documentation Scientifique et Technique, 1986, p.158.

⁵⁷¹ Règlement intérieur de l'Assemblée, art. 32, *Documents de base*, Londres, OMI publication, Édition 2004, p. 38.

⁵⁷² La Convention OMI dispose : « Sous réserve d'approbation par l'Assemblée à la majorité des deux tiers des voix, l'Organisation est autorisée à reprendre de toutes autres organisations internationales, gouvernementales ou non, les attributions, les ressources et les obligations de sa compétence qui lui seraient transférées en vertu d'accords internationaux ou ententes mutuellement satisfaisantes, conclus par les autorités compétentes des organisations intéressées. », Convention OMI, art.63.

outré, comme le prévoit l'article 62, la majorité qualifiée peut être prévue dans le cadre d'un accord international⁵⁷³. Les procédures d'amendement des conventions adoptées sous l'égide l'OMI peuvent aussi prévoir une adoption aux deux tiers au sein d'un de ses organes⁵⁷⁴. Les précautions prises par les fondateurs de l'Organisation n'étaient pas à la mesure des défis qu'ont représentés les bouleversements du secteur maritime et l'adhésion massive de nouveaux États.

196. Les grandes puissances maritimes qui s'étaient entendues en 1948 sur la création de l'OMCI n'envisageaient pas les répercussions de la complaisance sur son équilibre institutionnel⁵⁷⁵. Pourtant déjà, lors de cette conférence, les flottes européennes avaient perdu une part importante du tonnage mondial au profit des États-Unis et la composition du Conseil contribua à renforcer l'influence des pays fournisseurs de tonnage par rapport aux utilisateurs⁵⁷⁶. En outre, la composition du premier Conseil était basée sur des données datant de 1938 qui ne rendaient pas compte des évolutions du secteur⁵⁷⁷. Enfin, l'Assemblée procédait à l'élection de quatre membres sur les seize qui composaient le Conseil. Tous les autres sièges étaient pourvus par les membres en place. En conclusion, les règles ainsi posées ne favorisaient ni le renouvellement des membres ni la représentation des petits États⁵⁷⁸. A cette époque, le CSM était aussi un organe à composition restreinte dont la composition marquait le net avantage des États dont les flottes de commerce étaient les plus importantes⁵⁷⁹.

⁵⁷³ Convention OMI, art. 62.

⁵⁷⁴ Dans la majorité des cas, lorsque les amendements sont soumis à l'examen de l'Organisation, les conventions prévoient qu'ils doivent être « adoptés à la majorité des deux tiers des Parties présentes et votantes au sein du Comité, à condition qu'un tiers au moins des Parties soit présentes au moment du vote ».

⁵⁷⁵ Les États représentés par des délégations à la Conférence de 1948 étaient : l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, le Chili, la Chine, la Colombie, le Danemark, l'Égypte, les États-Unis, la Finlande, la France, la Grèce, l'Inde, l'Irlande, l'Italie, le Liban, la Norvège, la Nouvelle Zélande, le Pakistan, le Panama, les Pays-Bas, le Pérou, la Pologne, le Portugal, la République Dominicaine, les Royaume-Uni, la Suède, la Suisse, le Tchécoslovaquie et la Turquie.

⁵⁷⁶ Rappelons que l'article 17 de la Convention prévoyait : « Le Conseil comprend seize membres repartis comme suit :

a-six sont les gouvernements des pays qui sont le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime ;

b-six sont les gouvernements d'autres pays qui sont les plus intéressés dans le commerce international maritime ;

c-deux sont élus par l'Assemblée parmi les gouvernements des pays qui ont un intérêt notable à fournir des services internationaux de navigation maritime ;

d-et deux sont élus par l'Assemblée parmi les gouvernements d'autres pays qui ont un intérêt notable dans le commerce international maritime. »

⁵⁷⁷ SUDRE (F.), *L'OMCI : Institutions spécialisées des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, p. 39.

⁵⁷⁸ Le dispositif de 1948 a abouti à l'instauration d'un système de cooptation, voir notamment SUDRE (F), op cit. p. 109.

⁵⁷⁹ La Convention OMCI disposait : « Le Comité de la sécurité maritime se compose de quatorze membres élus par l'Assemblée parmi les membres, gouvernements des pays qui ont un intérêt important dans les questions de sécurité maritime. Huit au moins de ces pays doivent être ceux qui possèdent les flottes de commerce les plus importantes ; l'élection des autres doit assurer une représentation adéquate, d'une part, aux membres, gouvernements des autres pays qui ont un intérêt important dans les questions de sécurité maritime, tels que les

Les travaux menés au sein de l'Organisation dépendaient donc uniquement de la participation des États du pavillon⁵⁸⁰ et contribuaient à privilégier leurs intérêts⁵⁸¹. Le développement des pavillons de complaisance⁵⁸² mit très vite en évidence les limites d'un tel système. L'OMCI avait été créée pour renforcer le dispositif réglementaire relatif à la sécurité maritime et les décisions étaient prises par des États complaisants. En effet, les États du pavillon les plus importants réduisaient le coût d'inspection des navires pour garantir des avantages fiscaux aux armateurs.

197. L'adhésion massive de nouveaux États mit en évidence les limites du système représentatif au sein de l'OMCI. En instaurant le mécanisme majoritaire, les États fondateurs entendaient garantir leur contrôle sur les décisions prises au sein du Conseil et du CSM. Compte tenu du nombre limité d'États Parties, ce dispositif préservait aussi leur influence au sein de l'Assemblée. Les différentes vagues d'adhésion conférèrent certes à l'Organisation sa dimension universelle mais menaça aussi les privilèges des États transporteurs. Les revendications des États désireux de participer à la coopération internationale pour préparer leur avenir maritime⁵⁸³ ébranlèrent le fonctionnement de l'Organisation. Les pays en voie de développement étaient des États principalement chargeurs et leur poids numérique pouvait leur permettre de contrôler les décisions au sein de l'Assemblée. Afin d'éviter les blocages et pour préserver l'ascendant des États transporteurs sur les décisions, la réforme de l'Organisation devenait inévitable⁵⁸⁴. La composition du Conseil fut modifiée en plusieurs étapes et le CSM devint progressivement un organe plénier. Si ces réformes contribuèrent à

pays dont les ressortissants entrent en grand nombre, dans la composition des équipages ou qui sont intéressés au transport d'un grand nombre de passagers de cabine et de pont et , d'autre part, aux principales régions géographiques. b) Les membres du Comité de la sécurité maritime sont élus pour une période de quatre ans et sont rééligibles. » Convention OMCI, art.28.

⁵⁸⁰ Les puissances maritimes ont pris soin en 1958 de protéger leurs intérêts en faisant pression sur les négociations concernant la création de l'OMCI qui aurait perdu tout intérêt sans la participation des pays les plus influents sur le transport maritime mondial. Les négociations sur la composition du Conseil ainsi que l'article 52 relatif aux amendements de la charte constitutive en témoignent, SUDRE (F.), *op cit*, 1973, pp. 22-26 ; OKERE (O.), *Organisation intergouvernementale constitutive de la navigation*, Thèse de droit, Université Paris II, 1973; BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Bureau Veritas, Paris, 1998, p. 41 ; MATHIEU (J.L.), *Les institutions spécialisées des Nations Unies*, Paris, Éditions Masson, 1977, p. 191.

⁵⁸¹ Cela pose problème lorsque ces puissances ne participent plus au processus décisionnel dans l'intérêt général mais dans leur propre avantage. S. BAYLAY spécialiste de l'analyse du processus décisionnel au sein de Nations Unies soutenait en 1966 : « Une majorité dans n'importe quelle assemblée est tentée d'utiliser son pouvoir non seulement pour réaliser ses objectifs mais aussi pour faire pencher les règles à son propre avantage. », BAYLEY (S.), « U.N ; Voting : tyranny of the majority ? », in *The World today*, 1966 (XXII), pp. 234-241 ; ZEH ONDOUA (J.), *Les pays du tiers monde et la réglementation internationale des transports maritimes entre États. De l'OMI à l'OMC : contribution à l'étude de l'évolution du processus d'élaboration des normes internationales*, Thèse de droit, Université de Lille II, 1997, p. 99.

⁵⁸² OCDE, *Les pavillons de complaisance*, Comité des transports maritimes, Paris, 1971, p.9.

⁵⁸³ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 41.

⁵⁸⁴ « C'est le peu de popularité de l'OMCI auprès des pays en voie de développement qui a poussé l'Organisation à envisager une réforme substantielle de ses structures dans le sens d'une meilleure égalité juridique entre les États membres. », DUTHEIL DE LA ROCHERE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, p.442.

apaiser les tensions au sein de l'Organisation, elles ne servirent pas le dessein d'un nouvel ordre mondial⁵⁸⁵. Le poids numéraire des États en voie de développement offrait toujours à ces derniers un avantage considérable dans le cadre des négociations au sein de l'Assemblée.

198. Dans ce contexte, l'utilisation exclusive du consensus présente deux intérêts : tout d'abord, il permet aux anciennes puissances maritimes qui sont restés les États des armateurs de peser dans les négociations, ensuite, il contribue à neutraliser l'atout numéraire des États en développement.

B- La prise de décision sans recours au vote

199. Le consensus a pour objectif d'éviter sous des dehors unanimistes la mise en évidence des désaccords et l'hégémonie d'un groupe d'États majoritaire⁵⁸⁶. Particulièrement adapté pour répondre aux limites du système majoritaire au sein de l'Organisation (B.1), le consensus détermine la portée juridique des actes adoptés par l'OMI (B.2).

B.1- Un système adapté aux travaux de l'OMI

200. L'essor des pavillons de complaisance a inversé les tendances au sein de l'OMI. Le système mis en place pour favoriser les puissances maritimes traditionnelles permettait en fait aux nouveaux États de libre immatriculation de contrôler l'action normative de l'Organisation⁵⁸⁷. En effet, les avantages commerciaux que ces derniers procuraient aux armateurs ont favorisé la concentration des flottes. Dans le même temps, l'adhésion massive des États en voie de développement constituait une menace pour les États transporteurs. La réforme institutionnelle de 1973 prit en compte chacun de ces problèmes pour finalement n'en régler aucun: la nouvelle répartition des sièges était décidée pour répondre aux revendications des États en voie de développement⁵⁸⁸ sans modifier le déséquilibre financier au profit des

⁵⁸⁵ Mc LAREN (R.I.), «Third world pressures in the specialized agencies: the reaction of IMCO», *International Relations*, vol. VI, n° 3, mai 1979, p. 558; NDENDE (M.), « Le nouvel ordre maritime international : histoire d'un mythe... », in LE GALL (Y.), GAURIER (D) et LEGAL (P.Y.), *Du droit du travail aux droits de l'humanité*, Rennes, L'Univers des normes, PUF, 2003, p. 193 ; NGNINTEDEM (J.C.), « Le nouvel ordre maritime international et les pays en voie de développement : bilan d'une participation à l'œuvre normative internationale », *ADMO*, Tome XXI, 2005, p.122.

⁵⁸⁶ A ce titre la définition de Guy de La Charrière correspond davantage car, selon lui, le consensus est : « une procédure de prise de décision, exclusive du vote, consistant à constater l'absence de toute objection présentée comme étant un obstacle à l'adoption de la décision en cause. », DE LA CHARRIÈRE (G.), « Le consensus-Essai de définition », *Pouvoirs*, 1978, n°5, p. 34.

⁵⁸⁷ « Ce monde figé va en grande partie disparaître entre 1965 et 1985 sous les coups de boutoirs conjugués de nouvelles concurrences dues aux flottes des jeunes États, à celles des pays de l'Est, et du Sud-Est asiatique, alors même que la demande de transport va diminuer du fait de la récession et que les routes maritimes mondiales vont se modifier », BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit*, ouvrage offert à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A.Pédone, 2003, p.87.

⁵⁸⁸ L'ensemble des réformes menées n'est pas à l'avantage des États en voie de développement car l'utilisation exclusive du consensus contribue à neutraliser le pouvoir du nombre. Sur ce point, plusieurs auteurs expriment leur méfiance : « Les pays en voie de développement qui sont en majorité dans toutes les organisations du

États transporteurs; l'utilisation exclusive du consensus pouvait dès lors permettre de rétablir un « équilibre » que le cadre institutionnel ne procurait pas.

201. D'un point de vue politique, le recours au consensus présente plusieurs atouts : tout d'abord, le recherche d'un compromis permet de maintenir l'unique institution qui réunit les États transporteurs et chargeurs ; ensuite, le consensus n'impose pas la modification de la Convention et évolue en fonction des questions abordées par les États et le contexte maritime; enfin, cette technique permet aux membres de participer en fonction de leur intérêt pour former une communauté décisionnelle qui justifie l'existence de l'Organisation⁵⁸⁹. Ainsi, sans être formellement institué, le système consensuel correspond au but mentionné dans la Convention. L'article 1 précise que la mission de l'Organisation est : « *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 toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible...* ». Le consensus est ensuite adapté aux prises de décision dans un domaine technique⁵⁹⁰. Les négociations au sein de l'OMI sont souvent menées entre experts en dehors de toute considération politique. Dès lors, le système majoritaire peut parasiter les négociations pour des raisons politiques sur des questions purement techniques. Enfin, la navigation maritime est avant tout commerciale, le consensus correspond, dans ce sens, à la nature de son objet. Les États vont ainsi marchander la norme afin de trouver un accord sur son adoption.

202. Si la procédure de consensus n'est pas prévue par les textes, c'est dans la pratique, que

système des Nations Unies, peuvent concevoir une certaine méfiance à l'endroit du consensus en quoi ils voient une forme déguisée de veto à l'avantage exclusif d'une minorité », MONNIER (J.), « Observations sur quelques tendances récentes en matière de formation de la volonté sur le plan multilatéral », *ASDI*, 1975, p.46 ; « *au fur et à mesure que les pays développés perdent le contrôle des organes, les procédures de prise de décision connaissent une évolution qui permet à ces pays de minimiser les conséquences de cette perte de contrôle.* », BENCHIKH (M.), *Droit international du sous-développement*, Paris-Alger, Berger Levrault, Offices des Publications universitaires, 1983, p.286.

⁵⁸⁹ « *Le conflit qui oppose la majorité à la minorité a souvent porté atteinte à la crédibilité des organisations internationales et menace dans certains cas leur existence même* », BEN ACHOUR (R.), *L'évolution des modes de prise de décision dans les organisations et conférences internationales*, Publications Scientifiques Tunisiennes, Série Droit public n°3, 1986, p 207 ; SCHEMERS (H.G.) et BLOKKER (N.M.), *International institution law, unity within diversity*, Boston Leiden, 4^{ème} édition, Martinus Nijhoff Publishers, 2003, p533 ; BUZAN (B.), « *Negotiating by consensus: developments in technique at the United nations conference on the law of the sea* », *AJIL*, vol.75, n°2, pp 324-348.

⁵⁹⁰ L'OIT a été l'institution spécialisée la plus avancée pour employer la procédure de consensus dans son fonctionnement car ce procédé permettait une productivité normative fructueuse compte tenu du caractère technique de ses décisions et le Directeur du BIT soulignait en 1963, dans son rapport l'avenir prometteur de ce processus décisionnel « *c'est là une question d'importance fondamentale pour la bonne marche de tous les organismes internationaux à caractère délibératif, et tout ce que l'OIT pourra faire pour développer et raffermir la pratique qui consiste à recourir à la négociation pour réaliser un accord, au lieu de chercher à remporter une « victoire à la Pyrrhus » en procédant à un vote, aura peut être une portée qui dépassera de beaucoup le cadre des activités de la seule OIT.* », CASSAN (H.), « *Le consensus dans la pratique des Nations Unies* », *AFDI*, 1974, p. 465.

le recours au vote est progressivement abandonné. Comme le souligne Rafaâ Ben Achour, « *Le consensus appartient davantage au monde des faits qu'au monde du droit* ». Pourtant, l'adoption des actes internationaux pour être légitime doit correspondre à un cadre normatif. Dès lors, les conditions de leur validation dépendent de l'authentification de la décision⁵⁹¹. La pratique du consensus au sein de l'OMI mène pourtant à distinguer deux cas de figure : soit le consensus est une condition sine qua non pour l'adoption d'un texte, soit la décision doit être adoptée et le consensus n'est qu'une étape avant de recourir en dernier ressort au vote à la majorité⁵⁹².

203. A ce stade, le rôle des présidents de séance est essentiel : leur intervention doit garantir la bonne marche des travaux et rythmer l'avancée des débats⁵⁹³. Comme le souligne la Professeure Suzanne Bastid, l'issue du processus consensuel « *ne signifie pas que chacun soit nécessairement d'accord sur toutes les dispositions de ce texte : des réserves sont parfois exprimées avec plus ou moins de vigueur après l'énoncé du consensus, mais la procédure suivie, c'est-à-dire l'absence de vote, est acceptée en fait par tous ainsi que le libellé auquel on est parvenu* ». Dès lors, le président chargé de l'authentification de la décision doit déterminer, selon sa conviction personnelle, si le niveau d'accord est suffisant pour que la décision soit adoptée⁵⁹⁴. Dans cette tâche, aucune règle n'est établie et le président est libre de déclarer la fin des négociations. En règle générale, il considère qu'un texte est adopté lorsqu'il ne se heurte à aucune opposition de principe car l'application d'un acte est compromise si l'authentification ne correspond pas à un accord politique véritable. Si les États ont la possibilité d'émettre des réserves sur l'adoption d'un texte consensuel, l'objectif est clairement de trouver un compromis pour l'éviter⁵⁹⁵. Ces réserves peuvent toutefois être exprimées pendant les réunions et notifiées par le président de l'Assemblée au moment de l'authentification de l'acte, elles peuvent figurer sur le texte de la résolution ou faire l'objet d'un document écrit de l'État membre à l'adresse du Secrétaire général de l'OMI qui prend

⁵⁹¹ MONNIER (J.), « Observations sur quelques tendances de la volonté sur le plan multilatéral », *ASDI*, 31, 1975, p. 39.

⁵⁹² CASSAN (H.), « Le consensus dans la pratique des Nations Unies », *AFDI*, 1974, p. 474, COMBACAU (J.) et SUR (S.), *Droit international public*, Montchrétien, 8^{ème} édition, 2008, p. 738; FOOTER (M.E.), *An institutional and normative analysis of the World trade organization*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, pp 137-149.

⁵⁹³ VERHOEVEN (J.), *Droit international public*, Paris, Éditions Laricier, 2001, p. 238.

⁵⁹⁴ GASKELL (N.), « Decision making and the legal Committee of the international Maritime Organisation », *International Journal of Marine and Coastal Law*, Kluwer law International, vol. 18, n° 2, p.187 ; CASSAN (H.), « Le consensus dans la pratique des Nations Unies », *AFDI*, 1974, p. 459.

⁵⁹⁵ Les États émettent au moment de l'authentification, les réserves d'interprétation qu'il juge nécessaires; MONNIER (J.), « Observations sur quelques tendances de la volonté sur le plan multilatéral », *ASDI*, 31, 1975, p. 39.

acte de ce document et en assure la diffusion⁵⁹⁶.

B.2- La portée juridique des actes consensuels

204. L'ancien Secrétaire général de l'OMI notait en ce sens « *The IMO view is that there is no point in introducing measures which are only acceptable to a fraction of countries involved in shipping* »⁵⁹⁷. L'unique objectif de l'Organisation est donc d'orienter les négociations entre ses membres pour permettre l'adoption d'actes consensuels: « *Le recours à la méthode du consensus répond à une préoccupation essentielle: rechercher, au-delà des majorités aisément acquises par le jeu des règles de vote, l'entente la plus large en vue d'assurer l'efficacité maximum des décisions. Ce qui implique que les vues divergentes devront être rapprochées et les antagonismes réconciliés* ». Cette technique doit contribuer à une meilleure application des actes mais ne garantit pas leur qualité. Ainsi, comme le résume le Professeur Éric SUY, « *Dans un monde divisé le consensus est probablement la seule méthode permettant d'arriver à des arrangements, fût-ce au prix de la précision et la clarté des textes.* »⁵⁹⁸. Ainsi, le consensus appliqué à la coopération internationale est sans doute avantageux mais pas idéale⁵⁹⁹ : l'accord à l'issue de la procédure de négociation peut cacher d'importantes limites.

205. La procédure du consensus contribue à atteindre un engagement politique unanime sur un texte. Dans ce sens, il confère à un acte une force politique et morale qui peut produire les mêmes effets que la contrainte juridique⁶⁰⁰. Toutefois, le principe même du consensus qui suppose que les États ne s'opposent pas à la prise de décision ne constitue pas formellement un engagement politique mais plutôt une non-opposition. La procédure du consensus, à la

⁵⁹⁶ A propos des conditions de formulation des réserves aux résolutions, BEN ACHOUR (R.), *L'évolution des modes de prise de décision dans les organisations et conférences internationales*, Publications Scientifiques Tunisiennes, Série Droit public n°3, 1986, pp 275-276.

⁵⁹⁷ Message de William O NEIL, Secretary general, International Maritime Organization à l'occasion de la Journée maritime mondiale de 1993, BIMCO Bulletin 5/93, Septembre/Octobre, p. 3 ; OZCAYIR (Z.O), *Port State Control*, Londres Singapour, LLP, 2nde édition, 2004, p. 52.

⁵⁹⁸ SUY (E.), « Rôle et signification du consensus dans le processus législatif des Nations Unies », in BOISARD (M.A.) et CHOSSUDOVSKY (E.M.) (Dir.), *La diplomatie multilatérale, le système des Nations Unies à Genève, guide de travail*, La Hague, Kluwer Law International, 1991, p. 205. On peut imaginer que les États émettent des réserves de nature à vider le contenu de l'acte : « *En contraignant les États au dialogue et à la discussion, le consensus constitue un instrument d'une utilité indiscutable dans les relations internationales contemporaines mais il faut voir aussi que cette technique a ses limites et que l'accord général qu'elle tend à dégager est acquis souvent au prix de la clarté et de la précision. Le souci de préserver l'équilibre parfois fragile des compromis sur lesquels repose le consensus peut conduire en effet à l'adoption de textes assortis d'explications et de commentaires où se reflètent les vues des États incapables d'accepter les textes en l'état* », MONNIER (J.), « Observations sur quelques tendances récentes en matière de formation de la volonté sur le plan multilatéral », *ASDI*, Zurich, Schulthess 1975 p. 43.

⁵⁹⁹ REUTER (P.), « Quelques réflexions sur le vocabulaire du droit international », in *Mélanges offerts à Monsieur le Doyen Louis Trotabas*, Paris, LGDJ, 1970, p. 441.

⁶⁰⁰ BEN ACHOUR (R.), *L'évolution des modes de prise de décision dans les organisations et conférences internationales*, Publications Scientifiques Tunisiennes, Série Droit public n°3, 1986, p.266.

différence du vote majoritaire, n'offre pas la possibilité d'exprimer un consentement explicite et aboutit à un consentement implicite. Dans ce sens, pour certains auteurs, le consensus n'exprime pas la volonté générale car l'adoption de l'acte n'émane pas d'un accord effectif⁶⁰¹ : parfois, la longueur des négociations oblige certains États à « céder » par lassitude ou par souci de ne pas se confronter à d'autres membres. La différence entre l'absence d'opposition et la volonté expresse d'adopter une décision doit certes être soulignée⁶⁰² mais n'influence pas nécessairement la mise en œuvre des recommandations de l'OMI. Dans cette perspective, si l'application du consensus dépend de paramètres politiques, on doit noter que dans les domaines techniques, les normes sont appliquées directement par les professionnels et l'application des dispositifs dépend alors davantage de critère de faisabilité et de rentabilité.

206. Plusieurs critiques sont formulées à l'encontre de l'Organisation sur la lenteur des négociations pour l'adoption d'un acte, sur l'imprécision de ses dispositions et sur le faible niveau de contrainte de ses actes. Si le processus de l'Organisation s'est clairement accéléré, l'adoption d'un texte est soumise à des délais de négociation incompressibles. Les exemples sont multiples et la longueur des débats dépend des difficultés d'atteindre un compromis entre les membres. Les premières recommandations sur la gestion des eaux de ballast pour limiter le transfert d'espèces allogènes ont été adoptées par le CPMM en 1991⁶⁰³ alors que les premières invasions importantes ont été constatées dès la fin des années 1970⁶⁰⁴ et que le CPMM a été saisi de cette question par le Canada et les États-Unis dès la fin des années 1980. Le prolongement des négociations a abouti bien plus tard, en février 2004, à l'adoption de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires⁶⁰⁵. La situation est assez similaire dans le cadre du recyclage des navires. Les discussions engagées en 1998 ont abouti en mai 2009 à l'adoption de la Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires⁶⁰⁶. La divergence entre les parties à la discussion peut aussi vider de son contenu des dispositions ou affaiblir le dispositif : c'est notamment le cas dans les conventions qui ont une portée contraignante. En matière technique, la prise en compte des caractéristiques des navires et des

⁶⁰¹ FLORY (M.), *Droit international du développement*, Paris, PUF, coll. Thémis, 1977, p. 72.

⁶⁰² SPERDUTTI (G.), « Consensus in international law », *IYIL*, 1976, pp.34-35.

⁶⁰³ MEPC 50/31, Directives internationale pour la prévention de l'introduction involontaire d'organismes aquatiques et pathogène par déchargement des eaux de ballast et les sédiments des navires, adoptée par le CPMM lors de sa trente et unième session le 4 juillet 1991.

⁶⁰⁴ PUGHUIC (D.), « Ballast water management and control: an overview », www.imo.org, (consulté en juin 2010).

⁶⁰⁵ BWM/CONF/36, Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 16 février 2004.

⁶⁰⁶ Les premières recommandations sur la question du recyclage des navires ont été adoptées par l'Assemblée en 2003. Rés A 962 (23), Recommandations sur le recyclage des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003.

différents paramètres du navire aboutit à la multiplication des mesures spécifiques qui rendent plus difficile l'application du dispositif. En matière d'environnement, le compromis se fait souvent au détriment de la portée contraignante et de l'efficacité d'un dispositif comme le montre la Convention de Hong-Kong⁶⁰⁷. Enfin, comme le souligne Philippe Boisson « *les règles publiques peuvent enfin être d'une remarquable précision technique et d'une non moins extraordinaire approximation juridique. Les textes sont souvent retouchés, accommodés afin de réunir le plus grand nombre d'acceptation* »⁶⁰⁸.

207. Conformément à sa vocation de maintenir les liens de coopération entre les États⁶⁰⁹, le procédé consensuel a permis à l'OMI d'éviter la rupture de négociations internationales qui impliquent parfois des fortes tendances nationalistes au sein du secteur maritime et des positions des professionnels soucieux de maintenir la rentabilité de leur activité. Dans ce contexte, au sein de l'Organisation, le vote est devenu l'exception et le consensus la règle⁶¹⁰. Celui-ci, considéré comme un atout⁶¹¹, implique l'alourdissement des débats et limite la portée juridique de ses actes. Dès lors, l'efficacité de son action normative dépend du choix de la norme et de la forme des actes adoptés.

SECTION II: AFFINER LE CHOIX DES INSTRUMENTS NORMATIFS

208. La mission de l'OMI est de maintenir la coopération entre ses membres afin de mettre en place la réglementation la plus efficace possible⁶¹². La recherche constante du compromis

⁶⁰⁷ SR/CONF/45, Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 15 mai 2009.

⁶⁰⁸ BOISSON (P.), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome. XVI, 1998, p. 178.

⁶⁰⁹ Rappelons que cet objectif est visé par l'article 1 de la Convention OMI relatif aux buts de l'Organisation, OMI, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 7.

⁶¹⁰ W O NEIL, Secrétaire général de l'OMI de 1990 à 2004, précisait en ce sens : « *La plupart des décisions sont prises par consensus de la communauté des transports maritimes, il est très rare que nous ayons recours au vote* », propos cités dans DANIEL (P.) et LE DRIAN (J.-Y.), *Rapport fait au nom de la Commission d'enquête sur la sécurité maritime des produits dangereux ou polluants*, n°2535, Assemblée Nationale, volume 3, 2000, p. 151 ; BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p.87.

⁶¹¹ A l'occasion du soixantième anniversaire de la signature de la Convention OMI, le Secrétaire général Efthimios MITROPOULOS insistait sur les avantages du consensus en ces termes : « *Le fait que les décisions soient généralement prises au sein de l'Organisation par consensus est également l'une des raisons pour lesquelles les mesures de l'OMI sont si largement acceptées. Il est bien entendu, un e procédure de vote mais elle n'est que très rarement utilisées en temps normal à l'OMI. Ce consensus permet de vaincre la réticence naturelle que pourrait susciter l'application des mesures qui n'auraient été pleinement approuvées dans un premier temps. Un accord par consensus signifie que tous les pays ont intérêt à ce que les mesures soient appliquées et qu'ils souhaitent réellement exercer la responsabilité qui découle du sentiment d'être parties prenantes* », J/9791, OMI : 60 ans au service du transport maritime ; Discours prononcé par le Secrétaire général Efthimios Mitropoulos lors de la Journée mondiale de la mer 2008, www.imo.org (consulté en avril 2010).

⁶¹² Selon le Professeur DE VISSCHER, on peut considérer pour « *efficaces les dispositions d'un acte international (...) quand, considérées en elles-mêmes, elles sont en adéquation avec les fins proposées* », DE VISSCHER (C.), *Les effectivités du droit international public*, Paris, Éditions A. Pédone, 1967, p. 18. L'efficacité d'une norme tient compte de sa capacité ou non à déterminer chez les intéressés les comportements recherchés. Ainsi Françoise ODIER montre que devant la diversification des structures qui contribuent à la sécurisation des activités maritimes, les organisations se concurrencent, ce qui influence la négociation au sein

nécessaire à l'expression d'un consensus est facilitée par la possibilité d'adopter différents types d'instruments dont la portée normative est variable. Le choix de la norme est alors déterminé en fonction de plusieurs paramètres : la nécessité d'adopter un nouvel instrument, l'ampleur des dispositions à prendre, l'existence d'une norme fondatrice, les divergences entre les membres et l'urgence des problèmes soulevés. Ces deux derniers facteurs sont les plus influents; ils expliquent l'évolution d'abord formelle (PARAGRAPHE I) puis matérielle (PARAGRAPHE II) des instruments de l'OMI.

PARAGRAPHE I- ÉVOLUTION FORMELLE DES INSTRUMENTS NORMATIFS

209. La création de l'OMI en 1948 a poussé les États à multiplier les normes internationales à vocation universelle dans le secteur maritime. L'ensemble des normes élaborées au sein de l'OMI appartiennent à deux catégories distinctes : les normes conventionnelles et les normes non conventionnelles⁶¹³. La première catégorie présente d'indéniables avantages pour contraindre les États et, malgré leur multiplication, la conclusion de tels accords repose sur une entente avancée des États. La recherche du compromis a donc forcé l'OMI à exploiter pleinement sa capacité à élaborer des recommandations. Dès lors, l'éventail des instruments combine un socle conventionnel destiné à contraindre les États (A) et une multitude de résolutions qui sont devenues un moyen d'action privilégié⁶¹⁴ (B).

A- L'élargissement de l'éventail conventionnel : une action limitée

210. Une norme conventionnelle est définie comme : « *tout accord conclu entre deux ou plusieurs sujets de droit international, destiné à produire des effets de droit et régi par le droit international* »⁶¹⁵. Les conventions internationales sont citées comme première source du droit selon l'article 38 de la Convention de Vienne relatif au statut de la Cour internationale de justice, elles sont un modèle privilégié de réglementation car elle constitue un engagement ferme des États. Depuis sa création, l'Organisation a contribué à l'élaboration de cinquante-huit conventions et protocoles⁶¹⁶. Les conventions ont une valeur fondamentale

de l'Organisation, ODIER (F.), « La sécurité maritime : une notion complexe. Le rôle des organisations internationales dans son élaboration », *ADMer*, Tome III, 1998, p. 238.

⁶¹³ OKERE (O.), « The technique of international maritime legislation », *International and Comparative Law Quarterly*, vol. 30, juillet 1981, p. 529.

⁶¹⁴ Philippe BOISSON remarque « *L'une des singularités de l'organisation londonienne est d'avoir utilisé la technique des recommandations comme moyen d'action privilégié.* », BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 53.

⁶¹⁵ DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p.125; MYERS (D.P.), « The names and scope of treaties », *The American Journal of Law*, 1957, pp574-605 ; FITZMAURICE (M.) et OLUFEMI (E.), *Contemporary issues in the law of treaties*, Utrecht, Eleven international publishing, 2005, p.7.

⁶¹⁶ Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, 604.

pour l'Organisation car elle structure son action⁶¹⁷. Dans la pratique, la portée juridique des conventions doit cependant être nuancée car si les Conventions OMI sont largement ratifiées, elles ne fédèrent pas systématiquement tous les États membres. Sur ce point, Marcel Merle nuance la portée des conventions: « *Les traités conclus par les États ont, sauf exception, une portée relative. Ceux des États qui ne sont pas Parties au traité demeurent étrangers à leurs dispositions. A l'intérieur des Parties signataires, les traités présentent une seconde caractéristique : on peut les considérer comme des règles facultatives puisque leurs dispositions n'engagent les États qu'en échange du dépôt des ratifications* »⁶¹⁸. Dans le cadre d'une démarche consensuelle, leur adoption présente donc d'importantes contraintes, qui limitent le rôle de l'OMI, liées à leur procédure d'élaboration (A.1) et à leur révision (A.2).

A.1-Le rôle stratégique de l'OMI pour la négociation des conventions

211. Les conventions adoptées sous l'égide de l'OMI portent sur différents domaines: la réduction des accidents en mer, la prévention des dommages à l'environnement marin, l'indemnisation des dommages liés à la navigation et le maintien de l'ordre public. La plupart des conventions bénéficient d'un fort taux de ratification et sont par conséquent applicables à une grande part des flottes visées⁶¹⁹. Pour l'adoption de tel texte, la mission de l'Organisation s'articule autour des phases d'élaboration et d'entrée en vigueur.

212. Lors de l'élaboration de ces normes, l'ensemble des organes de l'OMI est susceptible de participer à trois différentes phases qui sont l'initiative, la discussion et la finalisation du projet⁶²⁰. La phase d'initiative n'est pas différente pour une convention ou pour un acte non conventionnel : la saisine est très ouverte⁶²¹ et procède de la contribution d'un membre, d'un

⁶¹⁷ PROSHANTO (M. K.), *Maritime legislation*, World Maritime University, 2002, p.120.

⁶¹⁸ MERLE (M.), « Organisations des Nations Unies et Organisations internationales universelles », *AFDI*, 1958, p.353.

⁶¹⁹ Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

⁶²⁰ Thomas A. MENSAH et Christoph H. ZIMMERLI, distinguant cinq étapes dans les travaux préparatoires aboutissant à l'adoption d'une convention : la présentation d'une proposition, l'examen de la proposition, la préparation, la diffusion du projet aux gouvernements et à tous les membres observateurs de l'Organisation et enfin la convocation d'une conférence diplomatique ou plénipotentiaire en vue de l'examen des projets de texte et de l'adoption d'un instrument définitif, MENSAH (M.T.) et ZIMMERLI (C.H.), « L'activité réglementaire de l'OMCI », Colloque de Toulouse, SFDI, Éditions A Pédone, 1974, p. 37. Annexe : Procédure d'adoption des instruments internationaux sous les auspices de l'OMI, p.594.

⁶²¹ « examine les questions figurant aux alinéas a,b,c de l'article premier que pourront lui soumettre tout Membre, tout organisme, toute institution spécialisée des Nations Unies ou toute autre organisation intergouvernementale... », Convention OMI Art. 2 a ; SZASZ (P.C.), « International norm making », in BROWN WEISS (E.), *Environmental change and international law: news challenges and dimensions*, Édition United Nations university press, 1992, p.44. Toutefois le rôle des organisations internationales dans l'engagement du processus normatif est privilégié, en effet un projet porté par un groupe d'États bénéficie d'un plus large appui politique qu'une proposition qui émane d'États isolés. L'ensemble des États qui composent l'Organisation dépend alors de la volonté politique que représente une telle proposition, MENSAH (T.A.) et ZIMMERLI (C.H.), « L'activité réglementaire de l'OMCI », in *L'élaboration du droit international public*, Colloque de Toulouse organisé en mai 1974, SFDI, Éditions A. Pédone, Paris, 1975, pp.31-47 ; « Implementation of IMO

organe interne ou du Secrétariat⁶²² et d'une proposition externe à l'issue d'une conférence diplomatique⁶²³. La saisine sur un projet conventionnel peut se justifier par un faisceau de paramètres⁶²⁴, elle engage la mécanique d'élaboration de la convention qui mobilise les organes compétents. Au moment de son dépôt, le projet fait l'objet d'un examen et d'une présentation à l'ensemble des membres qui composent cet organe. A l'issue de cet examen, la proposition peut être refusée, acceptée ou ajournée en considération des plans de travail et des priorités déterminées par l'Organisation.

213. A ce stade, l'élaboration de la convention repose sur l'approfondissement des recherches nécessaire à la rédaction d'un texte provisoire qui est soumis aux membres. Un grand nombre de paramètres influent sur ces négociations : ils sont d'ordre juridique, politique, commercial ou social. Les conditions dans lesquelles sont menées ces discussions déterminent la qualité de la norme⁶²⁵. Cette étape est menée sous la responsabilité de l'OMI⁶²⁶ dont dépend la viabilité du projet conventionnel. Lorsque le texte finalisé est prêt, il est envoyé auprès du Conseil ou de l'Assemblée par une recommandation du comité auteur. A ce stade, la phase de négociation est déterminante car elle contribue à préserver la cohérence de l'ensemble des normes adoptées sous l'égide de l'Organisation. Dans la Résolution A 777⁶²⁷,

standards-the Key to Success », *IMONews*, n°, 2003, p.2 ; SCHERMERS (H.G.) et BLOKKER (N.M.), *International institutional law*, Boston- Leiden, Martinus Nijhoff publishers, 2003, §710-724, pp.474-500.

⁶²² A ce titre, le Secrétariat peut initier un projet conventionnel, sa position centrale dans la structure de l'Organisation lui permet de disposer d'une influence politique suffisante pour engager une réflexion ou un projet de convention ; Mc LAREN écrit à ce sujet : « *If the conferences are being held as a result of international secretariat officials identifying problems and suggesting areas of concern to the member governments, it would have to be concluded that the international Secretariat was a significant political actor within the international organization, even if it was member governments which actually passed the convention* », MCLAREN (R.), *Civil servants and public policy, a comparative approach of international secretariats*, University Press, 1980, p.120; William O NEIL, qui a occupé le poste de Secrétaire général de l'OMI pendant quatorze ans, insistait particulièrement sur cette fonction: « *Even more importantly, the secretary general of IMO must be an active, indeed pro active participant in the pursuit of the aims and goal of the Organization...the role that an IMO secretary general must undertake. Intense level negotiations to co ordinate efforts in a particular decision, or engaging in public debate to highlight the key issues of the day, form a central core of the secretary general's work.* », *IMO News*, 2003 issue 4, pp.6-7. L'intervention de William O NEILL relative aux mesures à prendre dans le cas des vraquiers a particulièrement surpris les membres, cette initiative a contribué à renforcer l'implication politique du secrétaire général, « L'OMI et la sécurité des vraquiers », *Reflets de l'OMI*, septembre 1999, p. 12.

⁶²³ KBAIER (R.), *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'OMI : analyse méthodologique*, Thèse de droit, Université de Rennes, 1987, p. 110.

⁶²⁴ Heidi GASMI distingue deux causes à la présentation d'une proposition qui tend à l'adoption d'une norme conventionnelle : l'urgence et les carences du droit international, GASMI (H), *L'action normative de l'OMI*, Thèse de droit, Université de Montpellier, Presse universitaire du septentrion, 1995, p.99 et s.

⁶²⁵ GASKELL (N.), « Decision making and the legal committee of the International Maritime Organization », *International Journal of Marine and Coastal Law*, vol.18, n°2, 2003, p. 170.

⁶²⁶ La Convention OMI prévoit : « *élabore des projets de conventions, d'accords et d'autres instruments appropriés, les recommande aux gouvernements et aux organisations intergouvernementales et convoque les conférences qu'elle juge nécessaires.* », Convention OMI, art.2 b.

⁶²⁷ Rés A 777 (18), Méthodes de travail et organisation des travaux au sein des comités et de leurs organes subsidiaires, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993, Annexe : Résolution A 777, p. 613.

l'Assemblée rappelle les dispositions de la Résolution A 500 : « *on ne devrait 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 États membres en matière de législation et d'administration.*⁶²⁸ ». Cette disposition émane d'une approche pragmatique de sa mission. L'objectif exprimé par l'Assemblée n'est pas de limiter l'action normative de l'Organisation mais d'éviter la surcharge qui compromet l'application effective du droit. En soulignant l'absolue nécessité des mesures conventionnelles, l'Assemblée tient compte de la capacité des États à mettre en œuvre les conventions et leur nécessité de recourir à l'assistance technique qui reste très coûteuse. Le rôle de l'organe plénier est dès lors de définir une ligne de conduite qui vise à encadrer les perspectives normatives pour l'ensemble des organes de l'OMI⁶²⁹. Dans ce cadre, leur action se poursuit en considération d'une plus forte applicabilité des mesures conventionnelles et leurs travaux intègrent alors: l'objectif d'un niveau équilibré des conventions, l'évaluation des incidences en matière de renforcement des capacités de coopération technique, le recensement des nouveaux instruments en vue d'une intégration aux programmes de coopération technique et la participation du plus grand nombre d'États possible⁶³⁰. Appliquée à l'ensemble des organes de l'OMI, cette démarche a renforcé l'adhésion des États aux conventions en associant la méthode consensuelle et l'évaluation de la capacité des moyens de mise en œuvre. Les objectifs louables de ce procédé ne correspondent pas aux impératifs de rapidité liés soit à l'urgence soit à l'aggravation d'une situation. En outre, on imagine que l'alourdissement des obligations conventionnelles des États puisse être utilisé comme un prétexte par les membres soucieux de faire peser sur leurs activités un minimum de contraintes.

214. L'adoption des conventions se fait sur la base du document soumis par les comités à l'Assemblée par l'intermédiaire du Conseil et approuvé par les États membres. L'Assemblée décide alors de la convocation d'une conférence diplomatique indépendante⁶³¹. Cette phase,

⁶²⁸ Rés A 500 (XII), Objectifs de l'Organisation dans les années 1980, adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session, le 20 novembre 1981, Annexe : Résolution A 500, p.611.

⁶²⁹ L'Assemblée charge le Conseil de suivre la prise en compte des lignes directrices au sein des organes techniques. Rés 998 (25), Nécessité de renforcer les capacités lors de l'élaboration et de l'application de nouveaux instruments et lors de la modification d'instruments existants, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007.

⁶³⁰ En effet, l'Assemblée « *charge tous les organes de l'OMI, en concertation avec le Conseil, de prendre, dans le cadre de leur programme de travail et de leurs directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, les dispositions nécessaires pour permettre au plus grand nombre possible d'États membres de participer activement aux travaux de ces organes et de leurs organes subsidiaires* », Rés A 998 (25), op cit, p. 2.

⁶³¹ L'OMI est compétente pour effectuer les tâches administratives nécessaires à l'organisation d'une telle réunion d'États, elle est notamment chargée d'inviter les délégations étatiques et les observateurs mais aussi de fournir les documents nécessaires pour la tenue de la conférence internationale. Article 15 i de la Convention OMI, *Documents de base*, Londres, IMO publication, volume 1, 2004, p. 11 ; KBAIER (R.), *L'élaboration des*

qui constitue la dernière étape du processus d'élaboration d'une convention⁶³², est gérée par l'Assemblée qui est compétente pour décider de la réunion d'une conférence internationale⁶³³ et pour inviter tous les États membres de l'OMI, de l'ONU et les représentants des institutions spécialisées⁶³⁴. Si la conférence est organisée au siège de l'Organisation, son fonctionnement lui sera propre, elle se compose de plusieurs comités et plusieurs commissions. On compte généralement un comité de rédaction, un comité de vérification des pouvoirs et des commissions plénières ou ad hoc qui peuvent avoir une composition restreinte. La conférence donne lieu à de nouvelles négociations sur l'adoption du texte final. Les principes de la négociation sont alors identiques à ceux des discussions menées au sein de l'OMI. Les échanges de vue portent sur les dispositions qui font l'objet d'importantes divergences et sur l'adoption des résolutions attachées à la Convention⁶³⁵. A ce stade ultime, les conditions d'entrée en vigueur et d'amendement de la convention sont particulièrement débattues⁶³⁶.

215. La durée d'élaboration est variable et dépend principalement du sujet traité. L'objectif de l'OMI est toutefois de réduire les délais de négociation tout en préservant la qualité de leur contenu⁶³⁷. La Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (Convention STCW), adoptée en 1978, nécessita huit années de travaux préparatoires, en revanche du fait de l'urgence suite au détournement de l'*Achille Lauro*, l'élaboration de la Convention internationale pour la répression d'actes

conventions sous les auspices de l'OMI, analyse méthodologique, Thèse de droit, Université de Rennes, 1987, pp 167-171 ; sur les mécanismes diplomatiques au sein des conférences, RITTBERGER (V), « International Conference Diplomacy : a conspectus » in BOISARD (M.A.) et CHOSSUDOVSKY (E.M.), *La diplomatie multilatérale, le système des Nations Unies à Genève*, La Hague, Kluwer Law international, 1991, pp. 15-28.

⁶³² MENSAH (T.A.) et ZIMMERLI (C.H), « L'activité réglementaire de l'OMCI », in *Méthodes et techniques actuelles d'élaboration du droit international*, Colloque de Toulouse, SFDI, Éditions A. Pédone, 1973, p. 37.

⁶³³ La Convention OMI prévoit: « *les fonctions de l'assemblée sont les suivantes... décider de réunir une conférence internationale ou de suivre toute autre procédure appropriée pour l'adoption de conventions internationales ou des amendements à des conventions internationales élaborées par les comités de l'OMI* », Convention OMI, art. 15-1.

⁶³⁴ OZCAYIR (Z.O.), *Port state control*, London Singapour, LLP, 2nde édition, 2004, p. 52.

⁶³⁵ Les tractations entre États qui ont lieu au sein des commissions peuvent constituer un réel risque de compromettre l'adoption du texte conventionnel, deux méthodes sont alors développées pour résoudre les contradictions entre États : une étude exhaustive des propositions des États par les commissions prolonge la durée des débats et l'élaboration simultanée de règles contraignantes et de simples recommandations nuance l'effet des dispositions du projet conventionnel, BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 154.

⁶³⁶ Lors de la Conférence internationale sur la gestion des eaux de ballast, 23 contributions ont été déposées par des membres de l'Organisation ; pour la Conférence internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles pour navires, 19 contributions ont été déposées ; lors de la Conférence sur la coopération internationale en matière de préparation et de lutte contre les événements de pollution par les substances nocives et potentiellement dangereuses, 5 contributions ont été déposées ; lors de la Conférence internationale sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 38 contributions ont été déposées par les membres de l'OMI.

⁶³⁷ Le temps nécessaire pour élaborer les conventions et les autres instruments de l'OMI font partie des indices de performance, pour évaluer le rythme de travail de l'Organisation, prévus par la Rés A 970 (24) de l'Assemblée relative au plan stratégique de l'Organisation pour la période de six ans allant de 2006 à 2011 (Un tableau relatif du temps mis pour élaborer les conventions et les autres instruments de l'OMI par rapport au temps prévu est annexé à la Résolution).

illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) ne dura que trois ans. Le travail sur l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les soutes fut lancé en 1991 et les négociations d'une convention dans ce domaine débutèrent en 1997⁶³⁸. Cinq ans ont alors été nécessaires à son élaboration et à la convocation d'une conférence diplomatique qui adopta la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention BUNKER) en mars 2001⁶³⁹.

216. L'ensemble des règles qui régissent la signature des conventions par les États, n'est pas exclusif aux conventions élaborées sous l'égide de l'OMI, elles sont prévues par la Convention de Vienne relative au droit des traités⁶⁴⁰. L'adoption d'une convention n'est qu'une première étape dans le long processus d'entrée en vigueur du texte car le texte n'est applicable qu'à l'issue de deux autres phases : l'adoption du texte par la signature des États et le consentement à être lié qui repose sur l'adoption d'un acte distinct qui vaut ratification⁶⁴¹. Ainsi, une fois les négociations terminées, le texte adopté doit entrer en vigueur conformément aux conditions prévues par les États négociants. En général, la convention est ouverte à la signature pendant une durée de douze mois, ensuite les États candidats doivent déposer leur instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire de la Convention⁶⁴².

⁶³⁸ La décision de l'élaboration d'une convention autonome en matière pour le déversement d'hydrocarbures de soutes a été prise lors de la soixante-dix-septième session du comité juridique en 1997 voir notamment LEG 78/11, Rapport du comité juridique sur les travaux de sa soixante-dix-huitième session, le 2 novembre 1998.

⁶³⁹ BOISSON (P.), « L'OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes », *DMF*, n° 618, 2001, p. 660 ; TSIMPLIS (M.N.), « The Bunker Convention 2001 : completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships ? », *Lloyd's maritime and commercial law quarterly*, février 2005, pp. 83-100.

⁶⁴⁰ « Le consentement d'un État à être lié par un traité s'exprime par la signature du représentant de cet État :

a- lorsque le traité prévoit que la signature aura cet effet ;

b- lorsqu'il est par ailleurs établi que les États ayant participé à la négociation étaient convenus que la signature aurait cet effet ; ou

c- lorsque l'intention de l'État de donner cet effet à la signature ressort des pleins pouvoirs de son représentant ou a été exprimée au cours de la négociation. »

DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A), *Droit international public*, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p.152 et s.

⁶⁴¹ La ratification est l'acte par lequel l'autorité étatique la plus haute, détenant la compétence constitutionnelle de conclure des 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'État à l'exécuter DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A), *op cit*, p.148.

⁶⁴² Ainsi la convention sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime prévoit « 1- la présente convention est ouverte le 10 mars 1988 à Rome à la signature des États participant à la Conférence internationale sur la répression d'actes illicites contre la sécurité maritime et du 14 mars 1988 au 9 mars 1988 au siège de l'Organisation à la signature de tous les États. Elle reste ensuite ouverte à l'adhésion.

2- Les États peuvent exprimer leur consentement à être liés par la présente Convention par :

a- signature sous réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou

b- signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou

c- adhésion.

3- La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectuent par le dépôt d'un instrument à cet effet

217. Chaque convention prévoit ses propres modalités d'entrée en vigueur, elles varient en fonction de la complexité du texte et de son importance⁶⁴³. Ces dispositions combinent le plus souvent deux conditions : la première est relative au nombre de signatures et la seconde au tonnage représenté par les États signataires. Ce procédé contribue à l'uniformisation du droit international car les conventions entrent en vigueur lorsqu'elles ont reçu un soutien minimum des États membres représentant la communauté maritime. Ainsi, la Convention relative à l'indemnisation des dommages dus à la pollution par les soutes entra en vigueur conformément à son article 14 « *un an après la date à laquelle dix-huit États, comprenant cinq États ayant chacun des navires dont la jauge brute totale n'est pas inférieure à 1 000 000, soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'adhésion soit ont déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'adhésion ou d'accession auprès du Secrétaire général* »⁶⁴⁴. La récente Convention sur la gestion des eaux de Ballast prévoit son entrée en vigueur douze mois après la trentième ratification⁶⁴⁵. La Convention sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires présente des conditions particulières compte tenu de son objet car elle intègre une condition relative au volume annuel de recyclage des navires⁶⁴⁶.

218. Le consentement définitif de l'État à être lié par les dispositions de la convention nécessite la transmission d'un acte de confirmation au dépositaire de la convention. Cette phase ultime de ratification engage l'État à appliquer la convention⁶⁴⁷ en vertu du principe

auprès du Secrétaire général. », Convention SUA, IMO publication, 2006, p. 15.

⁶⁴³ Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p.604 ; OZCAYIR (Z.O.), *Port state control*, London Singapour, LLP, 2nde édition, 2004, p. 52.

⁶⁴⁴ Durant la conférence diplomatique, cette disposition a fait l'objet d'intenses discussions entre les partisans d'une entrée en vigueur rapide soumise à la ratification minimale de 10 États ou une entrée en vigueur très contraignante soumise à la ratification de 25 États, à l'issue des débats l'article 14 constitue un compromis entre ces différentes positions, Convention BUNKER, art. 12 ; BOISSON (P.), « L'OMI adopte une nouvelles convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes », *DMF*, 618, 2001, p.665. Sur les circonstances de l'adoption de la Convention BUNKER 2001, voir notamment, BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} Édition, 2009, p. 1169 et s.

⁶⁴⁵ Convention internationale sur la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, art. 18.1. Au 31 décembre 2009, seuls 8 États avait ratifié cette convention, Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-general performs depository or other functions, 31 décembre 2009, www.imo.org (consulté en juin 2010).

⁶⁴⁶ La Convention adoptée à Hong-Kong en 2009 prévoit : « *La présente convention entre en vigueur 24 mois après la date à laquelle les conditions ci-après sont remplies :*

-1- au moins 15 États soit l'ont signée sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit ont déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion conformément à l'article 16 :

2- Les flottes marchandes des États mentionnés au paragraphe 1.1 représentent au total au moins 40% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce ; et

3- Le volume annuel maximal de recyclage de navires des États mentionnés au paragraphe 1.1 au cours des dix dernières années représente au total au moins 3% du tonnage brut de l'ensemble des flottes marchandes desdits États. », Convention de Hong-Kong, art. 17.

⁶⁴⁷ La Convention de Vienne sur le droit des traités : « *Le consentement d'un État à être lié par un traité s'exprime par la ratification :*

*pacta sunt servanda*⁶⁴⁸ et son intervention est donc essentielle pour renforcer la portée juridique d'une convention⁶⁴⁹. Pour chaque convention adoptée sous ses auspices, l'OMI est désignée comme dépositaire et est donc responsable de l'administration de ce processus⁶⁵⁰. A ce titre, après l'entrée en vigueur de la Convention, elle doit aussi assurer la communication entre les Parties contractantes⁶⁵¹. Cette mission donne lieu à une publication annuelle comportant l'ensemble des informations sur chaque convention : intitulés, dates importantes, amendements, liste des États Parties et tonnage mondial.

219. Si l'adoption de nouvelles conventions au sein de l'OMI doit être mesurée compte tenu de l'investissement nécessaire à leur application, elles sont un point fondamental de son action. L'adhésion d'un État lui confère des obligations à l'égard des autres États contractants et en l'absence de dispositions spécifiques, l'État souverain jouit de la liberté de choisir les modalités de mise en œuvre des mesures conventionnelles⁶⁵². Toute défaillance entraîne une violation de ses dispositions et engage la responsabilité de l'État sur le fondement de l'article 60 de la Convention de Vienne⁶⁵³. Les conventions adoptées sous les auspices de l'Organisation forment donc le socle de son action normative par laquelle, elle contribue à l'enrichissement du droit international à vocation universel. Les difficultés liées à l'adoption

a-lorsque le traité prévoit que ce consentement s'exprime par la ratification
b-lorsqu'il est établi que les États ayant participé à la négociation étaient convenus que la ratification serait requise ;
c-lorsque le représentant de cet État a signé le traité sous réserve de ratification ou
d-lorsque l'intention de cet État de signer le traité sous réserve de ratification ressort des pleins pouvoirs de son représentant ou a été exprimée au cours de la négociation. » Convention de Vienne relative au droit des traités, art. 14.

⁶⁴⁸ Convention de Vienne relative au droit des traités, Art. 26 .

⁶⁴⁹ Message from William A O NEIL, Secretary général International maritime organization, BIMCO bulletin 5/93, septembre/octobre, p.3.

⁶⁵⁰ La Convention de Hong-Kong prévoit le cadre des missions de dépositaire:

« 1- *La présente convention est déposée auprès du Secrétaire général, qui en adresse des copies certifiées conformes à tous les États qui l'ont signée ou qui y ont adhéré.*

2-*Outre les fonctions spécifiées dans d'autres dispositions de la présente Convention, le secrétaire général :*

1- informe tous les États qui ont signé la présente Convention ou qui y ont adhéré :

1.1- de toute nouvelle signature ou de tout dépôt d'un nouvel instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que de leur date ;

1.2- de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention ;

1.3- Du dépôt de tout instrument de dénonciation de la présente Convention ainsi que la date à laquelle ce dépôt est intervenu et de la date à laquelle la dénonciation prend effet ; et

1.4- des autres déclarations de la présente Convention, en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'Article 102 de la Charte des Nations Unies.

2- dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, en transmet le texte au Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies en vue de son enregistrement et de sa publication conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies. », Convention de Hong-Kong, art. 20.

⁶⁵¹ YOUNG (C.), Handbook on implementing international maritime safety conventions through national legislation, préparé par le Secrétariat de l'OMI.

⁶⁵² Pour un approfondissement de la notion de responsabilité internationale, DUPUY (P.-M), « Droit des traités, codification et responsabilité internationale », *AFDI*, Paris, 1997, p. 7 et s.

⁶⁵³ L'article 60 ouvre la possibilité pour les États contractants de décider d'une suspension totale ou partielle du traité en conséquence de la violation « substantielle » des dispositions d'une convention.

de nouvelles conventions qui se présentaient à nouveau au moment de leur révision ont incité les membres de l'Organisation à simplifier les procédures.

A.2- Le pouvoir délégué à l'OMI pour la modification des conventions

220. Chaque convention prévoit les conditions de sa modification⁶⁵⁴ qui font l'objet d'une attention particulière car elle influe sur l'efficacité des dispositifs qui sont amenés à évoluer. Les procédures d'amendement ne sont pas identiques selon les types de conventions : compte tenu de son objet, la Convention OMI est soumise à une procédure d'amendement spécifique basée sur des principes démocratiques et particulièrement contraignants étant donné le nombre d'États Parties⁶⁵⁵ ; les conventions techniques adoptées sous ses auspices présentent différentes procédures d'amendement qui traduisent le degré de protection résultant de la nécessaire conciliation de la protection des dispositifs avec l'adaptation des normes aux évolutions techniques⁶⁵⁶. Dans ce domaine, la convention OMI n'attribue aux organes pléniers aucune compétence générale pour la modification des conventions⁶⁵⁷.

221. Selon les principes classiques, les différentes conventions OMI prévoient une procédure d'acceptation explicite⁶⁵⁸. Différentes procédures d'amendement sont alors envisageables et impliquent soit l'intervention de l'OMI et de ses organes subsidiaires⁶⁵⁹ soit la réunion d'une conférence diplomatique⁶⁶⁰. Une même convention peut prévoir plusieurs

⁶⁵⁴ En vertu de la distinction généralement faite entre la révision et l'amendement d'une convention, la révision est une modification générale touchant l'ensemble des dispositions d'un traité alors que l'amendement est une modification partielle. La Charte des Nations Unies adopte cette distinction (art.108 et art.109) mais la notion de modification apparaît dans la Convention de Vienne (art.41).

⁶⁵⁵ La procédure d'amendement de la Convention OMI a été modifiée, l'article 52 disposait que la majorité qualifiée à l'Assemblée dont la majorité des membres du Conseil était nécessaire pour réviser la Convention constitutive, dans sa nouvelle version la Convention OMI stipule : « *Les amendements sont adoptés par l'Assemblée à la majorité des deux tiers des voix* », Convention OMI, art. 71.

⁶⁵⁶ La rigueur de la procédure d'amendement d'un texte élaboré sous les auspices de l'OMI tient le plus souvent du domaine dans lequel il intervient, force est de constater que les textes relatifs à une approche technique des problèmes soulevés par le transport maritime sont révisés plus facilement que des dispositions relatives à des problématiques politiques ou économiques, BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 158 ; QUEGUINER (J.), *De l'amendement des conventions internationales maritimes techniques et de leur remplacement*, Thèse de droit, Université de Bordeaux I, 1973; KBAIER (R.), *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'OMI : analyse méthodologique*, Thèse de droit, Université de Rennes, 1987, pp. 189-200.

⁶⁵⁷ Les institutions spécialisées des Nations Unies sont généralement chargées d'adopter les amendements aux conventions conclues sous leurs auspices, c'est le cas de l'OACI, de l'UIT, de l'OMM ou encore de l'OIT. Sur le droit des amendements voir notamment, DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A), *Droit international public*, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p.326 et s.

⁶⁵⁸ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 156.

⁶⁵⁹ Les dispositions de la Convention MARPOL prévoient que ses amendements sont adoptés par le CPMM selon la procédure de l'acceptation explicite.

⁶⁶⁰ Une conférence internationale a été convoquée par l'Assemblée de l'OMI du 10 au 14 octobre 2005 afin d'adopter une révision à la Convention de Rome du 10 mars 1988 sur la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime et à son protocole applicable aux plates formes fixes situées sur le plateau continental. Cette révision fait suite à la Résolution A 924 adoptée lors de la vingt-deuxième session de l'Assemblée en 2002, « October conference to revise key security instruments », *IMO News*, n°3, 2005, p. 8; « Revised treaties to address unlawful acts at sea adopted at international conference », *IMO News*, n°4, 2005.

procédés de révision liés à la nature des dispositions conventionnelles auxquelles ils se rapportent et l'objectif de l'Organisation est de permettre la révision des conventions dans un délai raisonnable. La procédure par examen de l'OMI est la plus utilisée, elle suppose la participation des comités qui examinent les propositions conformément au processus décisionnel d'usage. Si les membres des comités consultés adoptent la proposition, elle est ensuite soumise à tous les membres de l'Organisation ainsi qu'à tous les États Parties à la Convention. La diffusion du texte par le Secrétariat aux États intervient généralement six mois avant l'examen par l'Assemblée. La révision est alors adoptée le plus souvent par un vote à la majorité qualifiée pendant la session de l'Assemblée avant que le texte ne soit soumis aux États Parties à la convention en vue de leur approbation et acceptation. La procédure par convocation d'une conférence diplomatique est utilisée sur demande d'un État Partie à la convention à la condition qu'il soit soutenu par, dans le cas le plus général, un tiers des États contractants. L'adoption se fait à la majorité qualifiée des États contractants présents et votants conformément aux dispositions de la convention. Le Secrétariat de l'OMI est ensuite chargé de communiquer cet amendement à tous les États Parties à la convention en vue de leur approbation puis d'enregistrer l'approbation ou de l'acceptation des États. Enfin, l'entrée en vigueur des amendements combinent deux conditions similaires à celle prévue pour les conventions: le nombre d'États qui ratifient l'amendement et le tonnage que ces États représentent⁶⁶¹. Ces différentes procédures limitent les modifications aux conventions au mépris de leur adaptation et ces modalités se sont révélées particulièrement dommageables pour les normes techniques qui nécessitaient une modification régulière.

222. L'évolution constante et rapide de l'industrie maritime mit très vite en évidence les limites de ce système. Le rythme des révisions des conventions techniques mena à une accumulation des amendements dont l'entrée en vigueur n'intervenait jamais. C'est ainsi que la Convention SOLAS adoptée en 1960 a permis d'engager une transformation dans la démarche de l'Organisation. Dès l'entrée en vigueur de la Convention SOLAS en 1965, une série d'amendements fut adoptée entre 1966 et 1976⁶⁶². La procédure d'amendement prévoyait alors que l'entrée en vigueur nécessitait l'acceptation par les deux tiers des Parties à la Convention. Compte tenu de l'accroissement des États Parties à la Convention, cette

⁶⁶¹ La procédure d'amendement de la Convention MARPOL exige une acceptation par les deux tiers des parties à la Convention qui doivent représenter au moins 50% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, Convention MARPOL, art 16.2.f et i.

⁶⁶² La Conférence de 1960 adopta une cinquantaine de résolutions destinées à engager les travaux de l'Organisation sur différentes thématiques et de contribuer ainsi à enrichir son texte. Ces résolutions prévoyaient par exemple l'élaboration d'un code international uniformisé portant sur le transport de marchandises dangereuses. « La convention SOLAS : convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer », *Reflets de l'OMI*, octobre 1998, www.imo.org, (consulté en juin 2010).

condition allongeait les délais d'application des amendements et compromettrait l'avenir de la Convention dans son ensemble. En conséquence, les membres de l'OMI décidèrent d'adopter une nouvelle convention qui eut pour effet d'intégrer l'ensemble des amendements adoptés depuis 1960. Cette version de la Convention SOLAS fut adoptée en 1974. Des questions similaires se posaient sur les conventions relatives aux mécanismes d'indemnisation des dommages dus à la navigation⁶⁶³.

223. Pour parer au vieillissement de leurs conventions, les membres de l'OMI acceptèrent la simplification de la procédure d'acceptation des amendements afin d'en accélérer l'entrée en vigueur. Une étude présentée au Conseil lors de sa vingt-deuxième session en 1969, mit en évidence la nécessité de faire évoluer les procédures d'amendement pour permettre à l'Organisation de conserver sa compétence technique⁶⁶⁴. Finalement, il ne s'agissait pour l'OMI que de s'aligner sur la pratique d'autres organisations internationales du système des Nations Unies⁶⁶⁵. En 1971, suite à cette étude, l'Assemblée de l'OMI adopta la Résolution A 249 (VII) qui enjoint aux États membres de réfléchir sur une procédure d'amendement « *qui soit plus adaptée à l'évolution des progrès techniques et des besoins sociaux et qui permet*

⁶⁶³ La révision de la Convention internationale sur la responsabilité civile des propriétaires de navires pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures a souligné les effets néfastes de la lourdeur des procédures d'amendement. Le naufrage du pétrolier Malgache le *Tanio* a mis en évidence les insuffisances du système conventionnel proposé par l'OMI. L'échec de l'adoption du Protocole du 25 mai 1984 n'a fait que confirmer les faiblesses d'un tel système compte tenu de l'adoption au lendemain de la catastrophe de l'*Exxon Valdez* de l'Oil Pollution Act par les États-Unis. SHI (L), « Successful Use of the tacit acceptance procedure to effectuate progress in international maritime law », *USF maritime law journal*, vol. 11, n°2, 1999, p. 314 et s; BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, p. 1164 et s.

⁶⁶⁴ La nécessité d'adopter un nouveau procédé d'amendement résulte principalement des difficultés rencontrées pour amender la Convention SOLAS de 1960. Dès son origine, la Convention SOLAS prévoyait sa mise à jour au moyen d'amendements adoptés au fur et à mesure des besoins. Malheureusement la procédure d'amendement prévue par la Convention s'est révélée si lente et si compliquée dans la pratique qu'aucun des amendements adoptés par l'OMI depuis 1966 n'est entré en vigueur. Comme la mise à jour de la Convention était indispensable au renforcement de la sécurité en mer, il a été décidé d'adopter une nouvelle convention qui reprendrait non seulement tous les amendements apportés à la version 1960 mais définirait également une nouvelle procédure. J/6777, « Les cinquante premières années de l'OMI », Focus on IMO www.imo.org (consulté en juin 2010); BEKIASHEV (K.A.) et SEREBRIAKOV (V.), *International Marine Organization, Essays on structure and activities*, La Hague, Martinus Nijhoff Publishers, p.49; QUEGUINER (J.), *De l'amendement des conventions internationales maritimes techniques*, Thèse de droit, Université de Bordeaux, 1973; OZCAYIR (Z.O.), *Port state control*, London Singapour, LLP, 2^{nde} édition, 2004, p. 48-49.

⁶⁶⁵ Une étude comparative a été menée et examinée lors de la septième session de l'Assemblée en 1971, cette étude portait sur les procédures de quatre autres institutions spécialisées des Nations Unies : l'Organisation de l'aviation civile (OACI), l'Union internationale des télécommunications (UIT), l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et l'Organisation mondiale de la santé (OMS) : elle a mis en évidence qu'au sein de ces organisations il est généralement accepté que les amendements peuvent avoir force obligatoire sans nécessairement recourir à une acceptation ou à une ratification formelle. Compte tenu l'article 2 de sa Convention OMCI, les compétences de l'Organisation étaient purement consultatives, par conséquent, celle-ci n'est pas habilitée à adopter ou ratifier des conventions. L'étude concluait que « *pour harmoniser les méthodes et pratiques de l'OMCI avec celles des autres organisations, il faudrait apporter un changement soit à la structure constitutionnelle ou institutionnelle de l'Organisation elle-même, soit à la procédure et aux pratiques des conférences diplomatiques qui adoptent les conventions de l'OMCI elle-même; dans le second cas, les conférences diplomatiques réunies par l'OMCI devraient accorder une plus grande autorité aux organes de l'OMCI en matière d'examen et de révision des instruments.* » LEG XII/8, Annexe II, page 8 cité par OZCAYIR (Z.O.), *op cit*, p.49.

l'adoption des amendements dans les délais les plus rapides »⁶⁶⁶. La Convention SOLAS de 1974 intègre donc cette procédure d'amendement tacite comme le prévoit son article VIII pour tout amendement à son Annexe à l'exception du Chapitre I relatif aux dispositions générales qui concernent principalement les visites et la délivrance des certificats⁶⁶⁷. Dans le cadre de la procédure d'acceptation tacite, l'organe qui a adopté l'amendement fixe un délai⁶⁶⁸ au cours duquel les États contractants peuvent soit l'accepter, soit le refuser, soit s'abstenir. En l'absence d'objection dans les limites prévues par le texte, l'amendement entre en vigueur. Cette mesure eut pour effet de réduire considérablement la période entre l'adoption d'un amendement et son entrée en vigueur⁶⁶⁹. Sur les questions techniques, cette procédure contribua à la mise à jour des conventions et permit d'assurer leur durabilité⁶⁷⁰. Avec cette procédure, l'action continue de l'Organisation prit une nouvelle dimension⁶⁷¹.

224. La simplification de la mise à jour des conventions est un progrès incontestable, toutefois la systématisation de l'usage de la procédure d'acceptation tacite a nécessité quelques limites. D'abord, sur le modèle de la Convention SOLAS de 1974, cette procédure ne concerne que les mesures techniques d'un dispositif. Ensuite, l'augmentation de la fréquence de révision des conventions⁶⁷² a mis en difficulté certains États compte tenu de l'investissement nécessaire à l'application des nouvelles normes. L'OMI développa donc son programme d'assistance technique et chercha à limiter l'adoption de nouvelles mesures

⁶⁶⁶ Au cours des différentes études, il ressort que l'Assemblée a envisagé deux procédures qui pourraient permettre d'accélérer la procédure d'amendement : il s'agissait d'accroître les pouvoirs de l'Organisation en matière de révision des conventions soit par la modification des dispositions des conventions existantes soit par la modification des dispositions de la charte constitutive, LEG XII/13/1, cité par OZCAYIR (Z.O.), *op cit*, p.49.

⁶⁶⁷ « *Un amendement à l'Annexe I, à l'exclusion du Chapitre I est réputé avoir été accepté: [...] à l'expiration de toute période, qui ne pourra toutefois être inférieure à un an, s'il en décidé ainsi au moment de son adoption par une majorité des deux tiers des gouvernements contractants présents et votants au sein du Comité de la sécurité maritime élargi. Toutefois si pendant la période ainsi spécifiée plus d'un tiers des gouvernements contractants, ou des gouvernements contractants dont la flotte marchande représente au total cinquante pour cent au moins du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce notifient au Secrétaire général de l'Organisation qu'ils élèvent une objection contre cet amendement, celui-ci est réputé ne pas avoir été accepté.* » Convention SOLAS 1974, article 12/b/VI/2/bb.

⁶⁶⁸ Le délai était nécessaire car le principal grief formulé contre les procédures classiques d'amendement était leur lenteur. Selon le CSM, un moyen d'accélérer le processus était de « *préciser un délai d'entrée en vigueur après l'adoption de l'amendement par l'Assemblée qui serait respecté sauf si l'amendement était explicitement rejeté par un certain nombre de gouvernements contractants* », MSC XXV/13 para 18c.

⁶⁶⁹ HENRI (C.), *The carriage of goods by sea: the role of the International Maritime Organisation in international legislation*, Londres, 1985, p. 140.

⁶⁷⁰ « L'OMI 1948-1998 : une longue évolution », *Reflets de l'OMI*, OMI publication, www.imo.org (consulté en avril 2010) ; BOISSON (P.), *Politique et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 159, DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle Organisation Maritime Internationale », *AFDI*, 1976, p.470.

⁶⁷¹ « *This procedure not only enables the IMO to respond promptly to developing technology and shorten the time frame in which most convention amendments enter into force, it also aids the IMO in its efforts to create liability and compensation regime that keeps pace with the impact of inflation* », SHI (L.), « Successful Use of the tacit acceptance procedure to effectuate progress in international maritime law », *USF maritime law journal*, vol. 11, n°2, 1999, p. 302.

⁶⁷² SHI (L.), *op cit*, p. 310.

conventionnelles. Le dispositif prévu par les résolutions A 500⁶⁷³ et A 998⁶⁷⁴ préconise d'envisager les nouvelles initiatives à la lumière de leurs répercussions financières et techniques pour les États. Avec l'acceptation tacite, l'action normative de l'Organisation a peu à peu progressé vers la mise en place d'un processus continu qui a valorisé l'adoption de normes non conventionnelles.

B- Le recours au droit mou : une action privilégiée

225. Dans le cadre des normes techniques de sécurité maritime, les recommandations permettent à l'OMI de compléter son action normative en enrichissant le socle conventionnel. L'émergence de ces mesures participe à ce que la doctrine désigne comme le développement du droit mou⁶⁷⁵. Comme l'ensemble des décisions prises au sein de l'Organisation dépend de la volonté politique des États membres et que le travail de l'Organisation se fait de plus en plus pressant, il est essentiel que la technique conventionnelle ne soit pas le seul outil d'harmonisation du droit de la navigation maritime. Dans ce sens, les normes non conventionnelles sont définies comme « *tous documents écrits émanant des États aptes à produire des effets de droit mais qui n'ont pas la rigueur des engagements conventionnels* »⁶⁷⁶. Sur le fondement du socle conventionnel, l'OMI privilégie cette méthode de travail pour traiter la multitude de questions qui lui sont soumises⁶⁷⁷. Deux catégories d'actes se différencient : les mesures d'ordre interne destinées à organiser les travaux au sein même de l'Organisation et les mesures d'ordre externe qui visent à être appliquées par ses membres. L'adoption de telles mesures par les organes de l'OMI est soumise à un contrôle

⁶⁷³ Rés A 500 (XII), Objectifs de l'Organisation pour les années 1980, adoptée par l'Assemblée le 20 novembre 1981.

⁶⁷⁴ Rés A 998 (25), Nécessités de renforcer les capacités lors de l'élaboration et de l'application de nouveaux instruments et lors de la modification d'instruments existants, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007.

⁶⁷⁵ En l'absence de définition précise, le droit mou traduit de l'anglais « soft law » est considéré comme l'ensemble des normes à valeur de recommandation par opposition au droit dur constitué des instruments juridiques qui imposent des obligations, SCAZ (P.C.), « International norm-making », in *Environmental change and international law*, Edition Brown Weiss, Tokyo United Nations University 1992 ; WEIL (P.), « Vers une normativité relative en droit international », *RGDIP*, 1982, p. 6. Ce concept est apparu et s'est développé en matière de droit international de l'environnement, KISS (A.) et BEURIER (J.-P.), *Droit international de l'environnement*, Paris, Éditions A. Pédone, 4^{ème} édition, 2010. L'utilisation des mesures non conventionnelles s'est généralisée malgré les réserves relatives à leur effectivité. La doctrine considère en majorité que l'émergence d'un droit mou est préjudiciable à l'effectivité des règles. Ce type de procédé laisse libres les États de suivre ou d'ignorer les simples recommandations qui leur sont adressées par les organisations internationales, Alexandra BELLAYER-ROILLE souligne que « *L'absence de contrainte juridique (...) est l'une des caractéristiques majeures de nombreuses normes internationales. Ce défaut de force obligatoire handicape l'efficacité des normes et peut devenir source de confusion et de divergence. En effet, il ne s'agit, en somme, que d'invitations à adopter un comportement déterminé* », BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques européennes*, Thèse de droit, Université de Rennes, Éditions Apogée, 2000, p. 65.

⁶⁷⁶ COMBACAU (J.) et SUR (S.), *Droit international Public*, Paris, Montcrétien, 1993, p. 662.

⁶⁷⁷ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p.53.

strict des États et ne constitue nullement l'attribution d'un pouvoir normatif autonome⁶⁷⁸. La multitude de ces mesures (B.1) renforce l'action normative de l'Organisation en dépit des limites de leur portée juridique⁶⁷⁹ (B.2).

B.1- La diversité avantageuse des actes non-conventionnels

226. Les actes unilatéraux attribués à l'OMI⁶⁸⁰ sont adoptés par les membres selon les usages du processus décisionnel, ils peuvent prendre des formes très différentes. La Convention OMI reconnaît une compétence générale de l'Assemblée pour formuler des recommandations aux membres⁶⁸¹ mais l'ensemble des organes ont la faculté d'émettre des recommandations.

227. Certains auteurs dénoncent le laxisme juridique dont font preuve les organisations internationales dans la désignation des actes non contraignants⁶⁸² et la Convention OMI contient une variété de termes pour désigner les actes émanant des différents organes : rapport, recommandation, résolution, règle, décision, directive, circulaire ou lettre circulaire ; l'ambiguïté résultant de l'utilisation approximative des différents termes contribue à rendre floue la portée de ces différents actes. Pour certains documents, leur nature et leur fonction semblent évidentes : c'est ainsi que les rapports sont les comptes rendus destinés à informer leurs destinataires. En revanche pour les autres documents, il est plus difficile de les différencier et de définir plus précisément leur portée. Chacun des organes peut adopter des actes et en choisir la forme en fonction de ses objectifs. Dès lors, seule la pratique peut véritablement éclairer l'usage fait de ces instruments.

228. La Convention OMI fait le plus souvent référence aux recommandations. Ce terme

⁶⁷⁸ DUPUY (R.J.) (Dir.), *Manuel sur les organisations internationales*, La Haye, Académie du droit international de La Haye, Martinus Nijhoff publishers, 2^{ème} édition, 1998, p. 453

⁶⁷⁹ MENSAH (T.A.) et ZIMMERLI (C.H), « L'activité réglementaire de l'OMCI », in *Méthodes et techniques actuelles d'élaboration du droit international* Colloque de Toulouse, SFDI, Éditions A. Pédone, 1973, p. 45.

⁶⁸⁰ L'acte unilatéral est défini comme l'acte imputable à un seul sujet de droit international, DAILLET (P), FORTEAU (M.) et PELLET (A), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 394.

⁶⁸¹ Parmi les fonctions de l'Assemblée, cette dernière est chargée de :

« i- remplir les fonctions dévolues à l'Organisation, sous la réserve que l'Assemblée renverra au Conseil les questions visées aux paragraphes a) et b) de l'article 2 pour qu'il formule, à leur sujet des recommandations ou propose des instruments appropriés ; sous réserve en outre que tous instruments ou recommandations soumis par le Conseil à l'Assemblée et que celle-ci n'aura pas acceptés seront renvoyés au Conseil pour nouvel examen, accompagnés éventuellement des observations de l'Assemblée.

j) recommander aux Membres l'adoption de règles et de directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires, à la lutte contre cette pollution et à d'autres questions concernant les effets de la navigation maritime sur le milieu marin assignées à l'Organisation aux termes ou en vertu d'instruments internationaux, ou l'adoption d'amendements à ces règles et directives qui lui ont été soumis » Convention OMI, art. 15.

Le terme recommandation est utilisé pour désigner les suggestions conseils de l'Organisation qui n'entraînent aucune conséquence juridique, SCHEMERS (H.G.) et BLOKKER (N.M.), *International institution law, unity within diversity*, 4^{ème} édition, Boston Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, § 1217, p765.

⁶⁸² DAILLET (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), DAILLET (P), FORTEAU (M.) et PELLET (A), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 404.

semble ne présenter aucune réelle difficulté et correspond à un acte non contraignant qui permet à l'Organisation d'inviter ses membres à adopter un comportement déterminé⁶⁸³. Les recommandations ne font finalement pas référence à un instrument spécifique mais délimitent les prérogatives propres de l'Organisation. Ainsi, même si ses compétences ont évolué, une grande partie de la mission de l'Organisation repose toujours principalement sur la formulation de conseils adressés à ses membres.

229. Les résolutions peuvent être émises par tous les organes de l'OMI. L'Assemblée n'adopte que ce type de document et la représentation de l'ensemble des membres en son sein confère aux résolutions une portée particulière qui justifie leur publication spécifique à la suite de chaque session. Parmi l'ensemble des résolutions adoptées par l'Assemblée depuis 1958⁶⁸⁴, certaines concernent le fonctionnement interne de l'Organisation⁶⁸⁵ ou des mesures proposées aux membres⁶⁸⁶. Le Conseil adopte aussi des résolutions dans le cadre de son mandat entre les sessions de l'Assemblée qui concernent principalement des questions d'ordre interne⁶⁸⁷. Les organes techniques de l'Organisation contribuent à l'enrichissement du socle conventionnel en adoptant eux aussi des résolutions qui contiennent soit des amendements soit des lignes directrices généralement prises sur le fondement de dispositions conventionnelles⁶⁸⁸. Selon nous, en considération de la pratique, l'utilisation du terme

⁶⁸³ « Résolution d'un organe international adressée à un ou plusieurs destinataires et impliquant une invitation à adopter un comportement déterminé, action ou abstention », VIRALLY (M.), « La valeur juridique des recommandations des organisations internationales », *AFDI*, 1956, p.66 cité par DAILLET (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 404 ; Ces résolutions sont définies comme un texte adopté de manière formelle par une organisation internationale, par une conférence internationale ou une association internationale, SALMON (J.) (Dir.), *Dictionnaire de droit international public*, Éditions Bruylant/ AUF, 2001, p. 937.

⁶⁸⁴ L'Assemblée a adopté depuis sa première session mille trente-deux résolutions. Ces dernières sont accessibles sur le site internet de l'OMI, www.imo.org (consulté en juin 2010).

⁶⁸⁵ C'est le cas notamment des règlements intérieurs, de l'élection de membres du Conseil, du programme de travail ou de l'adoption du budget. Sur les vingt-deux résolutions adoptées lors de la vingt-sixième session de l'Assemblée, huit concernaient des questions d'ordre interne.

⁶⁸⁶ Sur les vingt-deux résolutions adoptées lors de la vingt-sixième session de l'Assemblée, quatorze s'adressaient aux membres de l'Organisation : A1018 (26), Évolution du programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI ; A 1019, Amendements au code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, A 1020 (26), Amendements aux directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats ; A 1021 (26), Recueil de règles relatives aux alertes et aux indicateurs, A 1022 (26), Directives sur l'application du code international de gestion de la sécurité (Code ISM) par les administrations ; A 1023 (26), Recueil de règles relatives à la construction et à l'équipement des unités mobiles de forage au large ; A 1024 (26), Directives pour les navires exploités dans les eaux polaires ; A 1025 (26), Code de bonnes pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires ; A 1026 (26), Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes ; A 1027 (26), Délivrance du certificat prévu par la Convention sur les hydrocarbures de soute aux navires affrétés coque nue ; A 1029 (26), Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) ; A 1030 (26), Charte de l'Université maritime mondiale, A 1031 (26) Financement durable de l'Université maritime mondiale.

⁶⁸⁷ L'adoption de telles mesures s'appuie sur l'article 21 de la Convention OMI qui détaille les différentes missions du Conseil.

⁶⁸⁸ Ainsi, la Convention SOLAS attribue au Conseil de sécurité maritime la discussion et l'adoption des amendements aux dispositions des annexes de la Convention. Concernant les normes relatives au traitement des eaux de ballast, la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et

« *résolution* » pour désigner les actes adoptés au sein de l'OMI présente deux avantages : il permet de désigner indistinctement les mesures adoptées en vertu de ses pouvoirs consultatifs sur les questions maritimes et des pouvoirs de décision de l'Organisation pour les questions internes; elle présente en outre aussi l'avantage de renforcer l'influence morale de ces textes qui ne sont pas exclusivement associés à des mesures purement facultatives.

230. Les autres types de documents reposent sur le même procédé consensuel que les conventions ou les résolutions. Dans l'ordre interne, les « *circulaires* » sont des actes de communication entre l'administration et ses agents; toutefois, les relations entre l'OMI et ses membres ne peuvent pas être apparentées aux liens qui existent entre une administration et ses agents. Dans la pratique, ces circulaires sont adoptées par le Secrétariat sur demande des organes techniques pour encadrer des travaux⁶⁸⁹, compléter les dispositions d'une Convention⁶⁹⁰ ou appuyer la mise en œuvre d'une norme obligatoire⁶⁹¹. Sur un autre modèle, les lettres circulaires sont émises par le Secrétariat général pour communiquer avec les membres de l'Organisation en vertu de l'article 55 de la Convention OMI⁶⁹². La « *décision* » semble offrir davantage de rigueur en exprimant clairement l'engagement des décideurs à

sédiments des navires prévoit que « *le Comité [de protection du milieu marin] entreprend un examen pour déterminer s'il existe des technologies permettant de satisfaire à ladite norme [...] seules les Parties peuvent participer à la formulation des recommandations et aux décisions prises par le Comité à l'égard des amendements* ».

⁶⁸⁹ On peut assimiler les circulaires 1099 et 405 du CSM relatives aux méthodes de travail des comités à des documents administratifs ayant pour objectif d'établir des techniques de travail, toutefois ces directives s'adressent aux États membres qui participent aux travaux préparatoires au sein des comités. Une circulaire conjointe du CSM et du CPMM est venue relancer le processus de négociation sur l'élément humain : « *Les gouvernements membres, les organisations intergouvernementales et les organisations non gouvernementales sont invités à encourager les personnes ayant des compétences en matière d'élément humain à participer aux réunions appropriées des comités et des sous-comités.* », MSC-MEPC.7/Circ.2, Renforcement de la contribution de spécialistes de l'élément humain aux travaux de l'OMI, adoptée le 22 mai 2006.

⁶⁹⁰ Sur la question de la gestion des eaux de ballast, une circulaire du Secrétariat établit une liste des systèmes des gestions des eaux de ballast qui utilisent des substances actives, ayant obtenu une approbation initiale et une approbation définitive, BWB. 2/ Circ.11, Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires du 3 octobre 2007.

⁶⁹¹ Le Secrétariat émet des circulaires visant à renforcer l'information des États membres afin de faciliter la mise en œuvre des conventions. Suite à l'obligation d'appliquer le Code international pour l'application des méthodes d'essai au feu (Code FTP), le Sous-comité de la prévention de l'incendie d'établir a établi une liste des laboratoires d'essai reconnus et a chargé le Secrétariat d'en assurer la mise à jour: « *considérant qu'il serait utile, pour sa mise en application, de diffuser une liste des laboratoires reconnus par les Administrations intéressées qui sont en mesure de réaliser des essais au feu conformément aux dispositions du Code* », Circulaire FP.1/Circ 34, Liste des laboratoires d'essai reconnus, 7 janvier 2008.

⁶⁹² La Convention OMI mentionne : « *Le Secrétaire général est chargé de tenir les Membres au courant de l'activité de l'Organisation. Tout Membre peut accréditer un ou plusieurs représentants qui se tiendront en rapport avec le Secrétaire général* », Convention OMI, art. 55. Ces lettres peuvent être adressées à tous les membres ou une partie d'entre eux et peuvent concernés tout type d'information. Ainsi suite à l'explosion de la plateforme *Deepwater Horizon*, le Secrétaire général a diffusé un document des États-Unis sous forme de lettre circulaire (lettre circulaire n° 3059). Suite à l'adoption des amendements à la Convention SOLAS lors de la quatre-vingt-sixième session du CSM, le Secrétaire générale a diffusé le projet adoptée par lettre circulaire adressée à tous les membres (lettre circulaire n° 3064). A d'autres occasions, le Secrétaire général communique des informations administratives comme les vacances de poste par lettre circulaire (lettre circulaire n° 3032).

respecter plusieurs points à l'issue d'une délibération⁶⁹³. Ces mesures sont donc exclusivement d'ordre interne et concernent généralement l'obligation des membres observateurs, le programme de travail ou le budget. Le terme « *directive* » est entendu comme l'instruction d'un organe adressée à un autre. Dans la pratique de l'OMI, les directives ne sont pas utilisées pour imposer davantage de rigueur qu'une recommandation, on parle de lignes directrices qui visent à orienter l'action des organes techniques ou des membres⁶⁹⁴.

231. Divers termes sont donc employés pour désigner les différentes décisions qui sont prises ; le choix des instruments se fait en considération des buts recherchés et du degré d'importance de la recommandation. La finalité de ces décisions est de compléter le droit applicable, de coordonner l'action des États et de les assister dans la mise en œuvre des dispositions conventionnelles adoptées sous l'égide de l'OMI. Dans la mesure où ces décisions ne constituent pas un engagement formel des États, leur procédure d'adoption est souvent moins longue car elle ne soulève pas les mêmes oppositions politiques. Dès lors, leur avantage est de permettre à l'Organisation d'y détailler les enseignements du terrain afin d'étoffer le socle conventionnel et renforcer l'efficacité des normes. Dans ce sens, ces mesures sont destinées à : traiter des questions non abordées par les conventions, associer l'OMI à une initiative privée, préparer le développement d'une nouvelle norme conventionnelle et permettre de combler les lacunes de la réglementation maritime⁶⁹⁵. Les recommandations de l'Organisation peuvent aussi servir à l'assistance des États dans l'élaboration de leur législation nationale.

232. Conformément aux dispositions de sa Convention constitutive, l'OMI dispose d'une compétence étroite de recommandation aux membres, elle exploite celle-ci à son maximum. L'émergence d'un nombre important de codes et recueils traduit le rôle essentiel de l'Organisation car ils contribuent au renforcement de la cohérence des réglementations foisonnantes en matière de sécurité maritime⁶⁹⁶. Les codes ont pour objectif d'uniformiser les pratiques et de renforcer l'efficacité des conventions sans qu'ils aient nécessairement une

⁶⁹³ « *Au sens technique, il désigne un acte imputable à l'Organisation qui crée des obligations à la charge de ses destinataires, qu'ils soient soumis à l'ordre juridique de l'Organisation (acte autonormateur) ou que ses destinataires opèrent à l'extérieur de l'ordre juridique interne de l'Organisation internationale (acte hétéro-normateur)* », SALMON (J.) (Dir), *Dictionnaire de droit international public*, Éditions Bruylant/ AUF, 2001, p. 298.

⁶⁹⁴ Ainsi lors de sa dix-huitième session, le Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon travaille sur l'adoption de Directives PSC sur la durée du travail des gens de mer et de Directives PSC dans le contexte de la Convention du travail maritime, 2006, FSI 18/8, Document de travail, présenté le 21 mai 2010.

⁶⁹⁵ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 165.

⁶⁹⁶ « *Les Codes ont généralement une plus grande portée et sont plus volumineux que les recommandations mais ils ont le même effet juridique* », MENSAH (T.A.) et ZIMMERLI (C.H.), « L'activité réglementaire de l'OMCI », in *Méthodes et techniques actuelles d'élaboration du droit international* Colloque de Toulouse, SFDI, Éditions A. Pédone, 1973, p. 36.

force obligatoire. Leur nature hybride contribue à rendre floue la limite entre les normes contraignantes et les normes incitatives. Lorsqu'ils ne sont pas contraignants, ils sont une référence⁶⁹⁷, dans certains cas, ils sont intégrés aux dispositifs conventionnels pour devenir obligatoires ce qui constitue une transformation de la nature juridique de ces actes.

B.2- La portée normative limitée des recommandations

233. Les recommandations adoptées par les organes de l'OMI n'ont pas de force obligatoire bien que leur portée soit réelle car la force du droit mou émane de l'autorité morale de son auteur. L'OMI privilégie l'adoption d'actes non contraignants qui présentent l'avantage de faciliter la prise de décision dans le cadre d'une démarche incitative⁶⁹⁸ ; ce procédé permet d'éviter les blocages ou l'allongement de négociations parfois stériles et de maintenir le dialogue entre les membres. L'adoption régulière des recommandations permet l'examen continu des instruments de l'OMI sans aboutir à l'engorgement du processus normatif provoqué par l'adoption systématique de normes conventionnelles. C'est ainsi que progressivement, les règles internationales s'enrichissent et entraînent la flexibilité du droit⁶⁹⁹. La portée de ces actes unilatéraux est toutefois difficile à définir.

234. Les résolutions relatives aux questions traitées en matière de transport maritime n'ont pas par définition de portée juridique⁷⁰⁰. Ce principe souffre toutefois quelques exceptions : le cas des recommandations intégrées par les États dans la législation nationale ou dans un texte conventionnel et le cas des recommandations à l'origine de la création d'une coutume internationale. Si les États ont adopté une recommandation et l'ont incorporée dans leur droit interne, celle-ci produit des effets juridiques. Dans ce cas, la portée juridique de la recommandation émane de l'acte interne qui lui a donné force juridique. L'État souverain

⁶⁹⁷ Le cas du code des enquêtes sur les morts et accidents maritimes est très révélateur de l'intérêt que représente une codification ; c'est la méthode privilégiée pour uniformiser des pratiques hétérogènes qui mettent en péril la cohérence de la réglementation internationale et pour créer des inégalités importantes au sein de la flotte mondiale.

⁶⁹⁸ « Celle-ci sont prises dans les marges de la réglementation juridique, pour inciter les États destinataires à adopter un comportement déterminé dans un domaine où ils ont conservé leur liberté d'action. Elles traduisent souvent la conviction de leurs auteurs que, pour des raisons diverses, aucune obligation juridique ne peut être mise à la charge de ces États, ou qu'aucun engagement contraignant n'a de chances d'être accepté par eux. », VIRALLY (M.), « La valeur juridique des recommandations des organisations internationales », *AFDI*, 1956, p. 76. La liste des instruments non-contraignants de l'Organisation présente 955 actes adoptés par les différents organes permanents. MSC 87/ INF.7, Implementation of instruments and related matters, déposé par le Secrétariat pour la quatre-vingt-septième session du CSM le 3 mars 2010.

⁶⁹⁹ WEIL (P.), « Vers une normativité relative en droit international », in *Écrits de droit international*, Paris, PUF, 2000, pp.21-56 ; CASTADENA (J.), *Legal effects of United Nations resolutions*, Colombia university Press, 1969, p. 2.

⁷⁰⁰ « L'Assemblée, le CSM, le CPMM ont adopté plusieurs centaines de codes, recueils de règles, directives, recommandations, résolutions. Les nuances terminologiques qui se cachent derrière ces appellations n'entraînent aucune conséquence juridique. Par définition, les recommandations ne possèdent aucun caractère juridique obligatoire », BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 53.

peut alors modifier ou abroger cet acte interne par un acte de même nature. La recommandation ne lui impose certes pas d'obligations internationales mais montre néanmoins l'impact d'une telle décision. Les États peuvent aussi décider d'intégrer certaines recommandations dans un texte conventionnel. L'incorporation des codes et des directives est possible selon la procédure d'amendement sans nécessiter la création d'une nouvelle convention. Cette technique correspond nettement au souci d'une élaboration progressive du droit international⁷⁰¹. De plus, les recommandations adoptées au sein de l'OMI peuvent progressivement avoir une portée juridique si elles contribuent à la naissance d'une pratique uniforme de nature à faire naître une coutume internationale⁷⁰².

235. La procédure consensuelle suscite une démarche compromissaire qui stimule la négociation et fait naître une obligation morale qui dépend de la légitimité de l'Organisation. L'effectivité des actes non contraignants est aujourd'hui admise même si leur application dépend de la volonté politique des destinataires⁷⁰³. Une recommandation adoptée par l'OMI peut être un instrument de pression important sur les États car sa portée normative émane alors de la force politique dont elle bénéficie compte tenu de sa reconnaissance morale⁷⁰⁴ à

⁷⁰¹ Le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS) a été adopté par la Conférence des gouvernements contractants à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, tenus à Londres du 9 au 13 décembre 2002, par une résolution qu'elle a adoptée le 12 décembre 2002. Une autre résolution porte adoption de amendements aux chapitres V et XI de la Convention SOLAS en vertu desquels le Code deviendra obligatoire le 1er juillet 2002 s'ils sont réputés avoir été acceptés le 1^{er} janvier 2004. Le Code international de la gestion de la sécurité (Code ISM) est issu de l'adoption de plusieurs Directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, que l'Assemblée de l'OMI a adoptées en 1989 par la Résolution A 647 (16), ainsi que des directives révisées, adoptées deux ans plus tard par la Résolution A 680 (17). Dans sa forme actuelle le Code ISM a été adopté en 1993 par la résolution A 741 (18) puis modifié par la résolution MSC 104 (73).

⁷⁰² OKERE (O.), «The technique of international maritime legislation», *International and Comparative Law Quarterly*, vol.30, juillet 1981, p. 532, Merialdi (A.), «Legal restraints on navigation in marine specially protected areas», chapitre III de *Marine Areas*, in SCOVAZZI (T.), *The general aspects and the Mediterranean Regional System*, Kluwer international law, 1999, p.36. La coutume internationale comme source de droit international est reconnue par l'article 38 de la Convention de Vienne relative aux droits des traités. Sur la naissance de la coutume internationale voir notamment DAILLET (P), FORTEAU (M.) et PELLET (A), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} Édition, 2009, p. 353 et s. Sur le rôle des organisations internationales dans le processus coutumier, voir notamment CAHIN (G.), *La coutume internationale et les organisations internationales : L'incidence de la dimension institutionnelle sur le processus coutumier*, Paris, Editions A Pédone, 2001.

⁷⁰³ Le Professeur VELLAS (M.) a ainsi souligné le développement d'un « pragmatisme juridique de moins en moins soucieux des formes notamment traditionnelles.(...) La pratique internationale utilise soit un assouplissement de la procédure conventionnelle soit des instruments juridiques informels, très divers, dont le choix est commandé par le résultat à atteindre, c'est-à-dire l'adoption et l'application effective de la décision utile. Et cela même si, au plan international, il n'y a qu'un simple accord tacite qui constitue le fondement d'un faisceau de décisions internes comparables. L'essentiel étant que, dans les ordres juridiques internes, des décisions nationales soient prises qui traduisent en réalités juridiques internes l'accord de base adopté, au plan international, en fait, c'est-à-dire sans aucune forme », VELLAS P, « Les sources informelles du droit international public », in *L'élaboration du droit international public*, Colloque de Toulouse, Paris, SFDI, Édition A. Pédone, 1974, p. 70 ; cité par GONZALEZ (G.), *La pratique du consensus à l'ONU*, Thèse de droit, Université de Toulouse, 1981, p. 146.

⁷⁰⁴ Ainsi, les recommandations de l'Organisation recouvrent une force normative, ce qui fait écrire à Mireille Delmas-Marty que : « c'est peut être ici qu'interviennent les forces imaginantes, comme moyen d'adapter la

défaut de s'appuyer sur des mécanismes de contrainte. Les efforts de l'Organisation pour renforcer la portée politique des actes unilatéraux à destination des membres sont alors essentiels: mettre en évidence les atouts des différentes recommandations qui progressivement mènent à l'adoption d'une norme contraignante, développer un concept globalisant qui a pour effet de brouiller les différences de portée des actes contraignants et non contraignants⁷⁰⁵ ou renforcer les missions d'assistance technique. L'adoption combinée d'actes conventionnels et de recommandations a donc permis à l'Organisation d'inscrire son action dans la continuité. L'ajustement de sa politique normative met en évidence l'accélération du procédé d'adoption de nouveaux instruments qui l'ont progressivement obligée à étendre son action sur l'aspect matériel de ses instruments.

PARAGRAPHE II- ÉVOLUTION MATÉRIELLE DES INSTRUMENTS NORMATIFS

236. Les catastrophes maritimes ont systématiquement précédé l'adoption de nouvelles normes au sein de l'OMI⁷⁰⁶. L'augmentation du trafic et la modification des navires ont aussi stimulé l'adoption de règle pour l'organisation et l'encadrement de la navigation maritime. Les évolutions techniques, économiques et géopolitiques du secteur maritime ont donc contraint l'Organisation à adopter une approche purement réactive : soumise à la volonté collective de ses membres, l'action normative de l'OMI, stimulée par l'urgence, épouse ainsi les situations de fait auxquelles la norme doit répondre. Conformément à ces principes de fonctionnement, l'action de l'Organisation s'intensifie sans que ses moyens n'augmentent; dans ce contexte, l'hyper-technicité de ses normes ne facilite pas leur mise en œuvre et son action est purement réactionnelle(A). Pour enrayer cette évolution défavorable au renforcement de ses travaux, des initiatives prudentes s'appuient sur l'évaluation du risque (B).

A- Les limites de l'action normative réactionnelle

237. Traditionnellement deux facteurs peuvent être mis en avant pour expliquer l'initiative

force normative du droit à la dynamique perturbatrice des forces sociales », DELMAS-MARTY (M.), « Post scriptum sur les forces imaginantes du droit », in THIBIERGE (C.) et Alii, *La force normative*, Paris, LGDJ, 2009, p. 849.

⁷⁰⁵ Le concept de culture axée sur la sécurité produit ce type d'effet. Fondé sur l'idée d'un comportement vertueux, cette notion est définie par le Royaume-Uni comme : « *une culture dans le cadre de laquelle s'exerce un effet important, reposant sur des informations valables, pour réduire les risques menaçant les personnes, les navires et le milieu marin jusqu'à un niveau qui soit aussi bas que possible. En particulier, une organisation qui s'efforce d'atteindre ce but se verra récompensée par des avantages économiques et sociaux résultant du maintien d'un équilibre sain entre la sécurité et le commerce* », MSC 77-17, Rôle de l'élément humain, Définition d'une culture axée sur la sécurité, déposé par le Royaume-Uni pour la soixante-dix-septième session du CSM le 20 février 2003.

⁷⁰⁶ Annexe : Dates clefs dans l'histoire de l'Organisation, p. 595.

d'élaboration des normes au sein de l'OMI : la réponse à une situation d'urgence face à une catastrophe maritime et les besoins récurrents constatés par les membres de l'Organisation. C'est ainsi que la norme OMI est essentiellement réactionnelle. Par conséquent, la compilation de textes correspondant à des situations de faits spécifiques ne favorise pas leur mise en œuvre. En effet, le « *développement arithmétique des textes* »⁷⁰⁷ rend le droit applicable complexe et rigide.

238. La diversité que présente le transport par voies maritimes a pour conséquence la multiplication des normes qui lui sont applicables et un haut degré de précision de ces réglementations. Les textes techniques de l'OMI entrent alors dans trois champs principaux que sont la sécurité maritime, la protection de l'environnement et la sûreté maritime. Entre chaque domaine, des passerelles existent et le cloisonnement dans le traitement des questions maritimes ne correspond pas à l'interdépendance et à la complémentarité des différents concepts. Si la réglementation internationale se veut la concrétisation d'une approche holistique, son étude nécessite a contrario que ses champs soient dissociés.

239. La sécurité maritime n'est pas, selon nous, une notion globalisante car elle correspond à une approche spécifique des dangers encourus et générés par le navire et son exploitation. En matière de sécurité maritime, la typologie des navires⁷⁰⁸ constitue alors la base de la réglementation qui intègre leur phase de construction, d'exploitation et de navigation. Dans ce champ précis, le principe de sécurité maritime s'accorde avec les spécificités techniques du navire et de la navigation. En matière d'environnement maritime, l'adoption des instruments internationaux s'appuient sur la différenciation des types de pollution. Le navire est aussi un élément important mais en tant que source de pollution. C'est ainsi que, par exemple, la Convention MARPOL adoptée en 1978, concerne les pollutions par les navires (hydrocarbures, substances liquides nocives, substances dangereuses transportées en colis, les eaux usées, les ordures et la pollution atmosphérique), la Convention BWM les espèces transportées par les eaux de ballast ou la Convention AFS les peintures nocives utilisées sur la coque des navires. En outre, en matière de pollution, l'OMI a adopté plusieurs conventions relatives à l'indemnisation des dommages causés par les navires⁷⁰⁹. Dans une autre logique, la sûreté maritime concerne davantage les normes fondées sur la caractérisation de la menace au maintien de l'ordre sur et autour du navire; les mesures varient alors en fonction de la probabilité et de la nature de la menace. Par essence, ces normes prennent en compte la

⁷⁰⁷ ODIER (F.), « La sécurité maritime : une notion, le rôle des organisations internationales dans son élaboration », *ADMer*, Tome III, 1998, p. 239.

⁷⁰⁸ Annexe : Les types de navires, p. 619.

⁷⁰⁹ Annexe : Les Conventions internationales de l'OMI, p. 604.

menace qui induit la définition de critères de prévisibilité proche de la notion de risque ; dès lors, l'émergence des travaux sur la sûreté maritime ont, selon nous, ouvert de nouvelles perspectives aux travaux de l'OMI consistant dans la prise en compte de l'évaluation du risque.

240. Plusieurs facteurs sont à l'origine du développement des activités de l'OMI. Le premier est le développement sans précédent des technologies dans tous les domaines en rapport avec le transport maritime. L'OMI doit alors jouer un rôle actif dans la mise à jour des textes techniques. Le second facteur est l'utilisation croissante de navires spécialisés dont la conception oblige à prendre en considération chaque type de navire. Enfin, la mondialisation des échanges a justifié que l'Organisation soit systématiquement saisie sur les questions maritimes techniques pour lesquelles le traitement international est le plus approprié. Dans ce contexte, les catastrophes maritimes ont rythmé le travail de l'Organisation et ont accéléré les négociations au sein de l'OMI⁷¹⁰. L'ensemble de ces paramètres ont entraîné le renforcement de son action normative d'autant plus qu'était vive la concurrence entre les organisations émettrices de réglementations relatives au transport maritime⁷¹¹ et que s'accélérait le processus décisionnel au sein de l'OMI⁷¹².

241. L'objectif premier de la réglementation internationale est de permettre son application uniforme afin d'éviter que la concurrence entre navires ait des effets néfastes sur le niveau de sécurité⁷¹³. Dans cette perspective, deux éléments vont accentuer l'hyper-technicité des

⁷¹⁰ Françoise ODIER note que : « Depuis plusieurs années l'OMI prend l'initiative de remettre en chantier la réglementation après chaque accident et croit nécessaire de revoir les dispositions existantes en espérant pouvoir tenir compte de toutes les expériences accumulées », ODIER (F.), « La sécurité maritime : une notion complexe, le rôle des organisations internationales dans son élaboration », *ADMer*, Tome III, 1998 ; Sur les répercussions des catastrophes du Prestige et de l'Erika sur la réglementation relative aux pollutions par les navires, voir notamment BEURIER (J.-P.), « La sécurité maritime et la protection de l'environnement, évolutions et limites », *DMF*, 645, 2004, p. 104 ; Philippe BOISSON souligne récemment dans une conférence que : « D'innombrables catastrophes responsables de la mort de milliers de personnes et désastres écologiques de grand ampleur, jalonnent l'histoire de la navigation maritime. Ces événements majeurs ont eu une incidence fondamentale sur l'évolution du système de sécurité maritime, à la fois sur les régulateurs et les autorités normatives, sur la réglementation elle-même et sur les procédures et procédés d'établissement des règles et de leur mise en œuvre », BOISSON (P.), « L'impact des catastrophes maritimes », Actes de la conférence « Sécurité maritime et protection de l'environnement, évolution et perspectives du 11 au 13 mars 2002, <http://www.cub-brest.fr/saferseas/SESSION%201.pdf> (consulté en mai 2010).

⁷¹¹ Philippe BOISSON note que l'OMI a été successivement concurrencée par les organisations internationales de type OIT et CNUCED et ce sont désormais les organisations régionales qui pour imposer une réglementation universelle poussent l'institution spécialisée à doter ses règles de davantage d'attributs. La précision semble être alors l'option prise par l'Organisation pour faire valoir la valeur de ses réglementations par rapport aux autres normes, BOISSON (P.), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome XVI, 1998, p.177.

⁷¹² L'OMI cherche depuis longtemps à répondre efficacement aux catastrophes intervenues dans le transport maritime pour offrir une plus grande valeur à ses normes, elle cherche à répondre aux attaques faites à son insu sur la rapidité de son processus décisionnel, notre étude a montré que deux axes ont été alors privilégiés : la rationalisation de la révision des conventions et la procédure d'acceptation tacite qui représente un gain de temps important et l'utilisation privilégié d'un panel de réglementations qui ont des conséquences juridiques moindres mais qui, sur la base du volontarisme politique, offrent un cadre précis aux activités de transport maritime.

⁷¹³ LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles

normes émanant de l'OMI : les paramètres techniques du navire ou de son exploitation et le souci d'uniformisation qui implique de laisser le moins de marge d'interprétation en envisageant tous les cas de figure. La création d'un grand nombre de sous-comités témoigne incontestablement de cette orientation⁷¹⁴. Les limites de l'approche réactionnelle en terme de délai d'intervention et d'adaptation des normes pousse toutefois l'Organisation à s'orienter vers des procédés d'évaluation du risque⁷¹⁵.

B- Les initiatives prudentes fondées sur l'évaluation du risque

242. « *Le monde maritime ne peut plus élaborer ses stratégies de gestion de la sécurité maritime uniquement en réaction à des accidents passés* »⁷¹⁶. Ce que Philippe Boisson appelait de ses vœux a entraîné l'ajustement des orientations de travail sur des questions techniques soumises à l'Organisation. Sur le modèle de l'expérience menée dans d'autres secteurs⁷¹⁷, le renouvellement des méthodes de travail de l'OMI porte sur l'anticipation des risques et les conditions de mise en œuvre des normes⁷¹⁸. Dans cette perspective, l'analyse du risque devient centrale et implique l'approfondissement des études dans la phase préparatoire des projets de réglementation. Le changement est progressif et les expériences sont limitées cependant, elles montrent l'engagement durable de l'Organisation dans cette voie. C'est ainsi que l'Évaluation formelle de sécurité (EFS) correspond au souci d'inscrire les travaux préparatoires dans une approche globale des questions maritimes dans un souci de cohésion des instruments adoptés au sein de l'OMI (B.1) alors que la mise en place de normes selon les

Léopold Mayer, 2005, p119.

⁷¹⁴ Annexe : Organigramme de l'Organisation maritime internationale, p. 583.

⁷¹⁵ Les différences entre l'approche déterministe et l'approche par performance dépendent de l'utilisation de l'évaluation formelle des risques. Les approches prescriptives sont faciles à suivre pour un constructeur ou un concepteur, faciles à vérifier pour un tiers et relativement faciles à imposer pour les régulateurs. Cependant quelques difficultés fondamentales liées à l'utilisation des approches prescriptives existent et ces problèmes ont augmenté l'intérêt d'un système de performance. L'opposition entre les deux approches a été mise en avant par le groupe de travail sur l'évaluation formelle de sécurité communiquée par l'IACS. Ainsi les caractéristiques associées à un code prescriptif sont la flexibilité limitée pour l'architecture et l'optimisation du design, la difficulté d'application à de nouveaux concepts, les prises en compte des systèmes techniques, les exigences de sécurité déséquilibrées et contradictoires, le peu de transparence, la réactivité et les amendements continus. Les caractéristiques d'un code de performance sont : la flexibilité, l'introduction de nouveaux concepts, les objectifs de sécurité explicites, la pro-activité et la prise en compte d'aspects non techniques.

⁷¹⁶ BOISSON (P.), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome XVI, 1998, p. 184.

⁷¹⁷ L'analyse du risque comme facteur d'élaboration des normes s'est progressivement développée au cours du XX^e siècle, à titre d'exemple dans l'industrie chimique et nucléaire, elle apparaît dans les années 1970 et l'Europe développe dans les années 1980 les directives SEVESO I et II.

⁷¹⁸ Dans ce sens, la Résolution A 900 (21) de 1999 relatives aux objectifs de l'Organisation dans les années 2000 précise qu'elle doit : « *prendre des mesures pour appliquer plus résolument que par le passé, la politique proactive convenue dans les années 1993, de façon à ce qu'il soit possible d'identifier à un stade précoce les tendances qui pourraient avoir des effets défavorables sur la sécurité des navires et des personnes à bord et/ou sur l'environnement et d'agir pour prévenir ou atténuer ces effets. Pour ce faire, il faudrait autant que possible avoir recours à l'évaluation formelle de la sécurité dans tout processus d'élaboration de règles.* », MSC 83/5/5, Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs, l'avenir des normes en fonction d'objectifs de l'OMI, présenté à la quatre-vingt-troisième session du Comité de sécurité maritime par la Suède le 2 juillet 2007.

objectifs concerne l'articulation entre les instruments internationaux et les normes techniques (B.2)⁷¹⁹.

B.1-Pour une action normative pragmatique : l'évaluation formelle de sécurité

243. A l'initiative du Royaume-Uni⁷²⁰, l'OMI engagea une réflexion sur une nouvelle stratégie d'élaboration de la réglementation en matière de transport maritime. L'EFS (FSA en anglais)⁷²¹ correspond à une méthode de préparation des travaux préliminaires aux négociations: ce système doit permettre d'anticiper les situations à risque et de répondre plus efficacement aux besoins du secteur⁷²². En 1993, le CSM créa un groupe de travail chargé de définir la méthodologie et d'élaborer des directives pour utiliser l'évaluation formelle de sécurité comme préalable à l'élaboration de nouveaux textes. En déterminant, à l'issue de l'étude, les objectifs de la négociation, cette approche correspond à l'évolution de l'action normative vers une démarche de performance. Dans ce sens, la Résolution A 944 de l'Assemblée est assez claire ; elle prévoit que chaque initiative doit faire l'objet d'une évaluation afin de déterminer la pertinence d'une norme par rapport à son coût⁷²³. L'objectif est donc bien de définir des axes prioritaires du plan de travail de l'Organisation compte tenu des moyens dont elle dispose.

244. Suite à l'initiative de la délégation britannique, l'OMI adopta en 1997 les directives provisoires⁷²⁴ relatives à l'évaluation formelle de la sécurité afin de mettre en œuvre des applications expérimentales notamment concernant les vraquiers: l'augmentation spectaculaire de la perte des vraquiers en 1990 et en 1991 inquiéta le milieu maritime⁷²⁵.

⁷¹⁹ D'autres projets ont été menés par l'OMI selon deux axes : d'une part, pour faciliter l'innovation avec la conception alternative pour la sécurité incendie (OMI MSC/Circ.1002) et d'autre part, pour considérer des systèmes dans leur globalité ; l'OMI examine actuellement les aspects concernant la sécurité des navires à passagers, LASSAGNE (M.), *Management des risques, stratégie d'entreprise et réglementation, le cas de l'industrie maritime*, Thèse de sciences appliquées, École nationale supérieure des Arts et Métiers, 2004.

⁷²⁰ L'initiative de l'évaluation formelle de la sécurité est née de réactions en chaîne, l'OMI a répondu à la question du gouvernement britannique qui lui-même avait pris acte du rapport Carver rédigé à la suite du naufrage du *Herald Free of Enterprise* le 6 mars 1987, CHANTELAUVE (G.), *Évaluation des risques et réglementation de la sécurité : cas du secteur de la navigation maritime tendances et application*, Thèse, Institut national des sciences appliquées de Lyon, 2006, p. 143.

⁷²¹ Formal Safety Assessment (FSA).

⁷²² WOODYARD (D.), « Pursuing a proactive ship safety approach », *BIMCO Review*, 2001, pp.116-119.

⁷²³ Selon la Circulaire MSC/Circ.829-MEPC/Circ.335, Directives intérimaires pour l'application de l'évaluation formelle de sécurité au processus d'élaboration de règles de l'OMI, l'EFS est une méthodologie structurée et systématique qui vise à améliorer la sécurité maritime, y compris à protéger la santé et la vie humaine et à préserver les biens et le milieu marin, en s'appuyant sur l'évaluation des risques et l'analyse coûts avantages, 17 novembre 1997.

⁷²⁴ MSC/Circ 829, MEPC/Circ 335, op cit.

⁷²⁵ Le transport maritime de marchandises en vrac est particulièrement sensible, la stratégie commerciale des armateurs et des chargeurs a longtemps expliqué les investissements limités pour l'entretien des navires et la sécurité. L'accroissement phénoménal des marchandises transportés en vrac n'a fait qu'accentuer une tendance inhérente au transport maritime et provoquer d'importantes catastrophes qui ont engendré des bouleversements considérables du droit international de la navigation, BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le

L'étude de l'EFS a été réalisée en deux ans par plusieurs États membres de l'OMI, en collaboration avec des organisations dotées du statut d'observateur ; elle a porté sur toute une série de mesures destinées à améliorer la sécurité de ces navires, y compris pour régler les problèmes qui avaient été signalés au CSM en novembre 1997 par la Conférence SOLAS qui adopta le nouveau chapitre XII de la Convention SOLAS relatif à la sécurité des vauquiers. En 1996, le Royaume-Uni proposait une méthodologie détaillée⁷²⁶ qui permit d'adopter des directives provisoires sur la méthodologie de l'évaluation formelle de sécurité⁷²⁷ et de lancer les premières tentatives expérimentales qui débouchèrent sur l'adoption en 2001 des directives FSA « *Directives d'évaluation formelle de sécurité à utiliser dans le cadre du processus d'élaboration de règles de l'OMI* »⁷²⁸. Ces Directives ont été révisées et actualisées par le CSM lors de sa quatre-vingt-troisième session en 2008. En s'appuyant sur l'analyse du risque et l'appréciation des coûts par rapport aux avantages, l'évaluation formelle de sécurité doit permettre la modification du mode d'élaboration des normes : l'objectif est de trouver un équilibre entre les questions techniques et opérationnelles⁷²⁹ par rapport aux contraintes financières qu'elles engendrent afin d'aborder de façon cohérente les questions relatives à la sécurité des navires, la protection de l'environnement et le financement⁷³⁰. Les négociations se basent sur une étude complète des différents points liés à cette question.

245. La méthodologie d'évaluation formelle de sécurité s'articule autour de quatre étapes successives : l'identification des dangers, l'analyse du risque, la détermination des options de maîtrise du risque, l'évaluation du coût avantages et les recommandations en vue de l'adoption de la décision. La première étape consiste à identifier les dangers selon deux phases successives : l'identification et le classement : plusieurs experts doivent lister les dangers auxquels s'expose une navigation et les classer par ordre d'importance⁷³¹. La seconde étape permet de mieux appréhender le risque décelé par l'étude de ses causes et de ses

désordre économique international, in *La mer et son droit* mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp.87-99 ; « La sécurité maritime et la protection de l'environnement évolutions et limites », *DMF*, 645, 2004, pp.99-112.

⁷²⁶ MSC 66/INF.8, Contribution du Royaume-Uni aux travaux du MSC relative à la méthodologie d'évaluation formelle de sécurité. Londres, OMI, 1996

⁷²⁷ MSC/Circ.829, MEPC/Circ. 335, Directives provisoires d'évaluation formelle de sécurité Londres OMI, 1997.

⁷²⁸ MSC/Circ. 1023, MEPC/Circ.392, Directives intérimaires pour l'application de l'évaluation formelle de sécurité au processus d'élaboration de règles de l'OMI, Londres, 2002.

⁷²⁹ « *Jim PEACHEY, principal surveyor at the UK's Maritime and coastguard Agency, says that the principle of FSA is the development and evaluation of new safety regulations that achieve a balance between technical and operational issues safety and costs.* », « A new way of thinking-FSA rewrites the rulebook », *FAIRPLAY*, 19 novembre 1998, pp 28-30

⁷³⁰ CHANTELAUVE (G.), *Évaluation des risques et réglementation de la sécurité : cas du secteur de la navigation maritime tendances et application*, Thèse, Institut national des sciences appliquées de Lyon, 2006, p.122

⁷³¹ Les dangers identifiés sont classés selon leur fréquence et leur sévérité.

conséquences ; à ce stade, l'analyse souligne les facteurs qui influent sur les risques identifiés⁷³². La troisième étape consiste à déterminer les options permettant de réduire les fréquences de risque et d'atténuer ses conséquences⁷³³. La quatrième étape se concentre sur les coûts des différentes options déterminées. Enfin, un rapport est présenté et comprend le compte-rendu des conditions des informations relatives au groupe chargé de l'étude ; le document contient aussi le résultat des discussions avec une présentation claire des recommandations finales, une liste des différents dangers, les coût avantages identifiés lors de l'évaluation, la base des hypothèses importantes, les modèles et les techniques utilisés pour les évaluations et les recommandations.

246. Le bilan dressé aujourd'hui sur l'avancée des travaux relatifs à l'évaluation formelle de sécurité est basé sur deux éléments : les faiblesses du cadre des EFS avec notamment des techniques spécifiques d'analyse et la nécessité d'élaborer les critères d'acceptation du risque⁷³⁴. La révision des directives sur l'EFS par le CSM lors de sa quatre-vingt troisième session est venue préciser les critères d'évaluation du risque afin d'améliorer le ciblage des réglementations⁷³⁵. Les objectifs restent cependant d'une part de déterminer les axes de réglementation prioritaire et d'autre part d'évaluer les impacts techniques, juridiques et économiques qui sont les facteurs déterminants de son effectivité. Le développement de cette nouvelle approche dépend de la volonté collective des États au sein de l'OMI. Si certains États comme le Royaume-Uni sont largement impliqués dans les travaux relatifs à l'évaluation formelle de sécurité, d'autres sont plus réticents car selon eux l'architecture navale doit rester basée sur des normes déterministes qui sont elles-mêmes issues de l'expérience professionnelle⁷³⁶. En pratique, l'EFS est devenue une étape systématique de la procédure normative dans les domaines de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement marin, ce procédé participe à l'émergence progressive du consensus et oriente l'action normative de l'OMI en fonction de ses moyens. L'EFS était une première

⁷³² Les directives relatives à l'évaluation formelle de la sécurité différencient deux types de mesure du risque : le risque individuel et le risque sociétal.

⁷³³ Les directives suggèrent de déterminer ces options selon plusieurs critères : le niveau de risque, la probabilité, la gravité et la fiabilité.

⁷³⁴ MSC 81/6/15, 21 mars 2006, para.2, Notons toutefois l'existence d'un document soumis par la Norvège et qui sert de référence pour évaluer l'acceptation du risque, MSC 72/16, 2000 ; CHANTELAUVE (G.), *Évaluation des risques et réglementation de la sécurité : cas du secteur de la navigation maritime tendances et application*, Thèse, Institut national des sciences appliquées de Lyon, 2006, p.148

⁷³⁵ En effet, selon les groupes constitués pour la détermination des risques, les conclusions des recherches menées qui ne sont pas nécessairement compatibles, compliquent la prise de décision et exacerbe l'impact des répercussions politiques d'un dispositif. Ce fut notamment le cas des négociations sur l'élimination des pétroliers à simple coque, BESSE (P.), BOISSON (P.) et MCGREGOR, « What classification rules for the future and what future for classification », Bureau Veritas, Division maritime, France, diffusé par l'auteur.

⁷³⁶ LASSAGNE (M.), « A tale of two laws : private and public regulatory organizations in the maritime shipping industry », Communication présentée au *XXIème Colloque EGOS* (European Group for Organization Studies), 30 juin-2 juillet, Berlin, RFA, 2005

initiative de transformation de l'action normative de l'OMI et comme le montre l'élaboration des normes en fonction d'objectifs, les tentatives se multiplient pour une prise en compte élargie de l'évaluation du risque.

B.2- Pour une action normative performante: les Normes en fonction d'objectifs

247. Les Normes en fonction d'objectifs (GBS)⁷³⁷ existent déjà dans le secteur économique et industriel⁷³⁸. La Convention SOLAS comprend aussi ce type de normes sans que cela ait toutefois été généralisé à l'ensemble des instruments adoptés au sein l'OMI⁷³⁹. Depuis la proposition formulée par les Bahamas et la Grèce, les négociations entre les membres ont conduit à un accord sur la définition de ces instruments considérés comme : « *des normes et des méthodes de haut niveau qui doivent être respectées au moyen de règlements, règles et normes applicables aux navires. Ces normes comprennent au moins un objectif ou des prescriptions fonctionnelles associées à cet objectif ainsi qu'une vérification de la conformité. Les normes en fonction d'objectifs mettent en place des « règles régissant les règles »* »⁷⁴⁰. Les travaux préparatoires ont été principalement menés sur la recherche d'une application globale de ce procédé pour les navires neufs⁷⁴¹ prévoyant qu'à l'issue des travaux, la

⁷³⁷ En anglais, la notion de norme en fonction d'objectifs se traduit par Goal-based standards (GBS).

⁷³⁸ Les normes en fonction d'objectifs sont utilisées et acceptées dans d'autres secteurs pour l'élaboration des normes de sécurité et de protection de l'environnement notamment dans le domaine du trafic aérien. Différents arguments juridiques et commerciaux en faveur des NFO ont été développés dans le Rapport Robens de 1972 et dans l'enquête Cullen de 1990 : premièrement, les NFO ne permettrait plus aux différents acteurs du transport maritime de se défaire de leur responsabilité par le respect a minima des normes, deuxièmement est dénoncée l'incohérence d'une norme prescriptive devant une multitude de solutions innovatrices ; troisièmement, il est difficile pour une norme prescriptive de prendre en compte suffisamment rapidement les réalités d'un secteur en progression ; quatrièmement, il est impossible de concilier des normes prescriptives avec l'ouverture des marchés ; cinquièmement, les normes prescriptives semblent favoriser d'un point de vue commercial les innovations permettant une meilleure qualité et un coût réduit des services proposés. PENNY (J.) et EATON (A.), « The practicalities of Goal-based Safety Regulation », Proc Ninth Safety-critical Systems Symposium, Bristol, UK, 6-8 février 2001, p.35 et s.

⁷³⁹ Ainsi, dans le chapitre II-2 relatif à la construction, prévention, détection et extinction de l'incendie, la Convention SOLAS prévoit à la règle 17 de la Partie F que « *les méthodes de conception et dispositifs envisagés pour garantir la protection contre l'incendie peuvent s'écarter des prescriptions normatives des règles des parties B,C,D,E et G, à condition de satisfaire aux objectifs de la sécurité-incendie et aux prescriptions fonctionnelles* ». Les objectifs et les prescriptions fonctionnelles sont définis à la règle 2 du Chapitre II-2.

⁷⁴⁰ MSC 87/5, Normes de construction des navires neufs en fonction des objectifs, Note du Secrétariat, le 28 août 2009.

⁷⁴¹ Au sein des négociations à l'OMI, l'initiative émane d'une proposition conjointe des Bahamas et de la Grèce présentée lors de la quatre-vingt-neuvième session du Conseil en novembre 2002, fut renvoyée pour discussion lors de la soixante-dix-septième session du CSM. La suggestion des deux pays consistait à prier l'OMI de développer des normes sur la construction des navires permettant aux industriels d'élaborer de nouveaux designs tout en assurant que les navires respectent les conditions nécessaires à un niveau raisonnable de sécurité et de protection des milieux marins. Ce nouveau type de réglementation devait permettre d'améliorer les inspections et de faciliter la maintenance des navires. A sa 77^{ème} session, le MSC demande alors que soient inscrites les NFO dans un article du plan stratégique de l'Organisation, celle-ci a accédé à sa demande par la Résolution A 944 (23) relative au plan stratégique de l'Organisation entre 2004 et 2010 mais aussi par la Résolution A 943(23) relative au plan de travail à long terme de l'Organisation. La proposition initiale des Bahamas et de la Grèce concernait le navire dans son ensemble mais lors de la soixante-dix-huitième session du Comité de sécurité maritime, les délégués de ces deux pays ont précisé qu'il était préférable dans un premier temps de se concentrer sur la coque du navire et les nouvelles constructions afin de perfectionner le principe avant d'en faire une

Convention SOLAS soit amendée afin d'y intégrer les Normes internationales de construction des navires en fonction d'objectifs applicable aux vraquiers et aux pétroliers. Les GBS sont fondamentales pour l'OMI car elles doivent élargir son champ d'intervention et modifier sa démarche normative en s'appuyant sur l'évaluation des risques. En effet, pour renforcer l'articulation de l'action réglementaire sur plusieurs niveaux, ce procédé instaure une relation systématique entre les normes internationales publiques et les autres initiatives réglementaires dans le but d'une part d'alléger les prescriptions des normes internationales et d'autre part de renforcer les vérifications de conformité entre les différentes strates réglementaires.

248. La méthode traditionnelle déterministe caractérise l'ensemble de l'action normative de l'OMI et cette démarche implique de définir systématiquement l'objet de la norme et les moyens à mettre en œuvre pour la respecter. L'argument en défaveur du procédé déterministe consiste à souligner qu'il uniformise les normes sans nécessairement prendre en compte les spécificités de chaque flotte et de chaque voyage. Selon les industriels maritimes, ce procédé comporte des limites car il restreint la capacité de réaction des professionnels devant la particularité de leur situation et freine l'innovation⁷⁴². C'est donc dans un but d'anticipation fondée sur la maîtrise du risque que les membres de l'OMI ont engagé des discussions sur le développement des GBS pour la construction des vraquiers et des pétroliers. Le développement de ce type de normes vise à favoriser l'approche holistique des transports maritimes associée à la prise en compte des variations du risque⁷⁴³. La première étape de coopération correspondait à la nécessaire expérimentation de ce nouveau type de réglementation qui a vocation à être étendu aux autres domaines techniques du champ d'action de l'OMI⁷⁴⁴. Au cours des travaux de développement des GBS sur la construction des navires neufs, l'IACS a largement contribué à l'avancement des négociations sur la mise en place de la procédure d'élaboration⁷⁴⁵. L'ensemble des travaux est fondé sur des principes directeurs qui correspondent aux buts des GBS : continuité, application directe, clarté et

application généralisée, MSC 78/6/2. Dès le début des discussions, les membres ont témoigné un grand intérêt pour la question comme l'attestait les vingt-six documents émanant de vingt-deux membres de l'Organisation déposés pour la soixante-dix-neuvième session du CSM; HOPPE (H.), « IMO's work on goal-based new ship construction standards », *EMSA technical meeting on goal based standards* (Bruxelles, 26 octobre 2006), disponible sur le site www.imo.org (consulté en mai 2010).

⁷⁴² «International workshop on goal-based standards», Crète, Octobre 2005, 5th electronic edition of the thematic network, p.2.

⁷⁴³ Le risque, défini comme « *la combinaison de la fréquence et de la gravité de la conséquence d'une situation d'insécurité* », doit être évalué sur la base de critères servant à déterminer un niveau acceptable de survenance d'un évènement afin de prévoir les conditions de sécurité garantissant « *l'absence d'un niveau de risque inacceptable pour la vie, l'intégrité physique et la santé découlant d'actes involontaires* ». MSC 87/5, Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs, Note du secrétariat déposée le 28 août 2009.

⁷⁴⁴ HOPPE (H.), «IMO's work on goal-based new ship construction standards», *EMSA technical meeting on goal based standards* (Bruxelles, 26 octobre 2006), p13.

⁷⁴⁵ «New role proposed for IMO in developing gold-based new ship standards», *IMO news*, 2003 issue 3, p.10.

précision⁷⁴⁶.

249. Lors de la soixante-dix-huitième session du CSM, les membres présents jugèrent nécessaire de scinder la structure des GBS en cinq niveaux⁷⁴⁷. Le Niveau I contient les objectifs de haut niveau en fonction d'un niveau de sécurité requis qui correspond au niveau de sécurité assuré par les réglementations actuelles et le niveau de sécurité acceptable à atteindre à l'aide des nouvelles réglementations. Cette étape devait s'appuyer nécessairement sur la définition d'une méthode d'évaluation du risque pour laquelle les membres ont discuté l'utilisation d'une approche prescriptive traditionnelle et d'une méthode basée sur la détermination d'un degré de sécurité⁷⁴⁸. Ainsi, les objectifs correspondent à un ensemble de conditions selon lesquels: « *les navires doivent être conçus et construits, pour une durée de vie prévue spécifiée, de manière à être sûrs et respectueux de l'environnement, lorsqu'ils sont exploités et entretenus correctement dans les conditions d'exploitation et d'environnement spécifiées, à l'état intact et dans des conditions d'avarie spécifiées, pendant toute leur durée de vie* »⁷⁴⁹. Le niveau II comprend les prescriptions fonctionnelles qui correspondent aux critères permettant d'atteindre les objectifs. Très variés, ils sont déterminés sur la base de l'expérience acquise, d'une évaluation des règles existantes et sur l'analyse systématique des risques à prendre en considération⁷⁵⁰. Ce second niveau est un premier maillon de connexion entre les objectifs généraux et la formulation d'une réponse appropriée à l'anticipation des conséquences remédiables. Le niveau III est le point central du cadre procédural des GBS car

⁷⁴⁶ Les directives générales en vue de l'élaboration de normes en fonction d'objectifs précisent les principes de base en ces termes :

« *Les normes en fonction d'objectifs de l'OMI :*

-sont des normes générales primordiales en matière de sécurité d'environnement et/ ou la sûreté auxquelles les navires doivent satisfaire tout au long de leur durée de vie

-constituent le niveau requis devant être atteint par le biais des prescriptions appliquées par les sociétés de classification et autres organismes reconnus, les Administrations et l'OMI ;

-sont claire, démontrables, vérifiables, bien établies et possibles à appliquer et à respecter quelles que soient la conception et la technologie du navire ; et

-sont suffisamment précises pour ne pas donner lieu à des interprétations divergentes. », MSC 87/5, op cit.

⁷⁴⁷ Formulation utilisée par la délégation allemande sur l'illustration de la méthode des niveaux de sécurité, MSC 81/6/14, Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs, illustration de la méthode des niveaux de sécurité, Document présenté par l'Allemagne, 21 mars 2006.

⁷⁴⁸ MSC 82/5-1, Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs, rapport du groupe de travail par correspondance sur la méthode du degré de sécurité, document présenté par l'Allemagne et la Suède, 24 août 2006, § 1.

⁷⁴⁹ MSC 87/3/2, Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires, Adoption des normes internationales de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers, Note du Secrétariat, 8 septembre 2009.

⁷⁵⁰ Ces critères sont classés dans quatre catégories : conception, construction, considérations relatives au service et accessibilité des structures. Au sein de ces différents ensembles les données concernent : la durée de vie prévue, les conditions d'environnement, la résistance de la structure, la durée de vie en fatigue, la résistance résiduelle, la protection contre la corrosion, la redondance de la structure l'étanchéité à l'eau et aux intempéries, les considérations liées à l'élément humain, la transparence de la conception, les procédures d'assurance de la qualité de la construction, les visites en cour de construction, les visites et entretien et l'accessibilité des structures.

il concerne la vérification de la conformité des niveaux inférieurs de réglementation aux prescriptions plus générales des niveaux supérieurs. Les membres de l'OMI ont dû définir un ensemble d'instruments nécessaires à apprécier la conformité des règles et règlements, qui constituent le niveau IV, aux objectifs et prescriptions fonctionnelles définis au sein de l'OMI dans le cadre des niveaux I et II. L'enjeu des discussions sur cette phase concerne la méthode de vérification et l'entité chargée de l'évaluation. Les discussions les plus récentes prévoient un système hybride comprenant une vérification initiale, des vérifications périodiques menées dans le cadre d'une autoévaluation des règles qui font elles-mêmes l'objet d'un audit par l'Organisation. Dans ce système, c'est à l'entité qui soumet la règle ou le règlement qu'incombe la responsabilité de prouver que ces normes et pratiques de l'industrie sont appropriées ; les conclusions formulées sur la base des travaux effectués par le Secrétaire général et l'équipe d'audit sont susceptibles de faire l'objet d'un recours⁷⁵¹. Finalement, il appartient au CSM d'adopter le rapport définitif en vue d'une notification de conformité ou de non-conformité auprès des entités concernées.

250. La création de l'OMI a permis de consolider les normes applicables au transport maritime et de renforcer le lien entre les acteurs du secteur maritime. Devant la crainte d'une ingérence trop importante de l'Organisation, ses pouvoirs furent limités, à l'origine, à des compétences purement consultatives. Essentielle au maintien des rapports entre les États et les professionnels du secteur maritime, l'OMI contribue toutefois à l'émergence et l'expression de la volonté commune de ses membres. Dans le cadre de sa démarche exclusivement consensuelle, la rationalisation de ses modes de production normative montre les efforts continus de ses membres pour réformer sa structure et ses méthodes de travail. La valorisation de son action sur l'adaptation de son processus normatif correspond dès lors à sa mission universelle qui consiste à rechercher un consensus ; pourtant, face aux pressions et à la concurrence des États et des autres modèles de coopération, la synthèse des stratégies particulières de ses membres se révèle délicate.

⁷⁵¹ Le projet de directives mentionne « *Le déposant peut, par l'intermédiaire de l'Administration introduire un recours auprès du Secrétaire général contre un constat de l'équipe d'audit des NFO. La notification de l'intention de former un recours doit être présentée dans les 30 jours qui suivent la réception du rapport final d'audit de l'équipe. La demande de recours devrait constituer une commission de recours, indépendante de l'équipe d'origine, qui se prononcera sur la demande. Cette commission de recours devrait être composée de trois ou cinq membres sélectionnés par le Secrétaire général sur la liste d'experts décrite au paragraphe 22. Ces membres ne devraient pas avoir participé à l'équipe qui a effectué l'audit faisant l'objet du recours* ».

TITRE II- LA DÉLICATE SYNTHÈSE DES STRATÉGIES PARTICULIÈRES DE SES MEMBRES

251. Le mode d'élaboration des normes au sein de l'OMI dépend largement des facteurs externes qui tiennent de l'existence d'autres sources normatives. En effet, l'OMI est le seul organisme des Nations Unies dédié à la navigation maritime et elle progresse dans un espace institutionnel diversifié et évolutif. La concurrence normative entre les différentes sources du droit stimule son action mais la fragilise aussi⁷⁵² et, pour une industrie mondialisée⁷⁵³, les conflits entre normes sont particulièrement préjudiciables car ils compromettent la sécurité juridique. Le déséquilibre du marché et le désordre économique s'appuient sur les faiblesses du droit international à vocation universel⁷⁵⁴ alors que l'objet de ce dernier est précisément de

⁷⁵² Sur la concurrence normative et les différentes sources du droit voir notamment : JOUANNET (E.), RUIZ FABRI (H.) et SOREL (J.M.) (Dir.), *Regards d'une génération sur le droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, 462p ; DELMAS-MARTY (M.), *Le relatif et l'universel, les forces imaginantes du droit*, Paris, Édition du seuil, 2004, 440p. ; THIBIERGE (C.) (Dir), *La force normative*, Paris, Éditions Bruylant, 2009, 891p.

⁷⁵³ Les experts français à l'origine du rapport POSEIDON soulignent les évolutions majeures des dernières décennies en identifiant les principaux changements que la France doit intégrer: « *mondialisation de l'économie et explosion des échanges commerciaux; prise de conscience de la sensibilité et de la vulnérabilité d'un patrimoine de l'humanité porteur de grandes richesses, de grands équilibres écologiques et d'espérances économiques ; généralisation des technologies électroniques et domination de la société de l'information ; émergence massive de nouveaux acteurs économiques (Asie) ; interconnexion croissante des contextes géopolitiques ; apparition de risques réels en matière de terrorisme et de piraterie ; plus récemment, appropriation des impératifs de développement durable inspirés notamment de la rarefaction de certaines ressources naturelles et par la nécessaire adaptation au changement climatique* », Groupe POSEIDON, Centre d'analyse stratégique, Secrétariat général de la mer, *Une ambition maritime pour la France*, décembre 2006, p. 8. En 2000, une note de synthèse de l'ISEMAR mettait déjà en évidence le développement exponentiel du trafic maritime et les mutations économiques qu'il a engendrées : « *les échanges s'intensifient sous le double effet d'une libéralisation du commerce international et d'une globalisation de la production désormais conçue à l'échelle mondiale par des entreprises réseaux présentes dans plusieurs pays à la fois.* », TERRASSIER (N.), « Le transport maritime dans la mondialisation : globalisation et fragmentation », *ADMO*, Tome VIII, 2000, p. 349.

⁷⁵⁴ Ainsi, l'absence d'un droit universel dans un domaine technique comme le transport maritime contribue à fragiliser l'ordre juridique : « *or les processus de mondialisation relèvent le plus souvent de conceptions intermédiaires, affaiblissant le jeu des hiérarchies au profit des formes plus souples de l'harmonisation, ou l'inversant, face à un droit international imprécis et lacunaire, par retour au droit national, « renationalisation », d'où la perplexité de l'observateur devant l'enchevêtrement des espaces normatifs et les incertitudes de l'ordre juridique.* », DELMAS-MARTY (M.), « La mondialisation du droit », in BAESCHLER (J) et KAMRAM (R.) (Dir.), *Aspects de la mondialisation politique*, Paris, PUF, 2003, p.68. A l'instar de la CNUCED, plusieurs études ont alors montré les avantages économiques que procure le non respect des normes internationales, OCDE/GD (96)4, *Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur*, 1996. Le droit international n'a pas suffi à contenir les effets de l'ouverture du monde maritime. C'est ainsi que le Professeur Jean-Pierre Beurrier notait que « *de nombreuses mesures ont été prises en un siècle pour assurer la sécurité du transport maritime. Cependant, si un cadre juridique globalement satisfaisant existe, la faible volonté d'application de celui-ci par certains États du pavillon depuis 1960 et le contrôle somnolent de l'État du port d'escale jusqu'en 1982 ont privilégié le commerce plutôt que le droit. Ces faits ont largement contribué à la dilution progressive de l'effet de la règle de droit multipliant les situations à risques.* », BEURIER (J.-P.), « La sécurité maritime et la protection de l'environnement : évolutions et limites », *DMF*, 645, 2004, p. 100. Le lien entre l'État et les armateurs a considérablement évolué faisant naître une « *logique économique nouvelle* » où « *les intérêts publics des États et ceux privés des armateurs ne font pas nécessairement bon ménage* », LUCCHINI (L.), Rapport introductif général, in *Le pavillon*, colloque international INDEMER, Éditions A. Pédone, p. 13.

prévenir des dangers et maintenir la sécurité. Dans ce cadre, l'OMI vise l'harmonisation du droit de la sécurité maritime qui consiste à définir des règles reconnues par tous. La synthèse des stratégies particulières de ses membres repose alors nécessairement sur le maintien du dialogue (CHAPITRE I) et la défense des normes universelles (CHAPITRE II).

CHAPITRE I : MAINTENIR LE DIALOGUE ENTRE SES MEMBRES

252. Le réseau de coopération de l'OMI est son principal atout mais le nombre de ses membres alourdit les négociations ce qui retarde son action fondée sur l'atteinte d'un consensus. D'autres acteurs institutionnels et professionnels participent à l'élaboration de règles en matière de sécurité maritime; ces derniers agissent selon des objectifs plus ciblés et des procédés différents qui leur permettent d'agir promptement. L'efficacité du droit de la navigation maritime dépend donc de la cohésion entre ces différentes initiatives normatives⁷⁵⁵. Confronté à l'enchevêtrement des initiatives particulières dans le domaine de la navigation maritime⁷⁵⁶ (SECTION I), l'OMI dessine progressivement les axes stratégiques de sa politique normative (SECTION II).

SECTION I : L'ENCHÊVETREMENT DES INITIATIVES PARTICULIÈRES

253. La diversité des groupes influents sur la conception du droit de la navigation maritime correspond d'abord à la nature du transport qui est le plus souvent une activité commerciale exercée dans un espace public. Les acteurs interviennent à toutes les étapes de l'action normative depuis l'initiative jusqu'à la mise en œuvre des instruments d'ailleurs la participation simultanée des sujets de droit public et des professionnels est essentielle à l'encadrement de la navigation maritime. Dès lors, l'action normative de l'OMI prend en compte la démarche parallèle des acteurs publics et privés (PARAGRAPHE I) et la constitution de nouveaux groupes d'influence (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I : DEMARCHE PARALLÈLE DES ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS

254. Par nature, le droit de la navigation maritime émane de différentes sources, il induit l'implication des États autant que des acteurs privés. Sa particularité réside d'ailleurs dans l'influence de ces derniers et la difficulté pour les États d'être efficace à l'échelle nationale.

⁷⁵⁵ Les normes internationales pour être efficaces doivent être adaptées à leur fonction et l'articulation de l'ensemble des normes conditionne leur effectivité. Ainsi comme le souligne le Professeur Prosper WEIL : « *La substance des règles de droit international se doit d'être souple et évolutive pour faire face aux besoins toujours nouveaux et aux difficultés toujours renouvelées.* », WEILL (P.), « Toujours le même et toujours recommencé : les thèmes contrastés du changement et de la permanence du droit international », in *Ecrits de droit international*, PUF, Paris, 2000, p. 19.

⁷⁵⁶ Désignées par la Professeure Mireille Delmas-Marty comme les « *forces imaginantes du droit* », cette référence correspond à l'impérieuse nécessité d'envisager l'action normative de l'OMI dans son environnement juridique et politique. « *En dépit des apparences, il n'est plus possible aujourd'hui de méconnaître la superposition des normes nationales, régionales et mondiales, ni les surabondances des institutions et des juges nationaux et internationaux à compétence élargie. Ces réalités nouvelles font évoluer le droit vers des systèmes interactifs, complexes et fortement instables. Plus que d'une défaite du droit, c'est d'une mutation qu'il s'agit dans la conception même de l'ordre juridique.* », DELMAS-MARTY (M.), *Les forces imaginantes du droit*, Tome I le relatif et l'universel, Paris, Éditions du Seuil, 2004, p. 7.

L'enjeu consiste dès lors en la maîtrise totale ou partielle du processus d'élaboration des normes⁷⁵⁷. Comme les initiatives de chaque intervenant ne sont pas nécessairement compatibles, leur influence dépend avant tout de leur rôle (A) et de leurs intérêts (B).

A- L'influence fondée sur le rôle des différents acteurs

255. Le droit de la sécurité maritime est ancien⁷⁵⁸, le XIX^e siècle a toutefois représenté un tournant dans l'organisation normative du transport maritime. Les révolutions industrielles ont abouti au développement exponentiel des échanges maritimes⁷⁵⁹ et les bases du système normatif actuel se sont alors progressivement mises en place⁷⁶⁰. Ainsi, l'évolution du

⁷⁵⁷ Sur la notion de maîtrise normative, voir notamment BAUMLER (R), « Instrumentalisation des code ISM et ISPS », *ADMO*, Tome XXIII 2005, , p. 96 ; THIBIERGE (C.) (Dir), *La force normative*, Paris, Éditions Bruylant, 2009, p. 836.

⁷⁵⁸ Le droit de la navigation maritime a connu plusieurs phases de développement qui correspondent aux avancées industrielles majeures dans le secteur du transport maritime et aux catastrophes de mer. Depuis l'antiquité jusqu'au Moyen-âge, les réglementations sont disparates et si la Lex Rodhia de jactu est un texte de référence très novateur, les autres textes ont une portée limitée car le transport maritime lui-même évoluait dans un espace géographique restreint. Ainsi, la Hanse a été élaborée par les peuples du nord au Moyen-âge pour imposer des sanctions très lourdes aux contrevenants aux mesures de protection de la navigation en Mer baltique. Avec l'Ancien Régime ensuite, l'activité normative des États va s'accroître avec le développement des échanges maritimes. Le Professeur Jean- Pierre Beurier évoque l'entrée dans deux siècles de bouleversements du droit relatif aux échanges maritimes, parmi lesquels une approche nouvelle de la sécurité en mer et la protection de l'environnement. Au XX^e siècle, ces nouveaux axes sont devenus les principaux domaines d'intervention de l'OMI. A cette époque, également, émergeaient les principes de la navigation au travers des concepts de navigabilité du navire relatif au bon état général du navire avant toute expédition maritime, de formation des capitaines ou encore de contrôle par la force publique. En France, la loi du 9 août 1791 sur la police de navigation imposa des règles innovantes en matière de contrôle : le capitaine eut l'obligation de provoquer une double visite sur son navire avant son armement et avant son chargement. A cette même période, l'implication de l'industrie maritime correspond à la nécessaire prévention des dangers liés aux échanges maritimes. Ainsi, Philippe Boisson souligne : « *Progressivement s'élabora un droit original construit sur l'idée que les diverses personnes ayant un intérêt au transport maritime, devaient assumer leur part de responsabilité face aux périls de la mer et que ces problèmes ne regardaient qu'elles-mêmes* ». L'ensemble des textes élaborés depuis les origines du transport maritime marque encore le droit contemporain et la répartition des compétences normatives entre les différents acteurs du secteur maritime est directement issue des coutumes et pratiques ancestrales. Sur les sources du droit de la navigation maritime voir notamment : BONNECASE (J.), *Le droit commercial maritime. Son particularisme. Son domaine d'application et sa méthode d'interprétation*, Paris, Sirey, 1931, p. 18 ; RÉMOND GOUILLOUD (M.), *Droit maritime*, Paris, Édition A. Pédone, 2^e édition, 1993, p. 24 et s; BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 27 et s; HESSE (P.J.), « Les sources des droits maritimes », in BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p.20 et s.

⁷⁵⁹ La navigation maritime constitue le premier système de transport, elle se développe d'abord en Asie du Sud-Est, en Méditerranée et en Europe du Nord-Ouest. Aux origines de la navigation maritime, seuls les Vénitiens possédaient une flotte marchande puissante puis ce fut le tour des hollandais de devenir la plus grande puissance maritime de commerce au XVII^e siècle. Au début du XIX^e siècle, le commerce maritime connaît un premier essor avec l'apparition de la vapeur qui marque un important bouleversement des infrastructures portuaires et l'apparition des premières messageries maritimes. A la fin du XIX^e siècle, la seconde révolution industrielle correspond au développement de la navigation maritime avec l'apparition d'innovations techniques essentielles (hélices et coques en acier) mais aussi la création de canaux inter-océaniques : Canal de Suez (Océan Atlantique et Océan Indien) et Canal de Panama (Océan Atlantique et Océan Pacifique). Sur l'évolution des modes de transport maritime et les trafics voir notamment: LE LANNOU (M.), « Les transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue de géographie de Lyon*, volume 39, numéro 4, 1964, pp. 207-245 ; FORTIN (A-C), « L'industrie maritime mondiale 1970-2000 : panorama des mutations », *ISEMAR Synthèse N°48-* octobre 2002 ; BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p. 51.

⁷⁶⁰ L'ouverture du réseau constitué par l'OMI s'explique par l'implication des professionnels du monde

transport maritime a fait naître un ordre juridique singulier qui s'appuie sur l'encadrement des États et la participation des professionnels (A.1) dont les structures se sont progressivement internationalisées pour mieux correspondre aux évolutions du secteur maritime (A.2).

A.1- Implication ancienne de l'industrie maritime et des États

256. L'encadrement du transport maritime ne privilégiait pas l'intervention de l'État. En effet, l'usage de la mer était basé sur des principes ancestraux⁷⁶¹ et des particularismes commerciaux⁷⁶². La navigation en mer comportait des risques et la priorité était d'abord de protéger les intérêts financiers générés par le commerce et le transport de marchandises⁷⁶³. Le droit maritime s'est alors appuyé sur des normes privées avant de reposer sur une réglementation publique⁷⁶⁴. En effet, l'implication des États faisait craindre des réglementations plus restrictives⁷⁶⁵ et l'autorégulation apparaissait comme une solution satisfaisante compte tenu du lien étroit entre les armateurs et leur pavillon. Au début du XX^e siècle, au sein des quelques États qui représentaient une flotte maritime importante⁷⁶⁶, la sécurité des hommes et des marchandises constituait une préoccupation commune des armateurs et de leur pavillon ainsi l'élaboration de normes publiques n'était pas nécessaire. En outre, le développement des relations commerciales et les principes libéraux qui encadraient les échanges maritimes ne correspondaient pas à l'intervention de l'État⁷⁶⁷. Les

maritime aux côtés des États dans l'élaboration d'un droit relatif à la navigation maritime. La prise en compte de l'équilibre traditionnel des forces normatives dans les discussions menées au sein de l'institution londonienne est en ce sens remarquable. Si les États ont un statut de membres qui leur confère davantage de pouvoir, les professionnels peuvent participer aux négociations soit par l'intermédiaire des États soit en s'appuyant sur leur statut de membres observateurs.

⁷⁶¹ HESSE (P.-J.), « A la voile et à la Rame », in BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, pp.22-47.

⁷⁶² DELEBECQUE (P.), « Le particularisme des contrats maritimes », in *Études de droit maritime à l'aube du XX^e siècle, Mélanges offerts à Pierre Bonassies*, Paris, Éditions Moreux, 2001, pp. 141 et s.

⁷⁶³ BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Thèse de droit, Rennes, Apogée, 2000, p. 24.

⁷⁶⁴ LASSAGNE (M.), « A tale of two laws : Private and public regulatory organizations in the maritime shipping industry », Communication présentée au XXI^e colloque de l'European group for organization studies du 30 juin au 2 juillet 2005, Berlin.

⁷⁶⁵ Ainsi Philippe Boisson précise : « On craignait de la part de l'État un excès de zèle dans l'adoption d'une réglementation trop contraignante, trop étendue et mal adaptée à un secteur soumis à une forte concurrence internationale », BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 29.

⁷⁶⁶ Le début du XIX^e siècle conforte la suprématie sur les mers de l'Angleterre qui possédait un tiers de la flotte mondiale. Ne craignant aucune concurrence, le Royaume-Uni laisse ouvert la possibilité aux autres pays de renforcer leur flotte commerciale, ce qui permet à quelques États qui ont connu les bénéfices de la révolution industrielle de développer à leur tour le nombre de leurs navires. La Professeure Maritime Rémond-Gouilloud traite plus en détail de la période qui s'étend de 1850 à 1945, RÉMOND-GOUILLOUD (M.), *Droit maritime*, Paris, Édition A. Pédone, 1993, p. 28 et s.

⁷⁶⁷ C'est là l'origine de la réglementation privée qui privilégie une approche libérale du transport maritime et doit permettre la protection du capital investi dans l'expédition maritime afin de conserver le bon développement du libre-échange en écartant un interventionnisme administratif trop important. LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005, p. 105.

assureurs maritimes⁷⁶⁸, soucieux d'évaluer les risques pour déterminer le montant des primes, contribuèrent alors largement au développement des premières normes de sécurité maritime. En parallèle, les sociétés de classification étaient chargées de l'évaluation des risques encourus par un navire ; dans ce cadre, elles élaborèrent des normes techniques qui ont influé sur la création des normes juridiques⁷⁶⁹.

257. Au sein de sa compagnie, l'armateur était aussi un acteur central du transport de marchandises⁷⁷⁰ mais la structure actuelle des relations commerciales au sein du secteur maritime s'est diversifiée et complexifiée. La globalisation des échanges⁷⁷¹ et l'effondrement des taux de fret⁷⁷² ont profondément bouleversé les anciens fondements commerciaux⁷⁷³.

Certains États sont restés fidèles à ces principes comme le montre l'exemple des États-Unis où un grand nombre de codes de conduite et de normes privées qui ont une portée juridique variable encadrent les pratiques du transport maritime BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 120.

⁷⁶⁸ L'assurance maritime est progressivement devenue, nous le verrons, un maillon essentiel de la chaîne du transport maritime, le doyen René Rodière imageait la relation entre l'assureur et les autres acteurs du commerce maritime : « *L'assurance maritime est inséparable de l'activité du propriétaire des bâtiments de mer et des chargeurs ou destinataires de marchandises qui empruntent la voie maritime. Elle est pour le développement de ce commerce ce qu'est la propulsion pour le navire.* », RODIERE (R.), *Droit maritime*, Paris, Éditions Dalloz, 1983, p.1.

⁷⁶⁹ BOISSON (P.), *op cit*, p. 126.

⁷⁷⁰ L'armateur peut avoir de multiples facettes comme le souligne Me Isabelle Corbier : « *l'armateur est celui qui finance l'achat ou la construction du navire ; il peut s'agir d'un entrepreneur lequel exploitera ensuite le navire ou d'un financier lequel tirera profit du navire en le frétant. Traditionnellement l'armateur est le propriétaire du navire, il figure en cette qualité sur la fiche matricule du navire. L'armateur est aussi celui qui arme le navire c'est-à-dire celui qui le met en état de naviguer et le dote d'un équipage. Enfin l'armateur est celui qui exploite le navire.* », CORBIER (I.), *La notion juridique d'armateur*, Paris, PUF, 1999, p.11. Pour une étude détaillée sur l'armement voir NDENDE (M.), « L'armement du navire », in *Droits maritimes* BEURIER (J.-P.) (Dir.), Paris, Dalloz action, 2^{ème} Édition, 2007, pp. 314-319. Le Professeur Jean-Pierre Beurier insiste sur l'ancienne stabilité des rapports commerciaux entretenus entre les acteurs industriels du transport de marchandises : « *Les compagnies organisées verticalement assuraient une grande partie des phases du transport par leurs propres services et les propriétaires se qualifiaient d'armateurs transporteurs tant l'ensemble du système était intégré au sein de l'entreprise. Les règles de concurrence entre les compagnies des grands États maritimes étaient précises et assuraient en général une bonne rentabilité de ces sociétés commerciales, en raison de fructueux monopoles de fait.* », BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit*, ouvrage offert à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 87.

⁷⁷¹ AUFFRAY (D.), *La politique maritime à l'heure mondiale*, Paris, L'Harmattan, 2004, p. 26.

⁷⁷² Le taux de fret représente le prix du transport, il comprend le coût du voyage, le coût d'exploitation et le coût du capital. D'une part, le coût du voyage représente les soutes, les droits portuaires et les droits de canaux, d'autre part, le coût d'exploitation concerne le personnel, la maintenance, l'assurance et l'administration et enfin le coût du capital représente le prix d'achat, l'affrètement, et le coût de financement du navire. Le niveau des taux de fret variant en fonction des marchés, la marge de manœuvre de l'armateur est réduite. En période de taux d'affrètement bas sur le marché, l'armateur agira à la fois sur les coûts du voyage, son exploitation et son capital pour maintenir une trésorerie et une rentabilité positive.

⁷⁷³ Dans une vision apocalyptique mais pas totalement réaliste, François Lille écrit : « *Le transport maritime est devenu, au cours des dernières décennies un monde de flambeurs dont l'espace est le réseau imprécis des paradis fiscaux* », *de la finance sans lois, du capitalisme de casino avec ses franges criminelles envahissantes. Libéré de ses entraves, le marché parfait des économistes est en gestation sur les mers, et sa main invisible envoie les bateaux par le fond. Beau cas d'école à méditer, en même temps que problème majeur à traiter. Car le marché du transport maritime est une métaphore de ce vers quoi peut mener la mondialisation libérale : c'est le premier grand secteur de production matérielle à atteindre un tel stade de libéralisation-déréglementation.*

Deux phénomènes ont résulté de ces changements: l'externalisation de la gestion des navires et l'apparition des pavillons de libre immatriculation. L'externalisation signifie que la gestion du transport maritime ne relève plus uniquement de l'armateur mais de plusieurs intervenants⁷⁷⁴; ce type de gestion permet de limiter les coûts d'exploitation des navires⁷⁷⁵ et la responsabilité de chaque intervenant; c'est ainsi qu'un montage juridico-financier d'exploitation des navires peut servir à masquer des négligences⁷⁷⁶. L'apparition des pavillons de libre immatriculation est un phénomène massif de transfert d'immatriculation vers des États qui ont ouvert des pavillons internationaux financièrement plus avantageux pour les armateurs⁷⁷⁷; cette réalité a remis en cause les conditions de la navigation maritime dont l'ordre repose principalement sur les compétences exclusives et privilégiées de l'État du pavillon⁷⁷⁸. Cette tendance traduit les effets de la concurrence au sein du commerce maritime

D'où l'intérêt de tenter d'en démêler les fils et d'étudier les alternatives possibles », LILLE (F.), « Ca flambe sur la mer », *Alternatives économiques*, n°192, mai 2001, Paris, p.36, in LILLE (F.), BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005, p. 183. Sur la complexification croissante des méthodes d'organisation des entreprises maritimes et ses conséquences : NDENDE (M.), « Évolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime », *DMF*, 668, mars 2006, pp. 195-206 ; KOZUBOVSKAYA-PELLE (A.), *De la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : notion et identification*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008.

⁷⁷⁴ Le Professeur Jean-Pierre Beurier notait en ce sens : « *Le glissement progressif de la rentabilité des navires face à une concurrence très dure va faire que les armateurs vont abandonner une partie de leurs principes de gestion pour tenter de se maintenir.* », BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit*, ouvrage offert à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 88.

⁷⁷⁵ CARROUE (L.), « Ces espaces hors la loi du transport maritime », *Le monde diplomatique*, février 2000.

⁷⁷⁶ Les montages financiers associés à une opération de transport de marchandises rendent difficiles l'identification du transporteur maritime et la mise en œuvre de sa responsabilité. Les pratiques actuelles montrent que « *le monde des armateurs aime jouer avec les mystères de l'ombre, les masques et autres faux-semblants. Les responsables de catastrophes maritimes et les affaires de saisies de navires le démontrent à l'envie.* », NDENDE (M.), « Identification et action en responsabilité contre les transporteurs maritimes masqués et artificieux », *DMF*, 668, mars 2006, p. 210.

⁷⁷⁷ Le pavillon de complaisance peut être défini comme étant le « *pavillon maritime accordé par un État à un navire de commerce appartenant à des étrangers, ou contrôlé par des étrangers, dans des conditions très libérales qui excluent en pratique tout lien effectif entre l'État du pavillon et le navire.* », SALMON (J.), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Éditions Bruylant, 2001, p. 813. Notons que le terme complaisance porte à controverses, par conséquent plusieurs notions sont associées au même phénomène d'immatriculation. A titre d'exemple, la CNUCED mentionne les « *flottes de libre immatriculation* » pour désigner les situations où un navire n'entretient pas de lien substantiel avec son État d'immatriculation. Voir aussi BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 516. Sur les circonstances de l'apparition des pavillons de complaisance voir DU PONTAVICE (E.), « Les pavillons de complaisance », *DMF*, 1977, p.508 et s; MOUSSU-ODIER (F.), « Les pavillons de complaisance », *ADMA* 1976, pp 199-203. Certains auteurs mettent en évidence qu'un classement dichotomique des pavillons complaisants et sérieux ne serait pas représentatif de la réalité et insiste sur la notion de degré de complaisance. Ainsi le Professeur Garifalia Athanassiou précise sur la définition de la complaisance : « *par leur négligence, certaines administrations laxistes donnent la possibilité aux armateurs peu consciencieux de se soustraire, quand bon leur semble, aux normes de la sécurité; et visiblement, en période de récession la tentation est grande.* », ATHANASSIOU (G.), *Aspects juridiques de la concurrence maritime*, Paris, Études internationales, Éditions A. Pédone, 1996, p 430 ; voir aussi BELLAYER ROILLE (A.), *Le transport maritime et la politique de sécurité de l'Union Européenne*, Thèse de droit, Rennes, Apogée, 2000, p.33 et s.

⁷⁷⁸ LANNEAU- SEBERT (M.), *La mise en œuvre du droit de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 208.

car ce type d'immatriculation permet à l'armateur de réduire les coûts d'exploitation des navires compte tenu de l'allègement de ses obligations⁷⁷⁹. Ces changements n'ont pas remis en cause l'élaboration de normes techniques par les acteurs privés mais ont mis fin à leur exclusivité.

258. Actuellement, les armateurs, les assureurs, les sociétés de classification et les chargeurs participent à l'organisation des activités maritimes⁷⁸⁰. Les mécanismes d'autorégulation s'appuient sur les fonctions de chacun de ces intervenants⁷⁸¹. L'adoption de charte, de code de conduite ou d'accord s'ajoute aux normes juridiques. Dans cet ensemble, le rôle des assureurs maritimes est resté fondamental⁷⁸² en procurant aux intervenants économiques une protection contre les risques liés à leurs activités⁷⁸³. L'augmentation de ces derniers a d'ailleurs renforcé les initiatives des assureurs et accentué la mission des sociétés de classification⁷⁸⁴. Ces dernières ont une place très spécifique qui consiste à fournir des données élargies, fiables et techniques⁷⁸⁵ à travers ses missions d'expertise et de cotation⁷⁸⁶.

⁷⁷⁹ OCDE/GD(96)4, Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur, Paris, 1996 ; Synthèse n° 23, Pour comprendre « Erika » : qualité et logique économique, ISEMAR, février 2000, disponible www.isemar.asso.fr; JOURDAN-BARRY (P.), « Les pavillons de complaisance ou de nécessité, et la marine marchande française », *LRM*, n° 469, juillet 2004, p. 35.

⁷⁸⁰ Propriétaire de tout ou partie de la cargaison, les termes généralement employés sont : affréteur pour le tout et chargeur pour la partie.

⁷⁸¹ Nous verrons que l'autorégulation de ces acteurs de la chaîne de transport est un élément important de la promotion des objectifs visés par l'OMI mais que le décalage entre le schéma traditionnel du commerce maritime et les réalités financières actuelles amenuise l'effectivité de leur action.

⁷⁸² Avec le développement du transport maritime, les risques liés aux échanges commerciaux mettaient l'armateur et le chargeur dans une position hasardeuse. Pour se protéger de ces risques, les Phéniciens créèrent le principe de mutualisation en mettant « en gage » une certaine quantité de marchandises et de biens pour indemniser les armateurs et les marchands des pertes qu'ils pouvaient subir en cas de naufrage. Le Talmud de Babylone écrit vers la fin du Vème siècle avant J-C, relatif à la navigation dans le Golfe persique prévoyait ce mécanisme. Ce principe de solidarité avait été formulé par le droit romain sous le nom de « nauticum foenus » (digeste de Justinien) qui prévoyait une assurance inversée car l'armateur avant le départ du navire percevait une indemnité. L'investisseur prêteur jouait le rôle d'assureur et récupérait les capitaux avancés avec un intérêt. Au XIXe siècle, des conventions sont passées entre marchands génois, florentins, vénitiens qui rappellent l'idée de paiement de prime et d'indemnisation en cas de perte en mer. RODIERE (R.), *Droit maritime*, Paris, Éditions Dalloz, 1983, 616p.

⁷⁸³ TASSEL (Y.), « Assurances maritimes », fascicules 610 et 611 *jurisclasseur responsabilité civile et assurance* ; NDENDE (M.), « Assurance maritime », in *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2007, pp. 362-373.

⁷⁸⁴ Sur l'émergence de la classification et le rôle des assureurs voir notamment DANEELS (G.), *Les clauses de classification dans les polices d'assurance maritime*, Thèse de droit maritime, 1996, p. 127 et s. BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 126.

⁷⁸⁵ A la veille du XVIIIe siècle, la seule source d'information sur les navires a pendant longtemps reposé sur les informations données par les capitaines ou les membres des équipages à propos de la performance des navires. A cette époque, les bars et les tavernes installés dans les ports constituaient d'excellents lieux de rencontres et d'échanges d'informations, palliant ainsi l'absence de données sérieuses sur le calcul des primes d'assurance, l'inexistence de statistiques périodiques sur les naufrages et le manque de renseignements précis sur la qualité des navires. La crédibilité de ces sources d'informations variait et le bouche à oreille montrait parfois ses limites. Dès lors pour perfectionner le système, c'est à Londres, dans l'un de ces bars portuaires, le fameux Coffee House, qu'Edward Lloyds, son propriétaire, eut l'idée de publier, à la fin du XVIIe siècle, une gazette sur les

Elles sont chargées aussi de la classification du navire qui consiste à vérifier l'application des mesures de sécurité principalement en relation avec la solidité structurelle du navire ainsi que la fiabilité des machines et des équipements. Enfin, elles remplissent au nom de l'État une mission qui consiste à vérifier l'application des normes contenues dans les conventions internationales⁷⁸⁷. Le suivi du navire depuis la construction jusqu'à sa démolition est assuré par ces sociétés privées. Dans l'exercice de leurs compétences, elles participent à l'adoption de normes techniques ou à l'élaboration de règles privées ou publiques.

259. L'influence des professionnels du transport maritime sur l'encadrement de la sécurité maritime n'exclut plus l'intervention de l'État qui détient les prérogatives de force publique. Au milieu du XX^e siècle, deux facteurs décisifs ont poussé les États à renforcer leur action normative : d'abord, l'influence des professionnels cloisonnait la réglementation et ne favorisait pas la prise en compte de l'intérêt général; ensuite, l'ouverture des États vers la mer a mis en évidence leurs besoins d'exercer leurs compétences souveraines sur les activités maritimes en développement. Dans ce contexte, les États sont devenus la principale source d'élaboration des normes relatives à la sécurité maritime même si leur investissement variable dépend autant de leur volonté politique que de leur capacité technique et financière. Dans ce cadre, les stratégies nationales sont déterminées en fonction des priorités de chaque État pour le développement des activités maritimes, pour la protection de l'environnement et pour les droits de leurs ressortissants⁷⁸⁸. Le principe de souveraineté⁷⁸⁹ lui attribue différents types de

nouvelles maritimes. Tous les acteurs du monde maritime, qu'ils soient armateurs, capitaines, assureurs, courtiers ou commerçants, mettaient alors le cap vers le café, lieu reconnu entre tous pour obtenir des renseignements utiles. DEMPSEY (C.), « Lloyds's passé, présent et futur », *DMF*, 554, 1995, p. 75 ; site de l'IACS, What is called classification ?, www.iacs.uk.org, p. 1 et s; FERRER (M.), « Les prestations des sociétés de classification », *Jurisclasseur* 2006, fascicule 1080, 36p.

⁷⁸⁶ BOISSON (P.), « Le rôle des sociétés de classification dans le transport maritime », in *Études de droit maritime à l'aube du XXI^e siècle*, Mélanges offerts à Pierre Bonassies, Paris, Éditions Moreux, 2001, p. 65.

⁷⁸⁷ La jurisprudence propose une définition cadre de la mission des sociétés de classification qui marque clairement la dualité de leurs missions, les cours américaines déclarent tout d'abord « *The first duty, as already discussed, is to survey and classify vessels in accordance with rules and standards established and promulgated by the society for that purpose. The second duty is surveys and the corollary of notification thereof to the owner and the charterer* ». Puis les juridictions maritimes confirment « *A classification society owes certain duties to a shipowner. Those duties include the determination that a ship conforms to certain standards seaworthiness set by the society... An additional classification society duty is inspection of damaged ships to determine whether they continue to meet class standards, and if not, what must be undertaken to bring the ship back up to class standards* ». Ces deux décisions montrent que selon la jurisprudence américaine, il est nécessaire de distinguer les prestations des organismes classificateurs, des activités de «marine surveyors» qui apparaissent beaucoup plus matérielles. OZCAYIR (Z.O), *Port state control*, Londres Singapour, LLP, 2nde édition, 2004, p. 350. Dans la jurisprudence française, le cadre des missions des sociétés de classification a été précisé à l'occasion d'un arrêt du tribunal de Saint Malo du 2 juillet 1991. FERRER (M.), « Responsabilité des sociétés de classification », *Jurisclasseur*, 2006, fascicule 1085, 49p.

⁷⁸⁸ Les professeurs Laurent Lucchini et Michel Voëckel résumaient les différents degrés d'implication des États en soulignant : « *La mer n'est vraiment un enjeu vital, au moins au sens le plus immédiat du mot, que pour quelques États* ». Tous les États ne sont pas égaux devant la mer comme l'atteste les mots empruntés au

compétences selon qu'il est État du pavillon, État du port ou État côtier. Les prérogatives attribuées à l'État du pavillon s'appuient sur sa liberté d'octroyer sa nationalité à un navire⁷⁹⁰ alors que le principe de territorialité légitime l'exercice de ses compétences comme État du port ou État riverain⁷⁹¹. En matière de transport maritime, la répartition des compétences en fonction de ces différentes missions et le respect du principe de souveraineté sont essentiels à l'équilibre institutionnel de l'ensemble des systèmes juridiques dès lors la conciliation du principe de liberté des mers avec la prise en compte des dangers est nécessaire. Les intérêts d'un État sont donc multiples et sa politique nationale idéale concilie le développement des activités maritimes et la gestion des effets sur son territoire ou sur sa population⁷⁹².

Professeur Jean-Pierre Derriennic: « *La volonté d'un acteur est le résultat du rapport qui existe pour lui entre la valeur qu'il attache à l'enjeu qu'il recherche et les coûts qu'il doit accepter pour l'obtenir... un pays plus faible quant aux moyens peut l'emporter dans un conflit si l'enjeu est pour lui suffisamment plus important que pour son adversaire* », LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Les États et la mer : le nationalisme maritime, notes et études documentaires*, Paris, La documentation française, 1978, p. 285.

⁷⁸⁹ La souveraineté est très ancienne, elle apparaît au XIII^{ème} siècle comme une, indivisible et perpétuelle. Jean Bodin soutient au XVI^{ème} siècle que les vraies marques de la souveraineté sont les capacités de juger, de légiférer, de battre monnaie, de lever l'impôt, de faire la paix et de décider la guerre. Selon Carré de Malberg, « *dans son sens originnaire, le mot souveraineté désigne le caractère suprême d'une puissance indépendante et en particulier de la puissance étatique. Dans une seconde acceptation, il désigne l'ensemble des pouvoirs compris dans la puissance d'un État et il est par suite synonyme de cette dernière. Enfin, il sert à caractériser la position qu'occupe dans l'État le titulaire suprême de la puissance étatique, et ici la souveraineté est identifiée avec la puissance de l'organe* ». La souveraineté territoriale représente le pouvoir exclusif d'un État sur son territoire, la souveraineté devient ici la puissance de l'État spatialement compétent. CARRE DE MALBERG (R.), *Contribution à la théorie générale de l'État*, Paris, Sirey, 1920, t. 1, p. 79 au n° 30 ; KELSEN (H), « Théorie générale du droit international public », *Problèmes choisis, RCADI*, 1932-IV, t. 42, p. 211 ; RIGAUDIERE (A.), « L'invention de la souveraineté », *Pouvoirs*, n° spécial La souveraineté, 1993, n° 67 ; COMBACAU (J.), « Pas une puissance, une liberté, : la souveraineté internationale de l'État », *Pouvoirs*, numéro spécial la souveraineté, n° 67, 1993, pp. 46-58.

⁷⁹⁰ L'État du pavillon exerce une souveraineté de mouvement conformément au principe de liberté des mers. La CNUDM reconnaît la liberté de navigation dans son article 87. En considération des 70% du globe recouvert par les mers et océans, ce concept apparaît comme essentiel au développement du transport maritime, sa valeur économique et politique est indiscutable. CORBIER (I.), « Souveraineté et pavillon », *ADMer*, Tome X, 2005, p. 176.

⁷⁹¹ Les droits et prérogatives d'un État se fondent sur le dominum exercé sur leur territoire maritime considéré en tant que bien et sur l'imperium qui leur permet de régir les personnes et les biens se trouvant dans leurs espaces maritimes en tant qu'étendue territoriale, COMBACAU (J.), *Le Droit international de la mer*, Paris, Que sais-je ?, n° 2257, PUF, 1985, p. 19 ; Me Isabelle Corbier parle de souveraineté de protection, CORBIER (I.), op cit, p. 174.

⁷⁹² Notons que les pays enclavés pourraient être considérés comme ayant des relations trop occasionnelles avec le commerce maritime, compte tenu de l'éloignement des côtes, pour s'impliquer véritablement mais force est de constater que la réalité montre une implication grandissante des États sans littoral sur la scène internationale, cela débute avec l'adoption, lors de la conférence réunie à Barcelone le 20 avril 1920 sous les auspices de la SDN, d'une Déclaration portant reconnaissance du droit de pavillon aux États dépourvus de littoral maritime. La règle reconnue mentionne : « *Les soussignés, dûment autorisés à cet effet, déclarent que les États qu'ils représentent reconnaissent le pavillon des navires de tout État qui n'a pas de littoral maritime, lorsqu'ils sont enregistrés, lieu unique déterminé, situé sur son territoire ; ce lieu constituera pour ces navires le port d'enregistrement* ». L'enjeu pour les États enclavés est à la fois politique et économique et Louis Savadogo soulignait : « *La création d'une marine marchande est ainsi considérée comme une garantie de leur indépendance, une étape dans leur développement, une marque de maturité. Elle leur permet aussi d'économiser des devises.* », SAVADOGO (L.), *Essai sur une théorie générale des États sans littoral, l'expérience africaine*, Paris, LGDJ, 1997, p. 170 ; LUCCHINI (L.) et VOECKEL (M.), *Les États et la mer, le nationalisme maritime*,

260. Avec la mondialisation des échanges, les acteurs privés et publics ont mis en place des procédés de coopération internationale qui ont modifié leur influence respective.

A.2- Internationalisation des démarches privées et publiques

261. Au XXe siècle, les États ont été plus impliqués dans les domaines de la sécurité des navires et de la protection de l'environnement car la globalisation des échanges et l'internationalisation de l'industrie maritime imposaient une réponse coordonnée⁷⁹³. Les professionnels s'étant rapidement organisés par secteur à l'échelle internationale, les États ont adopté une démarche similaire afin d'adapter leur action aux réalités du transport maritime. Sur chaque dossier, les rapports d'influence sont différents et s'inscrivent dans une démarche soit universelle soit régionale.

262. L'OMI est née de l'internationalisation du droit de la sécurité en mer mais la réunion de ses membres ne constitue pas le seul modèle de coopération interétatique. Les États comme les acteurs privés ont multiplié les démarches pour renforcer la structure internationale du secteur maritime⁷⁹⁴. D'un côté, des organisations intergouvernementales ont été formées dont certaines sont intégrées comme l'OMI au système des Nations Unies; d'un autre côté, les acteurs privés se sont regroupés le plus souvent au sein d'une même profession. Ces derniers défendent des intérêts sectoriels et leur influence dépend du nombre de professionnels qu'ils réunissent. Le schéma le plus souvent observé est une fédération à l'échelon national qui participe ensuite au regroupement d'un même secteur au niveau régional ou international. En ce sens, ce schéma s'apparente aux modèles interétatiques⁷⁹⁵.

notes et études documentaires, Paris, La documentation française, 1978, p. 283.

⁷⁹³ Le doyen René Rodière, qui a œuvré pour la modernisation du droit maritime français, notait que « *Le droit maritime, qui informe et ordonne du point de vue juridique, tout le monde de mer, possède pour les Français, une vocation naturelle à s'établir sur le plan international* » et précisait que l'intensification des échanges internationaux a renforcé ce phénomène d'internationalisation du droit des transports maritimes ; RODIERE (R.), *Traité général de droit maritime – Introduction- L'armement*, Paris, Dalloz 1978, n°31, p. 54 et s.

⁷⁹⁴ A la fin du XIXe siècle et au début du XXe siècle, la création d'organismes de concertation entre les nations maritimes pressait et plusieurs juristes de renom ont permis la conclusion d'accords internationaux primordiaux tels que la Convention de Bruxelles en 1910 sur l'assistance et simultanément le rapprochement des États et des acteurs du transport maritime par la réunion du CMI, de la CNUDCI ou encore de l'OMCI. La dynamique universelle a pris corps sous l'impulsion de juristes français et belges. NDENDE (M.), « La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé », *DMF* 676, décembre 2006, p. 932.

⁷⁹⁵ Ainsi, il peut s'agir d'organisations internationales telles que l'IACS ou les organisations corporatives. Cette coopération se manifeste aussi par des accords ouverts aux professionnels d'un ou plusieurs secteurs d'activité sans considération de son pays d'origine. Dans le cadre de telle coopération, la pratique des codes de conduite privés s'est répandue. Elle permet aux professionnels de renforcer leur image en élaborant des règles de conduite qui permettent de régir les comportements et les obligations des professionnels. PAGE (A.), « Self regulation and code of practice », *Journal of Business law*, 1980, pp. 24-30; BOISSON (P.), *Politiques de droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 119. Prenons pour exemple le code de bonne conduite proposé par les affréteurs, ce dernier comporte un questionnaire préalable à tout affrètement suite à l'adoption du code ISM au sein de l'OMI. Ce code présenté en 1998 avait pour objectif d'imposer à tous les maillons de la chaîne de transport (États, groupements d'armateurs, assureurs, courtiers d'affrètement, sociétés de classification et

Ces structures entre professionnels sont certes plus discrètes mais leur influence est réelle⁷⁹⁶. Ainsi se dessine un nouvel « ordre économique » où les professionnels participent à la formation de grandes associations, groupements, conférences maritimes ou autres consortiums⁷⁹⁷.

263. La démarche régionale se démarque de la vocation universelle de l'OMI⁷⁹⁸ car les normes régionales sont adoptées pour répondre à des besoins régionaux particuliers. Ce mouvement se construit toujours sur la notion de regroupement, association ou encore solidarité⁷⁹⁹. Le groupement régional d'États s'appuie sur le principe de solidarité et obéit aux mêmes concepts que toutes les institutions internationales ; selon le Professeur Michel Virally, il constitue « *une association d'États, établie par accord entre ses membres et dotée d'un appareil permanent d'organes, chargée de poursuivre la réalisation d'objectifs d'intérêts communs* ». En revanche, les organisations internationales à vocation régionale sont spécifiques car elles regroupent un nombre limité d'États en fonction de leur proximité géographique, de leurs affinités politiques, militaires, économiques, sociales ou culturelles⁸⁰⁰ ; leur pluralité traduit l'ancienneté de cette tendance⁸⁰¹.

264. Le rapprochement régional des États est principalement sectoriel, il s'agit dans la

affréteurs) des règles de comportement pour permettre la détection des navires sous normes ; BUHLER (J.-C.), « Les affréteurs et la sécurité des transports maritimes », *DMF*, 597, octobre 1999, p. 797.

⁷⁹⁶ RÉMOND-GUILLOUD (M.), *Droit maritime*, Paris, Éditions A. Pédone, 1993, p. 28.

⁷⁹⁷ Depuis les années 1960, les regroupements de professionnels se sont développés et témoignent de l'intensification du trafic et de la nécessité pour l'opérateur d'exploiter au plus fort de leur capacité. Leurs structures présentent une importante diversité qui traduit différents degrés d'intégration. L'exemple des consortiums montre la capacité des professionnels à se réunir pour renforcer leur influence sur le marché. « *Les consortiums sont des groupements d'armateurs ayant pour objet la mise en commun des moyens et des capacités de transport de leurs membres et la gestion coordonnée de ces moyens et de ces capacités* ». BONNASSIES (P.) et SCAPEL (C), *Droit maritime*, Paris, LGDJ, 2006, p. 241 et s.

⁷⁹⁸ « *Le débat sur le régionalisme international présente de multiples facettes, politiques, économiques, idéologiques et juridiques. Sous ce dernier angle, la question centrale est celle de l'opportunité du régionalisme juridique du point de vue international général : favoriser les institutions régionales et renforcer le « corpus de » normes régionales, c'est paraître vouloir éviter les mécanismes universels et freiner l'adoption de règles de portée générale ; mais c'est aussi disposer d'un laboratoire d'idées et de pratiques, et grâce à cette anticipation expérimentale, permettre de nouveaux progrès au niveau mondial* », DAILLIER (P), FORTEAU (M.) et PELLET (A), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^e édition, 2009, p. 86.

⁷⁹⁹ En parlant du régionalisme étatique, la pensée de Grotius mène à estimer que s'agissant des affinités régionales « *bien que le droit international se définisse comme étant le dénominateur commun des diversités étatiques, l'individualité historique, géographique, politique et économique d'une région déterminée donne naissance à un nombre de principes juridiques propres aux États de cette région qui déroge en partie au droit international universel, tout en reconnaissant implicitement son existence et sa validité.* », SEINOUBI-FEZAN (J.), *Les riverains francophones du golfe de Guinée et le droit international de la mer : un exemple de politiques maritimes des États africains*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1987, p. 12.

⁸⁰⁰ VIRALLY (M), *Le droit international en devenir : essais écrits au fil des ans*, Paris, PUF, 1990, p. 236.

⁸⁰¹ D'un point de vue historique, les organisations régionales font figure de précurseur, ce qui, au fond traduit leur plus grande perméabilité aux évolutions de la vie internationale. La première expérience remonte au XIX^e siècle lorsque lors de la Commission centrale du Rhin en 1815 pour élaborer des règles uniformes de navigation, une initiative a ouvert la voie à toute une génération d'organisation technique.

plupart des cas de favoriser les échanges économiques dans un espace régional déterminé, toutefois cette coopération peut aller jusqu'à une union politique. Les différents modèles régionaux traduisent dès lors plusieurs degrés d'intégration régionale⁸⁰²; pour chaque regroupement sont déterminés le cadre de son activité, les participants, les objectifs et les moyens de sa formation. Dans la sphère publique, si les trafics de transport maritime s'organisent schématiquement autour des États-Unis, de l'Europe, de l'Asie, de l'Amérique latine et de l'Afrique, les régions sont beaucoup plus diversifiées et ne présentent pas de réalités figées tant elles se construisent en fonction de l'évolution économique des marchés du transport et de la construction, de l'importation ou de l'exportation. Les régions sont des modèles qui présentent une importante flexibilité nécessaire à l'organisation et à la sécurisation du trafic maritime. Au cours de la seconde moitié du XX^e siècle, les questions liées à la protection de l'environnement ont incité les États et les organisations interétatiques à adopter une démarche régionale pour s'adapter aux besoins régionaux particuliers. La CMB relaie l'importance de cette action et envisage l'articulation des approches universelle et régionale⁸⁰³. Aujourd'hui, ce type d'initiatives ne concerne pas uniquement la protection de l'environnement et s'étend aux questions de sécurité⁸⁰⁴ ou de sûreté⁸⁰⁵.

265. Dans la sphère privée, le rapprochement est le plus souvent sectoriel et s'organise au sein d'une même profession. On distingue alors les organismes de constructeurs et équipementiers, les armateurs et exploitants de navires, les gens de mer, les chargeurs, les assureurs, les organismes de normalisation et de classification, les ports et terminaux portuaires, les services de navigation maritime, les associations de défense de la protection de l'environnement⁸⁰⁶. Ce type de fédération correspond à l'internationalisation des échanges

⁸⁰² *Analyse comparative des processus d'intégration économique régionale*, Étude réalisée par le CERED/FORUM et Cernea, Université de Paris X-Nanterre, Ministère des affaires étrangères, 2001, p. 7.

⁸⁰³ L'article 197 de la CMB prévoit : « *Les États coopèrent au plan mondial et, le cas échéant, au plan régional, directement ou par l'intermédiaire des organisations compétentes, à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu de particularités régionales.* » TREVES (T.), « L'approche régionale en matière de protection de l'environnement marin », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 591.

⁸⁰⁴ Philippe BOISSON attribue la régionalisation de la sécurité maritime à l'expérience des ferries. En effet le 27 juillet 1993, treize pays européens signaient un accord pour soumettre l'application de la convention SOLAS à un calendrier plus sévère valable pour la Manche, la Mer d'Iroise et la Mer du Nord, BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 210.

⁸⁰⁵ La localisation des pirates dans le détroit de Malacca, dans la Corne d'Afrique, sur la côte nigérienne ou en Amérique latine justifie la signature d'accord régionaux qui correspondent aux situations locales, sur la piraterie maritime, voir notamment *La piraterie maritime*, Actes des journées méditerranéenne de la SFDI, l'INDEMER et GEREDIC, des 11 et 12 décembre 2009, A paraître.

⁸⁰⁶ Ces organisations professionnelles sont pour la plupart représentées au sein de l'OMI. BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, pp.97-122, Annexe : Listes des membres observateurs de l'OMI, p.590.

même si les groupes industriels ne peuvent faire totalement abstraction des structures normatives auxquelles ils sont soumis. La régionalisation de la coopération interétatique entraîne donc le plus souvent la formation de groupements professionnels qui permettent d'engager des discussions à la même échelle⁸⁰⁷. L'Association des armateurs de la Communauté européenne⁸⁰⁸ réunit les associations nationales d'armateurs dont Armateurs de France pour participer et contribuer à l'adoption de nouvelles mesures au sein de l'Union européenne⁸⁰⁹. La création d'organisations entre professionnels et entre États renforce la portée de leur contribution dans l'élaboration des normes internationales. La diversité des acteurs influents correspond donc nécessairement à la conciliation des intérêts que défend chaque intervenant ou groupe.

266. La globalisation des échanges et l'universalisation du droit sont devenues indissociables⁸¹⁰. Les initiatives nationales et la création des groupes régionaux ne traduisent pas un rejet d'une association à la démarche universelle de l'OMI puisqu'ils en sont des membres. En effet compte tenu de la dimension internationale des échanges par voies maritimes, l'action normative à vocation universelle est appropriée à la création d'un équilibre entre les différentes régions du monde⁸¹¹. L'hypothèse privilégiée consiste à préférer une norme universelle qui permet d'unifier le droit applicable à la navigation

⁸⁰⁷ L'exemple de l'Organisation des ports européens, fondée en 1993, montre que l'objectif est d'établir un dialogue structuré entre les professionnels européens et l'Union européenne. La correspondance géographique est alors fondamentale. Les missions telles que prévues par le statut de l'Organisation sont :

« *-to ensure that the economic importance of European ports is recognized in the EU and its Member States and that the sector is consulted substantively on any measure likely to affect it ;
-to promote free and fair competition in the port sector;
-to ensure that European ports play their full part in delivering economic efficiency;
To promote the highest possible safety standards in European ports;
-to encourage ports to be proactive in protecting the environment* »

Renseignements disponibles sur le site de l'Organisation des ports européens, www.espo.eb/Home.aspx (consulté en juin 2010).

⁸⁰⁸ Le sigle est ECSA pour European Community Shipowners Association, elle réunit actuellement 22 associations nationales d'armateurs européens. Elle a été formée en 1965 et son objectif est « *to promote the interests of European shipping so that the industry can best serve European and international trade and commerce in a competitive free enterprise environment to the benefit of shippers and consumers* », www.ecsa.be (consulté en juin 2010).

⁸⁰⁹ ECSA Annual report 2008-2009, www.ecsa.be/ar/rapport%202008-2009.pdf (consulté en juin 2010).

⁸¹⁰ La difficulté de dissocier les deux processus est due à la nature commerciale des échanges maritimes, DELMAS-MARTY (M.), *Le relatif et l'universel, Les forces imaginantes du droit*, Paris, Éditions du Seuil, 2004, p. 54.

⁸¹¹ Françoise Odier rappelait en traitant de la gestion communautaire européenne des risques maritimes que : « *Si un dispositif européen, en matière de sécurité maritime, aboutissait rapidement à constater que la flotte mondiale se divise entre les navires équipés pour fréquenter la zone communautaire et les autres, les mesures régionales communautaires en la matière devraient alors être regardées avec beaucoup de circonspection* », ODIER (F.), « Transport maritime, sécurité et environnement », in *La Communauté européenne et l'environnement*, Colloque international du CEDECE des 6 et 7 octobre 1994, p. 5 et 6.

maritime internationale⁸¹² plutôt que de créer un régime de navigation à plusieurs vitesses. Dans le cas où une norme universelle n'est pas souhaitable ou pas souhaitée, le droit international doit s'appuyer sur les réseaux nationaux et régionaux⁸¹³ mais les acteurs restent libres d'engager une initiative restreinte qu'ils jugent plus conformes à leurs intérêts propres.

B- L'influence fondée sur les intérêts des différents acteurs

267. Les initiatives particulières des acteurs privés et publiques appuient des intérêts qui ne sont pas toujours conciliables. L'élaboration de normes vise donc selon les fonctions de chacun la défense d'intérêts privés pour les uns ou contribue à la préservation de l'intérêt général pour les autres. Dans ce cadre, faire la synthèse des initiatives particulières consiste à atténuer les divergences d'intérêt et trouver un équilibre dans les discussions en considérant que l'encadrement des conditions de la navigation est dans l'intérêt de tous. Les intérêts privés s'oppose à l'intérêt général (B.1) malgré leur apparente conciliation(B.2).

B.1- L'opposition des intérêts privés à l'intérêt général

268. La difficulté d'associer une définition unique au concept d'intérêt général vient de la variabilité de son contenu. La navigation maritime met en évidence le contenu parfois contradictoire de cette notion qui apparaît à la fois comme « *la somme consensuelle d'intérêts particuliers* » et « *le dépassement dialectique de ces mêmes intérêts* »⁸¹⁴. Les activités de transport maritime sont tiraillées entre une tendance segmentaire due à la diversité des intérêts privés et une propension unificatrice qui résulte de l'émergence d'un intérêt commun.

269. L'industrie maritime est une chaîne dont les professionnels sont les maillons. Les intérêts privés les plus influents sont principalement économiques et concurrentiels. Depuis le constructeur du navire jusqu'au consommateur des produits transportés, l'ensemble des intervenants cherchent à réduire le coût des marchandises et à augmenter leurs bénéfices⁸¹⁵. L'industrialisation du transport a renforcé cette tendance qui fait de la rentabilité un facteur

⁸¹² Sur l'importance d'unifier le droit de la navigation maritime, Mme ODIER montre, sur le plan de la sécurité maritime, la diversité des institutions qui agissent sur le commerce maritime. Dès lors la priorité réside donc dans l'articulation de ces contributions et certainement dans leur hiérarchisation. ODIER (F.), « La sécurité maritime : une notion complexe le rôle des organisations internationales dans son élaboration », *ADMer*, Tome III, 1998, p. 238.

⁸¹³ « *Saepe in una parta orbis terrarum est jus gentium quad alibi non est* » (le droit des gens d'une partie du monde n'est pas celui des autres), *De jure belli ax pacis*, LcLI § 44 ; voir MEHDI (R.), « Les objectifs de la codification régionale », in *La codification du droit international*, Colloque d'Aix-en-Provence, SFDI, Paris, Éditions A. Pédone, 1999, p. 70.

⁸¹⁴ RANGEON (F.), *L'idéologie de l'intérêt général*, Paris, Economica, 1986, p.19.

⁸¹⁵ La nature commerciale du transport maritime induit, pour les acteurs, la concurrence et la recherche de profit or la recherche de rentabilité est l'un des principaux facteurs de risque que prennent les acteurs maritimes. LANNEAU-SEBERT (M.), *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 53.

substantiel de développement de nouvelles normes en matière de sécurité maritime or renforcer la qualité du transport impose des investissements financiers qui sont incompatibles avec la politique de baisse des coûts. Chaque intervenant défendant ses propres intérêts, d'importantes divergences apparaissent et représentent d'ailleurs une des principales limites de la participation des professionnels du transport maritime⁸¹⁶. Dans ce domaine, les États sont liés aux intérêts privés par le biais desquels ils cherchent à sauvegarder leur économie. Dans le cadre des négociations internationales, la position des États traduit par conséquent leur politique de défense des intérêts nationaux pour le maintien de leurs atouts économiques en fonction de leur spécialité⁸¹⁷ ; dès lors, les nations maritimes négocient sur la scène internationale en préservant le développement de leur industrie nationale. Sur ce point, si les États qui concentrent une part importante du tonnage mondial appuient incontestablement les intérêts des armateurs, il est sans doute plus difficile de cerner les intérêts d'un État dont les entreprises nationales immatriculent leurs navires à l'étranger⁸¹⁸.

270. En exerçant sa souveraineté, l'État doit défendre l'intérêt général de la nation, il protège sur son territoire l'ordre public⁸¹⁹. Sur la scène internationale, la défense de l'intérêt national justifie des revendications particulières⁸²⁰ déterminée par l'implication des États dans

⁸¹⁶ Philippe. Boisson dénonce en ce sens les inconvénients de la multiplication des associations de professionnels et note que la multiplication des regroupements représentatifs est un facteur de duplication des efforts et de perte d'efficacité compte tenu de l'approche fragmentée des problèmes de sécurité en mer. Les divergences sont importantes sur les moyens de renforcer l'efficacité de l'intervention des professionnels sur la scène internationale : « Parmi les remèdes possibles, a circulé l'idée d'établir un organisme international puissant, représentatif de l'ensemble des intérêts des transporteurs maritimes et doté d'une capacité de réaction rapide aux grandes questions du moment... D'aucuns considèrent que l'industrie maritime, prisonnière de son histoire, n'a pas besoin de parler d'une seule voix. Si la chose est possible à certains niveaux, elle devient irréaliste à d'autres, en raison des divergences d'intérêt entre les diverses familles du shipping. », BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 100

⁸¹⁷ Ainsi la construction maritime est principalement concentrée sur le pôle géographique asiatique et les intérêts économiques de cette activité sont indissociables des politiques entreprises par les États. Sur l'économie de la construction navale, voir notamment LANTHIEZ (A.) et TOURRET (P.), « La construction navale, croissance mondiale et résistance européenne », in GUILLOTREAU (P.) (Dir.), *Mare economicum, Enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, Rennes, PUR, 2008, pp.285-318.

⁸¹⁸ Depuis 1968, le rapport annuel de la CNUCED montre l'évolution du marché des transports maritimes. Les différents indices pris en compte établissent clairement que les intérêts de chaque État peuvent être très divergents. Ce constat est à l'origine du développement des politiques intégrées dont l'Union européenne se fait l'écho. En matière de transport maritime, la recherche d'un équilibre entre les questions maritimes au sein des États est au cœur de la problématique du pavillon comme le soulignait Francis Vallat, président de l'Institut français de la mer lors des rencontres organisées par l'INDEMER autour du pavillon. VALLAT (F.), « Pavillon et entreprises », in *Le pavillon*, Paris, Colloque international INDEMER, Paris, Éditions A. Pédone, 2007, p. 77-80.

⁸¹⁹ A l'échelle nationale, l'intérêt général est déterminé par les normes constitutionnelles écrites ou coutumières d'un État.

⁸²⁰ M^e Isabelle Corbier soulignait que « Chaque État cherche en effet à exercer sa souveraineté dans sa plénitude et supporte mal toutes les contraintes extérieures. Lorsqu'un État estime que la réalisation de la règle à laquelle il s'est obligé en droit international ne correspond pas ou plus à la satisfaction de son intérêt national, cet État aura naturellement tendance à en réinterpréter le contenu ou la portée au mieux de son intérêt ou à en contester l'applicabilité à une situation donnée », CORBIER (I), « Montego Bay et pratiques nationales déviantes »,

le transport maritime⁸²¹. Ainsi, compte tenu de son droit interne et de sa stratégie, l'intervention officielle de la France défend un équilibre entre la protection de l'environnement reconnue par le préambule de la Constitution de 1958⁸²² et le développement de l'économie maritime nécessaire au renforcement de la puissance nationale⁸²³.

271. La coopération internationale dépend de l'entente entre les participants aux négociations dans l'intérêt de tous. La sécurité de la navigation en mer, la lutte contre la pollution et le maintien de l'ordre en mer sont les principaux aspects des travaux de l'OMI⁸²⁴. Dans cette perspective, les États et les professionnels ne défendent pas un seul intérêt⁸²⁵ bien que l'on évoque une communauté maritime ; cette dernière notion sous-tend l'existence d'une communauté internationale animée par un projet cohérent⁸²⁶ et s'attache au concept de bien

DMF, 676, 2006, p.953.

⁸²¹ Un classement simplifié, à l'instar de Philippe BOISSON qui différencie les États transporteurs possédant une flotte de commerce importante des États menacés de cette activité, ne nous semble pas efficace dans la mesure où la dichotomie qui en résulte n'est pas représentative des réalités du monde maritime. Les réglementations nationales ne sont pas soit une application du principe de liberté des mers soit l'expression d'une approche restrictive de la navigation maritime nécessaire à la sauvegarde de leurs richesses et de leur environnement. Si la plupart des normes obéissent à ce schéma binaire, l'évolution des normes traduit une volonté de dépasser l'affrontement entre la puissance économique et la protection de l'environnement afin de trouver l'équilibre entre exploitation et préservation de l'espace de navigation maritime. Or la plupart des nations sont confrontées au dilemme d'un développement commercial de leurs espaces maritimes dans le respect de leur environnement, BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 151.

⁸²² La Charte de l'environnement consacre le droit de l'environnement comme un droit commun à l'échelle interne de la France, elle a été intégrée au préambule de la constitution de 1958 par l'adoption de la loi constitutionnelle du 2 mars 2005 conformément aux dispositions de l'article 89 du texte constitutionnel, voir PRIEUR (M.), « L'environnement entre dans la Constitution », *Les petites affiches*, juillet 2005, pp. 14-18; CANS (C.), « La Charte constitutionnelle de l'environnement: évolution ou révolution du droit français de l'environnement? », *Droit de l'environnement*, septembre 2005, pp. 194-203; HUTIN (N.) et COHENDET (M.A.), « La Charte de l'environnement deux ans après: chronique d'une anesthésie au Palais-Royal », *Revue juridique de l'environnement*, septembre 2007, pp. 277-294.

⁸²³ Le récent rapport émis par le Secrétariat général de la mer et le Centre d'analyse national insiste sur les objectifs français de développer ses activités maritimes. Ainsi, les experts s'appuient sur les chiffres donnés par le cluster maritime pour montrer l'importance en France de l'économie maritime qui représente trente sept milliards deux millions d'euros. Rapport du groupe Poséidon : Une ambition maritime pour la France, décembre 2006, p. 39.

⁸²⁴ LUCCHINI (L.), et VOELCKEL (M.), *Les États et la mer, le nationalisme maritime*, Paris, La documentation française, 1978, p.418 et s; ODIER (F.), « La sûreté maritime ou les lacunes du droit international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A Pédone, 2003, pp. 455-468.

⁸²⁵ L'intérêt commun désigne une somme d'intérêts particuliers des composantes de la collectivité. Les pensées combinées d'Aristote et de Platon nous renseignent sur le double fondement du concept d'intérêt commun. Il serait à la fois basé sur le principe d'unité parfaite et le principe d'équilibre et de pluralité. Ainsi, les intérêts peuvent être divergents mais doivent se fédérer sur la base d'un équilibre harmonieux qui tient compte de la diversité de la société, RANGEON (F.), *L'idéologie de l'intérêt général*, Paris, Economica, 1986, p.52 ; ZEUMEME-SIME (R.N.), *L'intérêt général de l'humanité et le droit international de l'environnement*, Thèse de droit, Université de Limoge, 2004, p. 53.

⁸²⁶ « Même si la communauté internationale ne peut être considérée comme la simple addition des sujets de droit international, elle se trouve dépourvue de moyens d'action propres et demeure tributaire de ceux-ci. Au surplus, les intérêts collectifs qu'elle incarne sont largement battus en brèche par ceux, spécifiques et souvent égoïstes, de ces autres sujets de droit, au premier rang desquels les États », DAILLIER (P.), FORTEAU (M) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p. 446

public qui correspond à l'intérêt de tous⁸²⁷. Dans ce sens, les divergences entre les acteurs de la chaîne du transport fragilisent cet ensemble et compromettent la reconnaissance d'un bien public mondial⁸²⁸. Toutefois, la recherche constante d'un équilibre entre ces différents intérêts s'appuie sur l'apparente conciliation de ces points de vue divergents⁸²⁹.

B.2- L'apparente conciliation des intérêts divergents

272. La notion d'efficacité de la navigation inscrite dans la Convention OMI évoque l'engagement du minimum de moyens pour un maximum d'effets⁸³⁰. Le flou de cette notion traduit la difficile conciliation des intérêts privés et de l'intérêt général mais aussi la recherche permanente d'un équilibre susceptible d'entraîner des effets. La rédaction de l'article 1 de la Convention OMI vise donc à envisager les différents degrés d'action en fonction de l'équilibre des influences dans les négociations. Dans ce cadre, la notion d'efficacité de la navigation permet à l'OMI d'accueillir les forces politiques qui tolèrent des pratiques commerciales contestables autant que les défenseurs d'une réglementation contraignante qui demande de plus gros investissements financiers. La notion d'« efficacité de la navigation » rend compte de l'important séisme qu'a connu le droit de la navigation maritime en accolant aux problématiques traditionnelles liées au navire et à sa cargaison, celles centrées sur les droits de l'homme et la protection de l'environnement⁸³¹. La notion

⁸²⁷ Les ordres juridiques sont fondés sur la notion d'intérêt général au sens où ils s'articulent autour du bien moral et matériel de l'ensemble des citoyens. Le XXe siècle, marqué par la naissance de l'interdépendance des peuples et la formation d'une communauté internationale, constitue une période propice à l'émergence du concept d'intérêt général. Ainsi, que souligne le juge Alvarez dans le cadre de l'affaire des pêcheries anglo-norvégiennes : « *Le point de départ est qu'au régime traditionnel individualiste qui a été jusqu'ici la vie sociale, se substitue de plus en plus le nouveau régime dit d'interdépendance et qui, par suite, à l'ancien droit individualiste succède le droit d'interdépendance social* » CIJ, Affaire des pêcheries anglo-norvégiennes, *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances*, 1951, pp. 116-206.

⁸²⁸ LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005, p. 378.

⁸²⁹ Le terme est utilisé de manière très ambiguë à l'article 1 de la Convention OMI relatif aux buts de l'Organisation qui prévoit : « *les buts de l'Organisation sont 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 toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et de traiter des questions administratives et juridiques aux objectifs énoncés dans le présent article.* ». Convention OMI, art.1. Dans cet article, la notion d'efficacité de la navigation se juxtapose aux concepts de sécurité maritime, protection du milieu marin ou à l'encadrement administration des opérations de transport. L'utilisation du terme « *efficacité de la navigation* » est pourtant très large et intègre nécessairement la sécurité maritime et la protection de l'environnement. Compte tenu de la volonté de l'OMI d'intégrer dans un même processus de négociation les principaux acteurs du secteur maritime, son objectif correspond à l'engagement du minimum de moyen pour un maximum d'effet en faveur de la réduction des risques engendrés par le transport maritime.

⁸³⁰ Convention OMI, art.1.

⁸³¹ La question environnementale correspond à l'émergence d'une conscience environnementale comme le décrit les juges de la CIJ dans l'arrêt rendu dans l'Affaire GABCIKOVO-NAGYMAROS le 25 septembre 1995 : « *Au cours des âges, l'homme n'a cessé d'intervenir dans la nature pour des raisons économiques et autres. Dans le*

prend des sens différents selon qu'elle est associée à d'autres concepts au principe de liberté d'entreprise ou au concept de développement durable⁸³².

273. Les sources du droit de la sécurité en mer envisagent pour partie l'efficacité de la navigation à la lumière des principes de la liberté d'entreprise et d'entreprendre. La notion de rentabilité détermine alors l'action de chaque acteur. Dans ce cadre, les relations concurrentielles peuvent s'observer entre des entités identiques ou distinctes : la concurrence horizontale implique que chaque entité défend ses intérêts devant ses homologues ; la concurrence verticale suppose que l'investissement d'un intervenant peut potentiellement avoir des répercussions sur les autres maillons de la chaîne de transport, ce qui les pousse à défendre la rentabilité de leur activité. L'appréhension des différents enjeux pour une navigation efficace devient dès lors très complexe compte tenu de la diversité des situations concurrentielles que génère le transport maritime. En outre, l'impact des mécanismes de concurrence justifie l'explosion normative du secteur de la sécurité en mer qui requiert la définition d'un cadre réglementaire minimum⁸³³. Dans ce contexte, chaque intervenant agit selon sa propre stratégie qui peut être déterminée en fonction d'une combinaison d'intérêts

*passé, il l'a souvent fait sans tenir compte des effets sur l'environnement. Grâce aux nouvelles perspectives qu'offre la science et à une conscience croissante des risques que la poursuite de ces interventions à un rythme inconsidéré et soutenu représenteraient pour l'humanité- qu'il s'agisse des générations actuelles ou futures- de nouvelles normes et exigences ont été mises au point, qui ont été énoncées dans un grand nombre d'instruments au cours de deux dernières décennies. Ces normes nouvelles doivent être prises en considération et ces exigences nouvelles convenablement appréciées, non seulement lorsque des États envisagent de nouvelles activités, mais aussi lorsqu'ils poursuivent des activités qu'ils ont engagées dans le passé. Le concept de développement durable traduit cette nécessité de concilier le développement économique et protection de l'environnement. », CIJ, arrêt du 25 septembre 1995, affaire du projet Gabvikovo-Nagymaros, (Hongrie c./ Slovaquie), para 140. Voir aussi ROHART (J.S), *Colloque 2006 du Comité maritime international : liberté et sécurité en mer*, Cape Town, 13 et 15 février 2006, discours d'ouverture des travaux, DMF, 673, 2006, p. 661.*

⁸³²Le droit de la mer développé au sein de l'OMI conçoit la mer à la fois comme l'espace en tant que voie de communication qui permet le développement des échanges économiques mais aussi comme un espace de ressources qui doit être préservé. L'approche commerciale de la mer est ancestrale et les sphères privée et publique y sont intimement liées. Le Professeur Dominique Carreau retrace, en ce sens, la progression des relations sociétales à la mer : «... le droit de la mer a toujours présenté un volet économique- plus précisément commercial- très important. Historiquement, la première préoccupation a été de s'assurer que la mer puisse être un espace de liberté pour faciliter la communication entre les hommes ; c'est ainsi qu'il n'est aujourd'hui de principe mieux assis que celui de sa liberté, du moins en matière de navigation, *mare liberum*. Puis, devant la prise de conscience progressive du caractère épuisable des ressources de la mer, la communauté internationale a entrepris, le plus souvent au coup par coup, de protéger les espaces marins en réglementant le droit de la pêche afin de préserver le renouvellement des dites espèces. Enfin à l'époque contemporaine et en raison des progrès de la technologie, l'exploitation de certains fonds marins a été soumise à un régime international spécifique destiné à s'assurer que les ressources faisaient partie du « patrimoine commun de l'humanité » et ne pourraient pas faire l'objet d'appropriations nationales illimitées. », CARREAU (D.), « Droit de la mer et droit international du commerce », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 119.

⁸³³Depuis le milieu des années 1970 et le renforcement des États émergents, les transports maritimes s'apparentent à une fosse aux requins. Les entrepreneurs se livrent à une concurrence sans merci, appuyés par des États qui cherchent à renforcer leur flotte de commerce afin de conserver leur autonomie et par conséquent leur puissance sur la scène internationale ; BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 22.

économiques, de compromis ou d'échanges commerciaux. La pluralité des facteurs qui déterminent l'influence des intervenants exclut la possibilité de définir un schéma systématique des rapports au sein des négociations. L'instabilité du marché économique et les mutations rapides dues à la nature même du secteur commercial⁸³⁴ rendent encore plus complexes les négociations pour la mise en place d'une réglementation efficace.

274. Le rééquilibrage des enjeux liés à la navigation maritime impose nécessairement l'association de la notion d'efficacité de la navigation au concept de développement durable⁸³⁵. A l'instar de son prédécesseur William. O Neil, le Secrétaire général de l'OMI Efthimios Mitropoulos définit les objectifs de l'Organisation à la lumière des documents adoptés par l'ONU dans ce domaine⁸³⁶. Associer le développement durable au transport maritime équivaut à privilégier une approche intégrée des questions maritimes afin d'assurer le « *transfert intergénérationnel du patrimoine* »⁸³⁷. Dès lors, l'élaboration de normes maritimes doit contribuer au développement immédiat des activités maritimes dans le souci de répondre aux besoins des générations futures conformément au concept de « *transport durable* ». Le rapport de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT)⁸³⁸

⁸³⁴ Sur les évolutions des marchés économiques du transport maritime voir : BEURIER (J.-P.); « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pedone, 2003, pp. 87-99, LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005, pp. 55-67

⁸³⁵ En 1992, lors du Sommet de Rio de Janeiro, 173 pays sur les 189 membres de l'ONU adoptent le programme Action 21 qui vient déterminer les objectifs à l'aube du XXI^e siècle. Le document représente l'engagement des États d'agir dans des domaines diversifiés et insiste sur la transversalité de la notion de développement durable. L'Accord de Kyoto signé le 29 avril 1998 relatif à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques ou la déclaration du millénaire, qui représente l'engagement de 189 États à mobiliser les moyens pour atteindre des objectifs de développement humain et économique à l'horizon 2015 (A/RES/55/2), témoigne aussi de l'importance du concept de développement durable et de son omniprésence. L'OMI contribue à la poursuite des objectifs de développement durable comme le souligne son Secrétaire général dans l'éditorial du périodique de l'Organisation : « *As far as the sustainability of shipping is concerned, we need to evaluate the contribution the activity as a whole makes to global economic and social prosperity, and weigh that against any detrimental effect it may have, mainly on our environment but also in other regards.* », M. Efthimios MITROPOULOS, Secrétaire général de l'OMI, Sustainable development- a record to be proud of *IMO news*, issue 1, 2005, Publication de l'OMI, Londres, p. 1.

⁸³⁶ Efthimios Mitropoulos soulignait lors de la journée mondiale de la mer, « *L'humanité ne se rend pas compte que depuis peu la planète qui assure sa subsistance et lui donne la vie est une entité fragile et que ses actes peuvent et ont effectivement des répercussions énormes. Il est difficile de comprendre que la terre et ses ressources ne nous appartiennent pas et que nous ne devrions pas les gaspiller sans penser à l'avenir, mais petit à petit, nous y parvenons, du moins prenons-nous conscience de l'énormité de la tâche qui nous attend.* », Journée mondiale de la mer, 2007, réponses de l'OMI aux défis environnementaux actuels, Message du Secrétaire général de l'OMI, www.imo.org (consulté juin 2010).

⁸³⁷ DESPRES (L.) et PERRAUDEAU (Y.), « Approche macroéconomique de l'économie maritime : les grands enjeux et les défis mondiaux », Synthèse des interventions- Les rendez-vous de la Mer, 3^e édition, juin 2007, p. 11; LACOSTE (R.) et TOURET(P.), « 1997-2007 : D'un monde à l'autre », *Note de synthèse n° 100*, ISEMAR, 2007, p.4.

⁸³⁸ Le CEMT est devenu le Forum international des Transports. Décrite comme une plateforme mondiale pour les Ministres des transports, l'industrie et la société civile, le Forum réunit les représentants des gouvernements du monde des affaires et de l'industrie, de la recherche et de la société civile. Le Forum est une institution intergouvernementale rattachée à l'OCDE dont l'objectif est de favoriser « *une prise de conscience bien plus*

pour 1991, précise que le transport durable doit : « *contribuer à la prospérité économique, au bien-être social et ce sans nuire à l'environnement et à la santé de l'Homme.* »⁸³⁹. L'État canadien, qui s'est particulièrement investi dans les travaux relatifs au concept de transport durable⁸⁴⁰, en offre une définition plus complète : « *la possibilité de répondre aux besoins en transport des personnes et des collectivités et ce en toute sécurité et de façon à respecter la santé des humains et des écosystèmes, ainsi qu'avec équité parmi les générations et entre celles-ci, être abordable et efficace, offrir le choix du mode de transport et d'appuyer une économie dynamique; restreindre les émissions et les déchets afin de respecter la capacité de la planète d'absorber ceux-ci, réduire au minimum la consommation des ressources non renouvelables, réutiliser et recycler les composants employés et réduire au minimum l'utilisation du sol et la production de bruit.* »⁸⁴¹.

275. Les efforts de sécurisation du transport maritime sont donc déterminés en fonction de l'importante diversification des contributions due à la pluralité des auteurs et leurs angles d'approche. Dans ce contexte, il est alors primordial pour les différents intervenants de développer leur influence en accentuant leur participation au processus de négociation.

PARAGRAPHE II: DÉMARCHE RENFORCÉE DES GROUPES D'INFLUENCE

276. Les États comme l'industrie maritime utilisent différents moyens pour développer leur influence sur l'élaboration du droit de la sécurité maritime. La coopération et l'action commune reste le moyen privilégié de renforcer leur influence au sein du secteur maritime. Les négociations sur le droit de la mer et la signature de la CMB montrent d'ailleurs l'intérêt d'une telle coopération⁸⁴². Dans cette perspective, l'intensification des relations internationales a incité les acteurs du secteur maritime à coopérer en matière de navigation maritime. Dans cet ensemble, l'OMI ne représente qu'une enceinte de coopération spécifique. Les initiatives ont abouti à une pluralité d'accords de coopération (A) parmi lesquels la construction européenne présente un modèle *sui generis* (B).

forte du rôle essentiel des transports dans l'économie et la société. », <http://www.internationaltransportforum.org/homefr.html> (consulté en juin 2010).

⁸³⁹ Cette définition reprend fidèlement le rapport Brundland et les trois piliers qui fondent le concept de développement durable.

⁸⁴⁰ L'État canadien a formé un centre national dédié au transport durable ; MEUNIER (C.) et ZEROUAL (T.), « Transport durable et développement économique, 13 décembre 2006 », disponible sur le site développement durable et territoires, www.developpementdurable.revues.org (consulté en juin 2010).

⁸⁴¹ Centre pour un transport durable, Définition et vision du transport durable, Bulletin du transport durable, n°1, mars 1998, p. 2, cité par MEUNIER (C.), ZEROUAL (T.) op cit, p.2.

⁸⁴² Le préambule de la CMB commence ainsi : « *animés du désir de régler dans un esprit de compréhension et de coopération mutuelle, tous les problèmes concernant le droit de la mer et conscients de la portée historique de la convention qui constitue une contribution importante au maintien de la paix, de la justice et au progrès pour tous les peuples du monde* »,

A- La diversité des modèles de coopération

277. Pour les États comme pour les professionnels de la mer, il s'agit de renforcer l'influence des regroupements et leur poids politique. Si l'officialisation des rapprochements structure le secteur maritime, les ententes ou accords sont très diversifiés et se concrétisent soit par la signature d'accords spéciaux (A.1) soit par la création d'une structure organisationnelle spécifique (A.2).

A.1- L'adoption d'accords spéciaux

278. Les accords multiples passés dans le secteur maritime interviennent entre les États et entre les professionnels.

279. Le principe de souveraineté implique que les États sont libres de coopérer avec d'autres États dans leurs domaines de compétences. La conclusion d'accords spécifiques encouragés par la Programme des Nations Unies pour l'Environnement (PNUE) a stimulé la régionalisation⁸⁴³ qui entraine dans le cadre du droit international des relations de voisinage⁸⁴⁴. La CMB prévoit aussi explicitement ce type de coopération dans deux domaines spécifiques : la répression de la piraterie⁸⁴⁵ et la protection de l'environnement⁸⁴⁶. Les conventions OMI laissent aux États la charge de prendre des dispositions pour tous les points qui ne font pas l'objet de prescriptions expresses dans la Convention ou qui laisse une liberté dans l'interprétation et la mise en œuvre⁸⁴⁷. Ces dispositions encouragent la prise d'initiatives en

⁸⁴³ TREVES (T), « L'approche régionale en matière de protection de l'environnement marin », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p.593.

⁸⁴⁴ Sur la notion de voisinage en droit international voir notamment JUCHS (G.), *Les relations de voisinage en droit international*, Thèse de droit, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2009, p.15 et s.

⁸⁴⁵ La CMB prévoit: « *Tous les États coopèrent dans toute 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 État* », CMB, art. 100. Cette disposition renvoie à la possibilité pour les États d'organiser une réponse commune ou coordonnée dans le domaine de la piraterie maritime. Sur l'article 100 de la CMB, voir notamment, BURDEAU (G.), « Le devoir de coopération pesant sur les États », in *La piraterie maritime*, Actes des Journées méditerranéennes organisée par la SFDI, l'INDEMER et GEREDIC les 10 et 11 décembre 2009, à paraître.

⁸⁴⁶ Le droit pour un État de signer des accords bilatéraux ou multilatéraux avec d'autres sujets de droit international ressort de l'article 2 de la Convention de Vienne sur les traités En matière de protection de l'environnement, l'article 197 de la CMB prévoit la coopération des États à une échelle mondiale mais aussi régionale : « *Les États 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 des règles et des normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales.* », les rédacteurs de la convention insistent sur ce point et reprennent ces dispositions pour chaque pollution spécifique. Sur la coopération des États dans le cadre de l'article 197 de la CMB voir notamment BEURIER (J.-P.) et PROUTIERE-MAULION (G.), « Quelle gouvernance pour la biodiversité marine au-delà des zones de juridiction ? », Rencontre internationale de l'IDDRI sur la Gouvernance en Haute mer, www.iddri.org, (consulté en juin 2010).

⁸⁴⁷ Ainsi le Protocole de 1996 à la Convention de 1972 sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets dispose dans son article 3 : « *Aucune des dispositions du présent Protocole ne doit être interprétée comme empêchant les Parties contractantes de prendre, individuellement ou conjointement, des*

offrant aux États ou au groupe d'États la possibilité de passer des accords bilatéraux ou multilatéraux. Détailler l'ensemble de ces accords n'est pas pertinent ici compte tenu de leur multiplicité, il est en revanche possible d'en déterminer les caractéristiques. La plupart prévoit, en marge de la négociation internationale, des accords spécifiques sur des problématiques sensibles qui supposent un traitement particulier. L'objectif peut être soit de mutualiser des efforts et des moyens susceptibles de renforcer l'efficacité d'un dispositif, soit de mettre en place des mesures qui dépendent d'une coopération entre États. En matière d'environnement, la coopération entre les États côtiers de la mer Baltique s'inscrit dans une démarche régionale telle que l'entend l'article 197 de la CMB. Depuis la Convention de Gdansk, jusqu'aux travaux de la Commission HELCOM, plusieurs accords ont formé un cadre juridique exceptionnel faisant de la mer Baltique «*un laboratoire d'expérimentation juridique*»⁸⁴⁸. Sur un sujet aussi sensible que la piraterie maritime, les événements du 11 septembre 2001 ont déclenché une forte réaction des États-Unis qui pour se doter d'un arsenal de mesures efficaces, a sensiblement modifié les usages de la diplomatie internationale⁸⁴⁹. Deux initiatives majeures, relayées par la «*Container Security Initiative*», prévoient des mesures spécifiques pour la zone du Sud-Est asiatique : l'«*Initiative de sécurité contre la prolifération*»⁸⁵⁰ et l'«*initiative régionale de sécurité maritime*»⁸⁵¹. La

mesures plus strictes conformes au droit international pour ce qui est de prévenir, de réduire et, lorsque cela est possible dans la pratique, d'éliminer la pollution», DOMMEN (C.) et CULLET (P.), *Droit international de l'environnement, textes de base et références*, La Hague, Kluwer law international, 1998, p. 71.

⁸⁴⁸ SMOLINSKA (A.M.), *La mer Baltique à l'épreuve du droit international*, Mémoire du Centre de droit international, Université de Lyon, 2006, p. 21.

⁸⁴⁹ En mettant en évidence la dangerosité de certains espaces, les Américains ont initié une importante mobilisation avec des partenaires privilégiés. L'objectif est de développer en marge du cadre international constitué par la CNUDM et les conventions OMI, un arsenal de mesures destinées à protéger les navires devenus des cibles potentielles. Mme ODIER souligne les bouleversements de cette pratique : «*Ce foisonnement est à l'origine de relations internationales d'un type nouveau déconnectées des rapports diplomatiques traditionnels mais organisées autour des réseaux les plus sensibles.*» ; ODIER (F.), «*Piraterie, terrorisme : une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer*», *ADMer*, Tome X, 2005, p. 271.

⁸⁵⁰ Cette initiative vise à combattre la piraterie et le terrorisme dans le détroit de Malacca et au large de Singapour en organisant des exercices navals communs et le partage de l'information. Cet accord regroupe 11 partenaires : les États-Unis, l'Australie, la France, l'Allemagne, l'Italie, les Pays Bas, la Pologne, le Portugal, l'Espagne et le Royaume-Uni. L'Accord prévoit la capacité pour les parties d'agir, d'échanger des informations et incite les partenaires à sensibiliser les autorités nationales compétentes de telle sorte qu'elles puissent intervenir auprès des suspects. Ces mesures introduisent le principe de légitime défense au droit international en prévoyant le droit pour tous les membres de l'Accord de rechercher et d'arrêter tout moyen de transport suspect d'avoir à leur bord des matériaux dangereux. «*L'initiative de sécurité contre la prolifération se veut une réponse, non exclusivement militaire, à la menace croissante que représente la prolifération des armes de destruction massive (ADM), de leurs vecteurs et des matières connexes à destination et en provenance d'États et d'acteurs non étatiques, par voies maritimes ou aériennes*». BEYRIES (P.) et GELIARD (E.), «*Défense et sécurité*», *ADMer*, Tome VII, 2003, p. 619.

⁸⁵¹ «*Regional Maritime security initiative*» Cette formule prévoyait l'instauration d'une coopération se traduisant par la présence de troupes américaines, toutefois les réactions des pays entourant le détroit de Malacca ont refusé l'ingérence des États Unis et ont affirmé leur volonté et leur capacité à faire régner la sécurité dans les détroits. ODIER (F.), «*Piraterie, terrorisme : une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer*», *ADMer*, Tome X, 2005, p. 273.

mobilisation américaine était destinée à la mise en place de mesures rapides dans leur application, discrètes et souples dans leur préparation.

280. Pour répondre à la spécificité de leurs besoins, les professionnels ont aussi mis en place des accords de coopération. Les accords conclus par les professionnels ne sont pas radicalement différents sur le plan conceptuel puisqu'il s'agit de se réunir autour de principes communs. Les relations contractuelles supposent de définir les modalités auxquelles sont soumises les parties et les professionnels du transport maritime et ont, dans ce sens, contribué à l'adoption de deux types de réglementation privée: les normes industrielles volontaires et les codes de conduite⁸⁵². Pour éviter l'ingérence des politiques publiques et contribuer à l'amélioration du transport maritime, les acteurs économiques et industriels passent ainsi des accords sectoriels ou inter-sectoriels. A l'échelle de la France, la « Charte bleue » adoptée au sein d'Armateurs de France démontre le souci au sein d'une même profession de développer la qualité de leur activité et de montrer leur effort⁸⁵³. Dans certains cas, la coopération s'inscrit dans un cadre plus permanent qui implique la négociation au sein d'institutions particulières.

A.2- La mise en place de cadres de coopération permanents

281. La sécurité de la navigation maritime est devenue un enjeu prioritaire dans la mesure où les échanges maritimes représentent plus de 90% des flux de marchandises mondiaux. L'internationalisation des enjeux et du droit a donc incité les différents acteurs à se regrouper afin de renforcer leur influence. L'évolution des transports maritimes a donc permis l'émergence d'un nombre important d'institutions variées qui, parallèlement aux travaux de l'OMI, participent aux négociations des normes en matière de transport maritime. Lorsqu'elles font partie de la famille des Nations Unies, ces institutions sont tenues de respecter les règles de coordination qui contribuent à atteindre des objectifs communs, en revanche, les autres organisations internationales peuvent agir indépendamment de tout système global bien que l'efficacité des dispositifs implique la cohérence des systèmes.

282. Comme les États, les professionnels se sont réunis au sein d'organisations internationales à même d'influer sur les négociations diplomatiques des États ; dans le cadre

⁸⁵² BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, pp. 118 et s.

⁸⁵³ La Charte bleue d'Armateurs de France constitue un engagement des membres de l'association sur quatre problématiques : plus de sécurité maritime, une meilleure protection du milieu marin et du littoral, l'amélioration des conditions de travail et d'emploi liées à la sécurité et le renforcement de la participation au sein de la communauté internationale. Ces propositions sont réparties en cinq catégories auxquelles correspondent des propositions concrètes d'action, http://bourbon-online.com/media/corporate/charte_bleue.pdf (consulté en juin 2010).

de celles-ci, ces formations bénéficient d'un statut de membres observateurs qui leur laisse la possibilité de déposer des contributions et de participer aux réunions des différents organes. Comme les États, en marge des discussions, elles peuvent participer aux négociations officieuses. Dans la pratique, le rôle des associations internationales de professionnels qui ont vocation à réunir les membres d'une même profession à l'échelle mondiale s'appuie sur une réputation qui les rend incontournables : c'est le cas de l'Association internationale des sociétés de classification (IACS), l'Association des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO) ou encore de l'Association internationale d'assurance maritime (IUMI)⁸⁵⁴. La pression que peuvent exercer ces organisations varie en fonction du nombre de membres qu'elles réunissent et des moyens qu'elles sont susceptibles d'engager. En janvier 2007, INTERTANKO réunissait 250 membres représentant 70% de la flotte mondiale des transporteurs indépendants⁸⁵⁵. En ce qui concerne l'Union internationale des assurances maritimes, elle regroupe 54 sociétés nationales de toutes les régions du monde.

283. La régionalisation des normes a abouti au développement d'un cadre institutionnel régional permanent. Dans la plupart des cas, la création de telle structure n'est pas exclusivement dédiée au transport maritime. Les institutions régionales ont une vocation plus générale où le trafic maritime représente un vecteur de développement économique important. Dans ce cadre, la constitution de regroupements régionaux contribue au renforcement des moyens et des bénéfices économiques, sociaux et politiques. Le régionalisme s'est d'ailleurs développé avec l'apparition de nouveaux États sur la scène internationale et la difficulté pour ces États de constituer une flotte de commerce suffisamment puissante. Les mécanismes de coopération internationale les ont poussés à fournir des efforts pour mutualiser leurs moyens. Dans ce contexte, leur influence politique dépend de la mise en place d'une politique commune. Leur participation aux négociations internationales s'effectue alors selon des objectifs communs. Dans ce sens, les travaux de l'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMOAC) contribuent à

⁸⁵⁴ L'Union internationale d'assurance maritime est un exemple de cette coopération à l'échelle internationale qui a pour objectif d'universaliser son action dans le secteur de l'assurance maritime. Cette organisation existe depuis 1874, son objet consiste à la représentation, la défense, le suivi de l'évolution technique et la promotion de l'assurance maritime dans le monde. Son credo reprend les grandes lignes de sa mission : « *From an alliance of insurance companies in continental Europe to a worldwide organization of national associations.* », KOCH (P.), *125 years of the International Union of Marine Insurance*, Gesamtverband des deutschen versicherungswirtschaft e. V. The German Insurance Association, Berlin, 1999, p. 191p.; CHARBONNIER (J.), *Dictionnaire de la gestion des risques et des assurances*, Paris, La maison du dictionnaire, 2004, p.482 ; www.iumi.org (consulté en juin 2010)

⁸⁵⁵ www.intertanko.com (consulté en juin 2010)

l'élaboration d'une politique d'intégration régionale du transport maritime⁸⁵⁶. Même si les efforts de cette organisation sont principalement axés sur les aspects économiques, cette initiative est un signe de renouvellement des normes africaines qui contribue à renforcer la sécurité maritime et la protection du milieu marin dans la sous-région⁸⁵⁷. Le travail de la Commission des transports maritimes d'Amérique du Centre⁸⁵⁸ décline aussi le système d'intégration régional pour le développement harmonieux du secteur maritime.

284. Les régions n'offrent pas un modèle d'intégration uniforme et si la formule la plus répandue consiste à élaborer une politique économique commune, l'Union européenne présente un modèle d'intégration particulièrement avancé qui lui confère une influence spécifique au sein du secteur.

B- Le cas spécifique de l'Union européenne

285. Au moment de l'entrée en vigueur de la Convention OMCI, les États européens signaient le Traité de Rome en faveur du renforcement de la coopération européenne⁸⁵⁹. La

⁸⁵⁶ L'OMAOAOC a été créée le 7 mai 1975, son siège se situe à Abidjan (Côte d'Ivoire) et elle réunit 25 États membres dont 20 États côtiers et 5 État enclavés. Selon l'article 2 de sa Convention constitutive, « *les objectifs de l'Organisation sont entre autres :*

a- la promotion des différents organismes et activités susceptibles de favoriser le développement du secteur des transports maritimes...

b- le renforcement de la coopération intra-régionale pour chaque catégorie d'intervenants au niveau du transport : compagnies de navigation, ports et opérateurs portuaires, chargeurs ;

c- le renforcement de la concertation entre les États membres et de la coopération entre les administrations maritimes, en vue de l'harmonisation de leurs législations maritimes et portuaires, dans le respect des conventions internationales en vigueur ;

d- le renforcement de la concertation entre les États membres et de la coopération entre les administrations maritimes, en vue de l'harmonisation et de l'amélioration des conditions de fonctionnement de l'ensemble de la chaîne de transport ;

e- la définition et la mise en œuvre par les États membres d'une politique sectorielle et de normes réglementaires communes dans les domaines de l'économie des transports maritimes, dans le sens de la libéralisation des politiques et des structures nationales, de l'économie portuaire, de la desserte des pays sans littoral, de la qualification et des conditions du travail relatives aux personnels navigants et sédentaires du secteur, de la sécurité de la navigation maritime et de la protection de l'environnement marin et fluvio-lagunaire. » www.mowac.org, (consulté en juin 2010).

⁸⁵⁷ GNOAN KABLAN (A.), *La sécurité maritime dans les États de l'Afrique de l'Ouest et du Centre*, Thèse de droit public, Université de Lille, 2009.

⁸⁵⁸ La Commission d'Amérique Centrale de transport maritime (COCATRAM) est un organisme spécialisé qui fait partie du Système d'intégration d'Amérique centrale (SICA) ; son siège est établi au Nicaragua. La COCATRAM s'occupe des affaires relatives au développement maritime et portuaire d'Amérique Centrale ; elle assiste le Conseil des ministres responsables du transport en Amérique Centrale (COMITRAM) et les Gouvernements membres, dans l'adoption de politiques et de décisions pour le développement harmonieux du secteur. La coopération du COCATRAM et de l'OMI est constante : cette dernière a notamment soutenu en 1991 et 1994 le projet LEGISMAR pour la modernisation et l'harmonisation de la législation maritime en Amérique Centrale ou la création du Réseau opérationnel de coopération régionale d'administrations maritimes d'Amérique Centrale et de la République dominicaine (ROCRAM-CA) www.cocatram.org.ni/, (consulté en juin 2010).

⁸⁵⁹ La Communauté économique européenne a été créée par le Traité de Rome le 25 mars 1957 (TCE). L'Union Européenne est née du Traité de Maastricht du 7 février 1992 (TUE), entré en vigueur le 1er novembre 1993 et révisé par le Traité d'Amsterdam signé le 2 octobre 1997 entré en vigueur le 1^{er} mai 1999, elle reste toutefois

vocation maritime de l'Union européenne a été toutefois beaucoup plus tardive⁸⁶⁰ puisque ses premières initiatives ont été menées dans le sillage du naufrage de l'*Amoco Cadiz* en 1978⁸⁶¹. C'est donc la progression de l'Union européenne en tant qu'ordre juridique autonome (B.1) qui lui a permis de fonder sa politique commune de la sécurité maritime (B.2).

B.1- La construction d'un ordre juridique autonome

286. La spécificité des normes techniques en matière de transport maritime découle des particularismes du droit européen qui prévoit un système autonome⁸⁶².

une entité juridique sous le nom de Communauté européenne. Le Traité de Rome a été signé le 25 mars 1957 par 6 États européens. L'Accord prévoyait la création de la Communauté européenne de l'énergie atomique (CEEA/Euratom) et la Communauté économique européenne (CEE). Les principes d'intégration économique reconnus dans le traité fondateur vont progressivement évoluer vers des mécanismes de coopération politique. De cette base va émerger le droit communautaire avec l'adoption de l'Acte unique européen qui comporte deux types de dispositions : les mesures d'aménagement du système institutionnel communautaire nécessaire à l'achèvement du marché intérieur et les mesures sur la politique européenne en matière de politique étrangère. En intégrant le transport maritime au dispositif communautaire, la politique d'intégration devient alors le principal atout des normes européennes. L'adoption en octobre 2007 et l'entrée en vigueur le 1^{er} décembre 2009 du Traité de Lisbonne a ponctué les travaux de réformation du fonctionnement de l'Union européenne. Sur l'évolution de l'Union européenne, voir notamment FENET (A) (Dir.), *Droit des relations extérieures de l'Union européenne*, Litec, Lexis nexis, 2006, p. 9 et s ; PICOT (F.), « Le nouveau cadre institutionnel européen », *JCP G Semaine juridique*, 14, 2010, pp. 725-734.

⁸⁶⁰ « La communauté européenne et transport maritime : la longue marche », *Le marin*, hors série, novembre 1996, p. 4

⁸⁶¹ Sur l'émergence du droit communautaire maritime, voir notamment CHAUMETTE (P.), « Le droit communautaire maritime », in BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2009, pp.162-175.

⁸⁶² L'ordre juridique européen est basé sur les traités qui constituent le droit primaire. Avec l'entrée du Traité de Lisbonne, « *L'Union est fondée sur le ... Traité [de l'Union européenne] et sur le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Ces deux traités ont la même valeur juridique. L'union se substitue à la Communauté européenne.* » Art 1 al 3 du TUE. Le droit originaire recouvre l'ensemble des traités de base, protocoles et conventions annexes, traités modificatifs, actes relatifs aux adhésions ainsi que les actes relatifs à l'application des Traités de base prévus par eux qui s'incorporent au droit originaire sur la base d'engagements internationaux soumis aux procédures constitutionnelles d'adoption par les États. Les déclarations qu'elles soient communes aux États, propres à tels d'entre eux ou émises par les institutions, ont une valeur déclarative, mais n'entrent pas dans le droit originaire. Certaines déclarations sont parfois reprises ultérieurement sous la forme d'actes conventionnels modificatifs. L'ensemble forme un système juridique autonome ; GAUTRON (J.C) et GRARD (L.), « Le droit international dans la construction de l'Union européenne », in *Droit international et droit communautaire perspectives actuelles*, Colloque de Bordeaux, SFDI, Paris, Édition A. Pédone, 2000, p. 21. Les traités de base traduisent un solide dispositif « constitutionnel ». La CJUE (ex CJCE) a soutenu à plusieurs reprises que si les traités européens ne dérogeaient pas aux accords internationaux d'un point de vue formel, ils restent empreints de constitutionnalisme d'un point de vue matériel : «... le traité dont la Cour a pour mission d'assurer l'application, s'il a bien été conclu sous la forme des traités internationaux... n'en constitue pas moins, du point de vue matériel, la charte de la Communauté, les règles de droit qui s'en dégagent constituant le droit interne de cette communauté », Fédéchar, 16 juillet 1956, aff. 8/55. Rec. 1955/ 56, 263. Ce dispositif est alors hybride car il relève des mécanismes internationaux et internes. Si l'assimilation des traités internationaux à une constitution au sens du droit interne est contestable, certains auteurs soutiennent que l'acte constitutif de l'Union européenne demeure un traité au sens formel mais une constitution au sens matériel ; MONACO (R.), « Le caractère constitutionnel des actes constitutifs d'organisation internationale », in *La communauté internationale*, Mélanges offerts à Charles ROUSSEAU, Paris, Édition A. Pédone, 1974, p. 153 et s. Comme le soulignait le Professeur Michel Virally, la construction européenne présente des caractéristiques uniques de coopération interétatique. VIRALLY (M.), « Remarques sur la classification des organisations internationales », in *Mélanges Miscellanea Ganshof Van der Mersch*, Bruxelles, Édition Bruylant, 1972, p. 283 et s. La doctrine communautariste appuie d'ailleurs l'idée de l'indépendance et de la spécificité du droit communautaire : PELLET (A.), « Les fondements juridiques internationaux du droit communautaire », *Collected Courses of the*

287. L'autonomie de l'ordre juridique de l'Union européenne implique tout d'abord l'intégration immédiate du droit européen dans l'ordre juridique interne des États membres⁸⁶³ ; ce principe est clairement établi dans la jurisprudence européenne « *La différence des traités internationaux ordinaires, le traité de la CEE a institué un ordre juridique propre intégré au système juridique des États membres lors de l'entrée en vigueur du traité et qui s'impose à leurs juridictions*⁸⁶⁴ ». En outre dans l'arrêt Van Gend en Loos, la CJCE⁸⁶⁵ a pris soin de préciser que le Traité « *concerne directement les justiciables de la Communauté et de ce fait constitue plus qu'un accord qui ne créerait que des obligations mutuelles entre États contractants*⁸⁶⁶ ». Cette décision fonde donc la théorie de l'effet direct et met en évidence l'atout principal des normes adoptées par l'Union par rapport aux normes élaborées par l'OMI. La CJCE confirme sa jurisprudence dans un avis de 1991 : « *La communauté constitue un nouvel ordre juridique de droit international au profit duquel les États ont limité, bien que dans des domaines restreints, leurs droits souverains et dont les sujets sont non seulement les États-membres, mais également les ressortissants...*⁸⁶⁷ ».

288. L'édifice européen est consolidé par la reconnaissance du principe de primauté qui implique que la norme européenne est prioritaire sur la norme nationale dans l'ordre juridique interne d'un État⁸⁶⁸. Ce principe, reconnu par la CJCE à l'occasion de l'Affaire Flaminio Costa contre ENEL, protège l'Union d'une éventuelle dissonance d'un État membre qui souhaiterait par voie législative déroger aux normes européennes⁸⁶⁹. Le système normatif européen présente en conséquence une hiérarchisation de ses normes qui se révèle être le principal atout de la l'Union pour mettre en place des réglementations en matière de navigation maritime. La hiérarchie des normes européennes est basée sur la jurisprudence de la CJUE⁸⁷⁰, elle reste toutefois complexe. Les différents actes qui peuvent être adoptés par

Academy of European Law, vol. V., Book 2, 1997, p. 193- 271.

⁸⁶³ Depuis l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne le 1 décembre 2009, le Traité confère à l'Union européenne la personnalité juridique qui consacre l'évolution du statut des communautés vers le statut de l'Union européenne. On ne parle donc plus de droit communautaire mais de droit européen. ISAAC (G.) et BLANQUET (M.), *Droit général de la communauté européenne*, Paris, Éditions Sirey, collection « Université », 9^{ème} Édition, 2006, p. 261.

⁸⁶⁴ Arrêt CJCE, 15 juillet 1964, Costa c. Enel, Aff. 6/64, Rec.1141.

⁸⁶⁵ Depuis l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne, le 1^{er} décembre 2009, le statut de l'Union européenne se substitue au statut des communautés et la CJCE devient la Cour de Justice de l'Union Européenne(CJUE).

⁸⁶⁶ Arrêt CJCE du 5 février 1963, Van gend et Loos, Aff. 26/62, Rec. p.3.

⁸⁶⁷ Avis 1/91, 14 décembre 1991, Rec.p. 1-6099.

⁸⁶⁸ Cette disposition peut représenter un appui important pour la mise en œuvre des normes élaborées par l'OMI car il pourra y avoir une mise en œuvre de ces instruments internationaux par le biais du droit européen au sein des États membres.

⁸⁶⁹ Arrêt CJCE, 15 juillet 1964, Costa c. Enel, Aff. 6/64, Rec.1141,

⁸⁷⁰ A la lecture des traités européens et de l'article 288 du TFUE, la CUCE détermine le rang hiérarchique de chaque catégorie d'actes du droit dérivé.

l'Union sont limités mais ils sont par nature hybrides et leur classification est parfois mal aisée. L'article 288 du Traité sur le fonctionnement de l'Union (TFUE) précise schématiquement la portée juridique des actes européens⁸⁷¹. Les règlements sont des actes de portée générale, obligatoires et directement applicables. Les directives sont elles aussi obligatoires, elles lient les États quant au résultat à atteindre. Des mesures adéquates doivent être adoptées dans l'ordre interne des États membres afin de transposer les directives et les intégrer au système juridique des États. Les décisions sont plus restrictives car elles ne concernent pas tous les États membres mais sont spécifiquement adressées à certains destinataires. Enfin les recommandations ne lient pas les États membres, elles n'ont aucun effet contraignant et constituent une orientation proposée aux États.

289. L'Union européenne exerce ses compétences dans les domaines qui lui sont attribués⁸⁷². Lorsqu'elle partage ses compétences avec ses membres, elle exerce ses attributions selon le principe de subsidiarité⁸⁷³ qui laisse aux États la possibilité d'agir ou de laisser à l'Union le soin d'opérer dans le cadre des objectifs fixés par les traités de base⁸⁷⁴.

290. Plusieurs organes agissent sur les initiatives européennes en matière de navigation maritime. L'article 91 du TFUE prévoit : « *En vue de réaliser la mise en œuvre de l'article 90 et compte tenu des aspects spéciaux des transports, le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire et après consultation du Comité économique et social et du Comité des régions établissent... les mesures permettant*

⁸⁷¹ Article 288 TFUE :

« *Pour exercer les compétences de l'Union, les institutions adoptent des règlements, des directives, des décisions, des recommandations et des avis.* »

« *Le règlement a une portée générale. Il est obligatoire dans tous ses éléments et il est directement applicable dans tout État membre*

La directive lie tout État membre destinataire quant aux résultats à atteindre, tout en laissant aux instances nationales la compétence à la fois quant à la forme et aux moyens.

La décision est obligatoire en tous ses éléments. Lorsqu'elle désigne des destinataires, elle n'est obligatoire que pour ceux-ci

Les recommandations et les avis ne lient pas» TFUE art 288, JOUE du 9 mai 2008, pp. 171 172.

⁸⁷² Le TUE mentionne que « *Le principe d'attribution régit la délimitation des compétences de l'Union. Les principes de subsidiarité et de proportionnalité régissent l'exercice de ces compétences.* » TUE art 5 al 1, JOUE, 9 mai 2008, p. 18.

⁸⁷³ Le TUE précise sur le principe de subsidiarité : « *En vertu du principe de subsidiarité, dans les domaines qui ne relèvent pas de sa compétence exclusive, l'Union intervient seulement si, et dans la mesure où, les objectifs de l'action envisagée ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres, tant au niveau central qu'au niveau régional et local, mais peuvent l'être mieux, en raison des dimensions ou des effets de l'action envisagée, au niveau de l'Union. Les institutions de l'Union appliquent le principe de subsidiarité conformément au protocole sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité. Les parlements nationaux veillent au respect du principe de subsidiarité conformément à la procédure prévue dans ce protocole.*» TUE art 5 al 3, JOUE, 9 mai 2008, p. 18.

⁸⁷⁴ Comme le mentionne le TUE, « *En vertu du principe de proportionnalité, le contenu et la forme de l'action de l'Union n'excèdent pas ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs des traités* », TUE art 5al 4, JOUE, 9 mai 2008, p. 18

d'améliorer la sécurité des transports ». L'article 100 alinéa 2 du TFUE⁸⁷⁵ dispose : « *Le Parlement européen et le Conseil, statuant conformément à la procédure législative ordinaire*⁸⁷⁶, *peuvent établir les dispositions appropriées pour la navigation maritime et aérienne. Ils statuent après consultation du Comité économique et social et de Comité de régions*⁸⁷⁷ ». La Commission, le Parlement, le Conseil des ministres, le Conseil économique et social et le Comité des régions⁸⁷⁸ contribue donc à l'élaboration des politiques européennes qui débouche sur l'adoption d'instruments dont la portée juridique est variable. La Commission est l'organe collégial de l'Union, elle siège à Bruxelles et est composée de 27 commissaires répartis parmi les directions générales, elle exerce des missions exécutives⁸⁷⁹; la Direction générale des transports travaille directement sur les questions liées à la navigation maritime; la Commission contribue à l'élaboration des projets de réglementation en formalisant ses initiatives⁸⁸⁰ dans des documents⁸⁸¹ qui servent de base de négociation au sein des organes directeurs⁸⁸². Le Conseil représente directement les États membres; ses

⁸⁷⁵ TFUE, JOUE du 9 mai 2008, p. 88

⁸⁷⁶ La procédure législative selon le TFUE « *consiste en l'adoption d'une règlement, d'une directive ou d'une décision conjointement par le Parlement européen et le Conseil, sur proposition de la Commission. Cette procédure est définie à l'article 294* ». TFUE art 289, JOUE 9 mai 2008, p. 172.

⁸⁷⁷ TFUE art 100 al 2, JOUE, 9 mai 2008, p.88.

⁸⁷⁸ GAUTRON (J.C) et GRARD (L.), «Le droit international dans la construction de l'Union européenne », in *Droit international et droit communautaire perspectives actuelles*, Colloque de Bordeaux, SFDI, Paris, Édition A. Pédone, 2000, p. 20.

⁸⁷⁹ Sa mission est centrale car elle « *promeut l'intérêt général de l'Union et prend les initiatives appropriées à cette fin. Elle veille à l'application des traités ainsi que des mesures adoptées par les institutions en vertu de ceux-ci. Elle surveille l'application du droit de l'Union sous le contrôle de la Cour de justice de l'Union européenne. Elle exécute le budget et gère les programmes. Elle exerce des fonctions de coordination, d'exécution et de gestion conformément aux conditions prévues par les traités. A l'exception de la politique étrangère et de sécurité commune et des autres cas prévus par les traités, elle assure la représentation extérieure de l'Union. Elle prend les initiatives de la programmation annuelle et pluriannuelle de l'Union pour parvenir à des accords interinstitutionnels* », TUE art 17, JOUE 9 mai 2008, p. 25.

⁸⁸⁰ La commission européenne est un organe investi d'une mission générale d'initiative, SIMON (D.), *Le système juridique communautaire*, Paris, PUF droit, 3^e édition, 2000, p. 195.

⁸⁸¹ Ces documents peuvent être présentés sous forme de livre vert ou livre blanc ou encore de simples avis ; les livres verts publiés par la Commission offrent un éventail d'idées dans le but de consulter les États, les organisations ou les individus de l'Union. La diffusion du livre vert objecte de réunir des avis divers sur les propositions émises dans le but de rédiger un livre blanc qui constitue un ensemble argumenté de propositions d'actions communautaires dans un domaine spécifique. Exceptionnellement le dernier livre blanc relatif à la politique maritime de l'Union européenne a été baptisé livre bleu, COM 2007/574, *Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne*, publié le 10 octobre 2007.

⁸⁸² Depuis 1992 et la prise en compte par la communauté européenne du rôle à jouer dans les problématiques techniques liées au transport maritime, la Commission a rédigé plusieurs documents qui constituent la base des politiques menées par la communauté européenne : le livre Blanc, Pour une politique commune de la sécurité maritime du 8 décembre 1992, la communication Pour une politique commune de la sécurité maritime du 24 février 1993, les communications Vers une nouvelle stratégie maritime et Forger l'avenir de l'Europe maritime, une contribution à la compétitivité des industries maritimes du 13 mars 1993, le paquet Érika 1 COM 2000/142 du 21 mars 2000, le paquet Érika 2 COM 2000/802 du 6 décembre 2000, le livre blanc *Politique européenne des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix* COM 2001/370 du 12 septembre 2001, le paquet Érika 3 COM 2005/585 du 23 novembre 2005, le livre vert *Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers* COM 2006/275, juin 2006, et le livre bleu *Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne*, COM 2007/574, octobre 2007.

compétences sont législatives et budgétaires⁸⁸³; dans le cadre des propositions formulées par la Commission, la mission du Conseil consiste à créer un groupe de travail chargé des discussions préliminaires sur la norme à adopter. Le Parlement européen, composé de députés élus au suffrage universel pour un mandat de cinq ans⁸⁸⁴, est progressivement devenu un organe moteur du processus décisionnel européen en matière de transport maritime; sa fonction initiale était de conseiller et de superviser les politiques décidées par le Conseil selon les règles de la coopération conformément à l'article 84 § 2 al. 2 de l'Acte unique européen⁸⁸⁵; suite à l'entrée en vigueur du Traité d'Amsterdam, le transport maritime était soumis à la règle de codécision qui implique le vote du parlement⁸⁸⁶. La procédure est maintenue avec l'adoption du Traité de Lisbonne mais les participations consultatives du Conseil économique et social et du Comité des régions complètent le dispositif⁸⁸⁷. Le Conseil économique et social (ECOSOC) soutient les négociations par la publication de rapports et d'avis consultatifs; ce dernier réunit des experts qui sont des professionnels du secteur maritime afin de faire bénéficier les organes décisionnels d'un avis technique nécessaire à une prise de décision cohérente⁸⁸⁸. Le Comité des régions se compose de 344 membres et d'un nombre égal de suppléants, réparties entre plusieurs membres. Institué par le Traité de Maastricht et installé le 9 mars 1994, le Comité des régions est l'organe de consultation et de représentation des collectivités locales et régionales de l'Union européenne. Il est le porte-parole des intérêts de ces entités territoriales auprès de la Commission et du Conseil, auxquels il adresse des avis.

291. Le Traité révisé prévoit la nomination d'un Haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité⁸⁸⁹. Ce dernier est assisté par le Service européen d'action extérieure (SEAE) chargé de renforcer la cohérence et l'efficacité de l'action extérieure de l'UE⁸⁹⁰. Son rôle consiste donc à assister le Conseil et la Commission dans leurs

⁸⁸³ Comme le mentionne le TUE « *le Conseil exerce, conjointement avec le Parlement européen, les fonctions législative et budgétaire. Il exerce des fonctions de définition des politiques et de coordination conformément aux conditions prévues par les traités.* », TUE art 16, JOUE du 9 mai 2008, p. 24.

⁸⁸⁴ TUE art. 14 du, JOUE du 9 mai 2008, p. 22.

⁸⁸⁵ ODIER (F.), « Transports maritimes. Orientations générales », *Juris classeur Europe*, Éditions techniques, fascicule 1140, 1994, p. 4.

⁸⁸⁶ Traité d'Amsterdam, art.71 du; BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Thèse de droit, Rennes, Apogée, 2000, p. 46.

⁸⁸⁷ TFUE art. 100 al. 2, JOUE du 9 mai 2008, p. 88.

⁸⁸⁸ L'importance de la participation d'experts maritimes dans le processus décisionnel relatif aux normes techniques du transport maritime a été démontrée au travers de la participation des délégations étatiques et non gouvernementales au sein de l'OMI. L'intervention de l'ECOSOC, dans la finalisation d'une politique communautaire en matière de transport maritime relève du même souci d'efficacité des normes édictées.

⁸⁸⁹ Le poste est actuellement occupé par la britannique Catherine Ashton.

⁸⁹⁰ Ce service est composé de fonctionnaires issus des services diplomatiques des 27 États membres. Le SEAE

missions sur les relations extérieures de l'Union pour maintenir la cohérence de l'action extérieure de l'Union⁸⁹¹. Cette réforme ouvre des perspectives sur le maintien du dialogue des sources du droit qui est conforme à la démarche de l'OMI.

B.2- La politique européenne de sécurité maritime

292. L'idée de la création d'une politique commune des transports maritimes et du développement d'une approche unifiée de la sécurité maritime n'est apparue qu'au début des années 1990. Les institutions européennes ont d'abord travaillé sur la nécessité politique de créer une démarche commune afin de faire bénéficier les Communautés des compétences nécessaires au développement de normes. La Commission européenne bénéficie, depuis un accord du 24 juin 1974, signé entre le Secrétariat de l'OMI et la Commission européenne, d'un statut d'observateur auprès de l'OMI. Par son adhésion, elle reconnaît donc l'importance de l'institution internationale dans le domaine du transport maritime. Plusieurs facteurs l'ont alors incité à mettre en place une politique communautaire de sécurité maritime parmi lesquels⁸⁹² : l'adhésion de nouveaux États membres, l'apparente inefficacité des normes internationales, l'adoption de l'*Oil pollution act* par les États-Unis dans le sillage du naufrage de l'*Exxon Valdez*.

293. Devant l'émotion de l'opinion publique à la suite des catastrophes de l'*Aegean Sea* et du *Braer*⁸⁹³, l'Union européenne a renforcé son action pour la mise en place d'une politique commune⁸⁹⁴ dans le domaine du transport maritime⁸⁹⁵. Entre les naufrages du *Braer* en 1992

doit en outre coopérer avec les services nationaux.

⁸⁹¹ Le traité prévoit : « L'Union veille à la cohérence entre les différents domaines de son action extérieure et entre ceux-ci et ses autres politiques. Le Conseil et la Commission, assistés par le haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères et la politique de sécurité, assurent cette cohérence et coopèrent à cet effet. », TUE art 22, JOUE du 9 mai 2008, p 29.

⁸⁹² KLINGER (T.), « L'importance économique de la mer pour la Communauté européenne », in LEBULLENGER (J.) et LE MORVAN (D.) (Dir.), *La Communauté Européenne et la mer*, Travaux de la commission pour l'étude des communautés européennes (CEDECE), Brest, Economica, 1990, p. 11 ; RÉMOND-GOULLAUD (M.), *Droit maritime*, Paris, Édition A Pédone, 1993, p. 219.

⁸⁹³ Annexe : Dates clefs dans l'histoire de l'Organisation maritime internationale, p. 595.

⁸⁹⁴ Notons que le domaine des transports a toujours été considéré comme essentiel pour l'Union européenne, les premières initiatives datent de 1957 lorsque la CECA prenait des mesures relatives au transport des produits minéraliers et métallurgiques mais la sécurité de la navigation maritime n'était pas directement prise en considération. Philippe Boisson note en ce sens qu'en comparaison avec les autres politiques européennes, les conditions de navigation maritime et plus spécifiquement l'approche sécuritaire du transport maritime n'est devenu prioritaire qu'au début des années 1990 suite à l'explosion de l'*Aegean Sea* en 1992 et l'échouage du *Braer* en 1993 ; BOISSON (P), *Development, impact and consequences of the EU maritime safety policy in maritime activities. A challenging time for the shipping industry*, Paris le 31 mars 2005 ; Voir aussi, BEURIER (J.-P.) (Dir), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, pp. 173 et s.

⁸⁹⁵ L'Europe s'impose aussi grâce à son important degré de « maritimisation » qui s'évalue en considération des flux de marchandises qui transitent le long de ses côtes ou par ses ports. Elle représente un important pôle d'intérêts économiques liés au transport maritime car 90% de son commerce extérieur et 30% de son commerce intracommunautaire s'effectuent par voie maritime, Direction générale des études du Parlement européen, La

et du *Prestige* en 2002, la politique européenne de la sécurité maritime s'est d'ailleurs développée au rythme des catastrophes maritimes⁸⁹⁶. Dans une approche globale, les initiatives engagées concernent autant les conditions de navigation que le secteur économique⁸⁹⁷ : cette démarche présente d'ailleurs un avantage considérable par rapport aux négociations de l'OMI dont l'action se limite aux aspects techniques de la sécurité. De plus, le transport maritime sur l'espace européen représente des enjeux géostratégiques importants⁸⁹⁸ qu'il faut concilier avec le respect de l'environnement et la sécurité maritime⁸⁹⁹. A l'heure actuelle, le défi pour l'Union européenne est de promouvoir la cohérence et l'efficacité des normes à l'intérieur de son système juridique et d'autre part de protéger ses intérêts économiques, humains et environnementaux.

294. Avec le Traité de Rome de 1957, la situation juridique du transport maritime dans le système communautaire n'était pas claire. Si les articles 34 et 74 du Traité concernaient la politique commune des transports par chemin de fer, par route ou par voies navigables, rien n'était expressément prévu pour le transport aérien et maritime. L'article 84-e prévoyait toutefois la compétence du Conseil des ministres pour fixer les conditions d'élaboration de dispositions relatives à la navigation maritime et aérienne. La situation juridique est alors complexe⁹⁰⁰ avant l'intervention en 1974 de la CJCE qui admet l'assujettissement du secteur maritime au Traité sur la communauté européenne (TCE)⁹⁰¹. L'exploitation par la Communauté

politique maritime commune document de travail, série transports, W-14, 9-1996, p. 22 ; Vers une nouvelle stratégie maritime, COM (96) 81 du 13 mars 1996, annexe IV. Sur les enjeux stratégiques de la sécurité des transports maritimes en Europe. Le livre bleu souligne l'importance de la mer dans l'économie de la Communauté européenne : « *Les mers sont l'énergie vitale de l'Europe. Les espaces maritimes et les côtes de l'Europe sont essentiels à son bien-être et à sa prospérité ; ils sont les voies commerciales, les régulateurs climatiques, les sources d'approvisionnement en denrées alimentaires, en énergie et en ressources, et les lieux de résidence et de loisirs de prédilection des européens* », COM 2007/574, Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne, octobre 2007, p. 1, voir aussi BELLAYER- ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Rennes, Apogée, 2000, pp. 42 et s.

⁸⁹⁶ Concernant les conséquences de l'échouage du *Braer*, la perte du porte-conteneurs le *Sherbro* ou du drame de l'*Estonia*, la liste non exhaustive est dressée par Philippe BOISSON dans son ouvrage de référence. BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, pp. 83 et s.

⁸⁹⁷ Cette approche globale est conforme à l'article 2 du TCE qui dispose que la Communauté a « *pour mission, par l'établissement d'un marché commun [...] de promouvoir dans l'ensemble de la communauté un développement harmonieux, équilibré et durable des activités économiques [...] un niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement* ».

⁸⁹⁸ BELLAYER ROILLE (A.), *op cit*, p. 42.

⁸⁹⁹ Ainsi il ressort du programme d'action de la Commission de juillet 1995 que « *L'un des principaux objectifs de la politique de l'Union européenne consiste à améliorer la sécurité en développant des systèmes de transports compétitifs et intégrés, basés sur des technologies avancées qui contribuent également à renforcer la sécurité et la protection de l'environnement.* » cité par BOISSON (P.), *op cit*, p.85.

⁹⁰⁰ Pour certains la navigation maritime n'était pas soumise aux dispositions générales du TUE alors que la Commission et le Parlement défendaient le point de vue inverse : BELLAYER-ROILLE (A.), *op cit*, p. 45.

⁹⁰¹ En l'espèce, la Commission exerce un recours en manquement à l'encontre de la France pour discrimination entre marins compte tenu de l'article 3 du Code du travail maritime français qui prévoit que certains emplois à bords des navires français doivent être occupés par des ressortissants français ; CJCE, 4 avril 1974, Commission

européenne de cette brèche ouverte par la jurisprudence n'a toutefois pas été immédiate : l'absence de compétence propre dans le champ du transport maritime l'a poussée à agir dans un premier temps dans le cadre des politiques environnementales⁹⁰². Ensuite, le naufrage de l'*Amoco Cadiz* a encouragé « le réveil maritime européen »⁹⁰³ par la publication du *Brussels package*⁹⁰⁴ et de quatre règlements en 1986⁹⁰⁵. Si la Communauté européenne n'exerçait pas une compétence exclusive en matière de transport maritime, ses initiatives ont progressivement abouti à la mise en place en 1993 de sa politique commune de sécurité maritime. La Commission a précisé que le principe de subsidiarité s'appliquait au programme de sécurité maritime et que les différentes initiatives européennes devaient être menées dans le respect des autres sources du droit⁹⁰⁶. La catastrophe de l'*Erika* en 1999 stimula l'action européenne dans le domaine du transport maritime⁹⁰⁷. La Commission a présenté une Communication sur la sécurité maritime du transport pétrolier qui a permis l'adoption d'une première série de mesures désignée comme le paquet Erika I⁹⁰⁸. Très rapidement ensuite, la Commission a initié l'adoption d'un second train de mesures venu compléter ses propositions

c/France, aff. 167/73 : rec. ,p. 359 ; POWER (V.), *EC shipping Law*, Lloyds of London Press Ltd, 1992, p. 65, PROSHANTO (M.K.), *Maritime legislation*, Malmö, World Maritime University, Publications, 2002, p.147.

⁹⁰² Résolution du Conseil du 17 mai 1977 concernant la poursuite et la réalisation d'une politique et d'un programme d'action des communautés en matière d'environnement, JOCE C 139 du 13 juin 1977 ; LE MORVAN (D.), « L'action communautaire en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution : compétence et subsidiarité », *Le droit est-il puissant face aux pollutions marines*, colloque de Brest du 18 mars 1994.

⁹⁰³ BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Thèse de droit, Rennes, Apogée, 2000, p. 68 et s.

⁹⁰⁴ Règlement n° 945/79 JOCE L 121 du 17 mai 1979. Il s'agit d'un règlement de compromis relatif au Code de conduite adopté en 1974 par la CNUCED (règle des 40/40/20).

⁹⁰⁵ Règlement n° 4055/86 du Conseil (portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et pays tiers); le Règlement n° 4056/86 du Conseil (déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du Traité aux transports maritimes); Règlement n°4057/86 du Conseil (relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes) et Règlement n°4058/86 du Conseil (concernant une action coordonnée en vue de sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique), 22 décembre 1986, JOCE, n°L 378 du 31 décembre 1986.

⁹⁰⁶ « Le programme d'action détaillée exposé dans la communication se concilie parfaitement avec le principe de la subsidiarité, les différentes initiatives seront fondées sur le même principe et respecteront donc le rôle des autres autorités internationales, nationales, régionales ou locales. », Communication de la Commission, Pour une politique commune de la sécurité maritime COM (93) 66 du 24 février 1993. Sur la politique commune européenne, voir notamment DE CET-BERTIN (C.), *La réglementation communautaire des transports maritimes, évolution d'une approche*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1995.

⁹⁰⁷ Sur la politique européenne en matière de sécurité maritime voir notamment : BELLAYER-ROILLE (A.), « Les réactions juridiques de la CE suite au naufrage du Prestige : étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime », *ADMO*, Tome XXI, 2003, pp. 133-184 ; BEURIER(J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p. 187-193.

⁹⁰⁸ Le paquet Erika I comprenait trois séries de mesures. Sur le contrôle par l'État du port, la Commission proposait le renforcement des contrôles des navires à risque fréquentant les ports communautaires. Ensuite les règles régissant les sociétés de classification ont été accentuées par la définition de critères de qualité plus stricts et la délivrance d'un agrément communautaire. Enfin, la définition d'un calendrier de retrait progressif des pétroliers a été adoptée organisant la disparition de ce type de navire jusqu'en 2015. Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen, du 21 mars 2000 sur la sécurité maritime du transport pétrolier COM (2000) 142.

et appelé le paquet Erika II⁹⁰⁹.

295. Le naufrage du *Prestige* a justifié le maintien des initiatives européennes et conduit la Commission à diffuser sa Communication sur le renforcement de la sécurité maritime après l'accident du *Prestige*⁹¹⁰. Un troisième paquet législatif a finalement été adopté en troisième lecture par le Parlement européen après plus de trois ans de négociations⁹¹¹. Les règlements et les directives dans le cadre de ces politiques globales sont les piliers de l'action européenne dans le domaine de la sécurité maritime. D'autres initiatives plus segmentées sont menées en matière de protection du milieu marin comme dans le cadre des stratégies européennes sur la réduction des émissions des navires en mer⁹¹² et sur le démantèlement des navires⁹¹³.

296. Le commerce maritime représente un enjeu stratégique important pour les États et l'industrie. Les prises d'initiative de chaque contributeur au droit de la navigation obéissent à des stratégies particulières qui correspondent à la fois aux objectifs du décideur et aux moyens dont il dispose. L'enjeu pour l'OMI est donc de se différencier pour maintenir et renforcer son influence sur les conditions du trafic afin d'atteindre l'objectif d'une navigation plus efficace par l'élaboration de normes universelles⁹¹⁴. Dès lors, en fonction des initiatives

⁹⁰⁹ Le paquet Erika II a permis la création de l'Agence européenne de sécurité maritime, la mise en place d'un système communautaire de suivi et d'information du trafic maritime et celle d'un régime communautaire de responsabilité et de compensation des dommages résultant de pollutions, Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen du 6 décembre 2000 sur un deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier Erika COM(2000) 802.

⁹¹⁰ Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier Prestige COM(2002) 681.

⁹¹¹ « Accord minimal sur le paquet Erika III », *Le marin* du 17 octobre 2008, p. 4. Il regroupe 8 textes : Règlement du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (CE n° 391/2009), Directive 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 (Directive 2009/15/CE), Règlement n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, Directive concernant le respect des obligations du pavillon (2009/21/CE), Directive relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (2009/20/CE), Directive établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (2009/A18/CE), Directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (2009/17/CE) et Directive relative au contrôle par l'État du port (2009/16/CE). GRARD (L.), « Panorama des apports du paquet « Erika III » à la sécurité maritime européenne », *Revue du droit des transports*, n°10, 2009, pp. 11-17.

⁹¹² Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 20 novembre 2002, Une stratégie européenne pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer, COM (2002) 595 et adoption de la Directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil, du 6 juillet 2005 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins.

⁹¹³ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 19 novembre 2008 intitulée « Une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires COM(2008) 767. BOURREL (M), « La stratégie européenne en matière de démantèlement des navires », ADMO, Tome XXVIII, 2010, pp. 343-354.

⁹¹⁴ Le concept d'efficacité de la navigation est neutre. Cette notion correspond à la capacité des sources réglementaires pour atteindre les objectifs d'une navigation responsable et rentable. Par conséquent, ce concept prend en compte à la fois la nécessité de protéger les hommes, les navires et les espaces au sein d'une activité

des autres acteurs du secteur, l'Organisation doit définir les enjeux stratégiques de sa politique normative qui consiste à ajuster ses travaux pour renforcer l'efficacité de son action pour atteindre ses objectifs.

SECTION II- LA DÉFINITION D'UNE TACTIQUE DE CONCILIATION

297. Depuis sa création, l'OMI réunit les États et permet le rassemblement de nombreux acteurs publics et privés du secteur maritime. La large participation aux négociations n'offre pas une réactivité suffisante mais l'Organisation cherche continuellement à renforcer son action afin de valoriser ses travaux. Comme les autres sources normatives, elle doit définir un projet normatif sur la base de deux facteurs indissociables: la portée juridique des normes et les objectifs stratégiques⁹¹⁵. A tous les niveaux, les modèles de coopération consiste dans la conciliation des initiatives particulières et c'est en ce sens que l'analyse comparative de l'action de l'OMI avec d'autres politiques normatives permet d'apprécier les atouts des différentes stratégies. A la lumière de l'articulation entre le droit et le non-droit, il apparaît alors deux axes stratégiques : renforcer la contrainte juridique par le maintien d'une action coercitive (PARAGRAPHE I) et développer des mesures volontaires dans le cadre de sa

commerciale hautement concurrentielle. Concernant l'OMI, nous avons insisté sur la spécificité du terme qui figure à l'article 1 de la Convention constitutive de l'Organisation. Cette terminologie est imprécise, elle offre par conséquent la latitude nécessaire aux États membres qui veulent pouvoir façonner leur action en fonction de leurs besoins.

⁹¹⁵L'effectivité réglementaire consiste en l'évaluation de la capacité d'une norme ou d'une mesure à produire des effets. Le risque engendré par les activités de commerce maritime s'accroît et l'évaluation du droit de la navigation maritime est devenue un enjeu fondamental pour les hommes, les marchandises et l'environnement. La norme est traditionnellement associée à sa force obligatoire. Pour Kelsen, et beaucoup de juristes avec lui, la force obligatoire implique l'effectivité du droit. Le droit post-moderne conçoit l'émergence de ce que les anglophones appellent la « soft law ». La doctrine internationaliste s'est intéressée tardivement à l'évaluation de l'effectivité d'une norme. Les premières études se focalisent principalement sur les problèmes de contrôle et de mise en œuvre des normes par une approche institutionnelle et technique des mécanismes de supervision et de sanction. Certains auteurs se sont ensuite penchés sur le processus permettant de renforcer l'effectivité d'une norme depuis son élaboration jusqu'à son application. Selon les Professeurs CHAYES, l'effectivité des normes internationales est le résultat d'un processus beaucoup plus complexe de « gestion », c'est-à-dire un processus interactif et discursif d'élaboration, de mise en application et d'interprétation des normes. D'autres approches ont par la suite été menées comme par exemple l'étude du Professeur Van Dick sur la force normative qui cherche à démontrer que l'effet de la norme, en terme de capacité d'influence sur le comportement des sujets, dépasse la simple dichotomie contraignant/non contraignant, voir CARBONNIER (J.), *Flexible droit : pour une sociologie du droit sans rigueur*, 6^{ème} édition, LGDJ, Paris, 1988, p. 136; CHAYES (A.) et CHAYES (A.H.), *The new sovereignty : compliance with international regulation agreements*, Cambridge/ london, Harvard University Press, 1995, p. 24 ; VAN DICK (P.), *Normative force and effectiveness of international norms*, German Yearbook of international law, 1987, pp. 9-35 ; PALLEMAERTS (M.), « Le droit comme instrument des politiques internationales de l'environnement : effectivité et symbolisme des normes », in PAQUES (M.) et FAURE (M.) (Dir.), *La protection de l'environnement au cœur du système juridique international et du droit interne: Acteurs, valeurs et efficacité*, Actes de Colloque des 19 et 20 octobre 2001, Université de Liège, Paris, Bruylant, 2003, pp.87-167. Dès les années 1980, sur l'importance quantitative des recommandations juridiques tant en droit international qu'interne : AMSELEK (P.), « L'évolution générale de la technique juridique dans les sociétés occidentales », *RDP*, n° 219 spec, 1982, pp. 287-291. Sur le développement notable du non-normatif, ATIAS (C.), « Normatif et non-normatif dans la législation récente du droit privé », *RRJ*, n° 219 spec, 1982, p. 222 ; OSMAN (F.), « Avis, directives, codes de bonne conduite, recommandations, déontologie : réflexion sur la dégradation des sources dérivées du droit », *RTD Civ*, 1995, p.509.

stratégie incitative⁹¹⁶ (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I- MAINTENIR L’ACTION COERCITIVE

298. Les missions principales de l’OMI consistent à renforcer la coopération entre les États et à permettre l’échange d’informations sur les questions relatives au transport maritime. Son rôle est de faciliter l’élaboration de nouvelles conventions ou la révision d’accords antérieurs. Dans ce sens, elle n’est qu’un maillon de la chaîne de production du droit qui a vocation à contraindre les sujets de droit. Bien que l’importance de ses travaux soit incontestable, sous certains aspects, son action est limitée en comparaison d’autres modèles de coopération internationale. L’ensemble du droit international montre une tendance vers une normativité relative⁹¹⁷ mais la particularité des textes de l’OMI est que les limites de leur force contraignante repose autant sur le processus d’élaboration que sur la nature et clarté des normes⁹¹⁸. Dès lors, notre approche comparative sur les actes contraignants s’attache successivement à leur nature formelle (A) et à leur force matérielle (B).

A- La mise en cause du procédé normatif de l’OMI

299. La portée juridique d’un acte s’apprécie d’abord en considération de sa nature. La

⁹¹⁶ Notre approche se base sur une échelle de valeur des normes fondée sur le clivage du droit dur et du droit mou. L’évaluation de la normativité d’une règle mobilise intensément la doctrine et rend confuse l’opposition entre droit dur et droit mou. D’une part, la terminologie associée à ce phénomène juridique n’est pas uniforme, certains parlent de droit flou, de droit souple, de droit mou, de flexibilité du droit ou encore de droit doux. D’autre part, les mésententes proviennent de la définition associée à ce concept. En effet, le droit mou n’est pas clairement défini et les limites associées à ce concept sont variables. Toutefois notons que ce droit est généralement accepté comme «un ensemble de 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 que des obligations peu contraignantes ». La communauté juridique conçoit toutefois à l’unanimité que ce procédé est aujourd’hui largement répandu tant il offre des qualités qui atténuent les inconvénients liés à leur portée juridique limitée. VIRALLY (M.), « A propos de la lex feranda », in *Le droit international unité et diversité*, Mélanges offerts à Paul Reuter, Paris, Éditions A. Pédone, 1981, p. 525 et s, CHATZISTAVROU (F.), « L’usage du soft law dans le système juridique international et ses implications sémantiques et pratiques sur la notion de règle de droit », *Le portique*, Dossier la Loi n° 15, 2005, p. 1, www.leportique.revues.org (consulté en juin 2010); DUPLESSIS (I.), « Le vertige et la soft law : réactions doctrinales en droit international », *Revue québécoise de droit international (Hors série)*, 2007, p. 245.

⁹¹⁷ « *Le droit international est malade de ses normes* », tel était le diagnostic de Prosper Weil sur l’état du droit international. On distingue alors deux niveaux de graduation de la force juridique, le premier est basé sur l’effectivité instrumentale et le second s’appuie sur l’effectivité symbolique ; WEIL (P.), « Vers une normativité relative en droit international », in *Écrits de droit international*, Paris, PUF, 2000, p. 23 ; DELMAS-MARTY (M.), *Les forces imaginantes du droit : le relatif et l’universel*, Paris, Éditions du seuil, 2004, pp.182-183.

⁹¹⁸ Pour définir la notion de soft law, le Professeur Ryuchi Ida distingue trois catégories spécifiques : les règles conventionnelles qui n’ont qu’un degré moindre de force obligatoire, les résolutions des organisations internationales et les textes qui n’ont pas de force obligatoire mais qui ne sont pas non plus de simples souhaits. Selon le Professeur, la force obligatoire d’une convention se présume, il fait référence à la force obligatoire formelle d’un accord. En revanche, le degré de force obligatoire d’une convention est variable, il s’agit du « degré de limitation des comportements souverains de l’État » qui réside dans la force obligatoire matérielle d’un accord. IDA (R.), « Formation des normes internationales dans un monde en mutation critique de la notion de soft law », in *Le droit international au service de la paix, de la justice et du développement*, Mélanges Michel VIRALLY, Paris, Éditions A. Pédone, 1991, p. 335.

diversité des instruments adoptés sous l'égide de l'OMI n'est pas unique⁹¹⁹. En effet, les réglementations contraignantes élaborées par les autres concepteurs du droit de la navigation maritime présentent, elles aussi, une importante variété qui peut avoir des effets sur la cohérence et l'impact de leur politique normative. Le procédé d'élaboration des conventions de l'OMI et leurs objectifs sont fondés sur les principes généraux du droit international⁹²⁰. La particularité de l'Organisation vient très certainement de sa composition qui traduit le paradoxe de la puissance des États qui ne souhaitent pas l'adoption de règles trop contraignantes. Les déséquilibres entre les États ont compromis son action et d'autres enceintes de coopération ont alors été sollicitées pour agir dans le domaine de la navigation maritime. La centralisation des questions relatives à la navigation maritime, telle que l'ont voulue les fondateurs de l'OMI, suppose que cette dernière renforce sa crédibilité pour conserver son influence auprès des États et s'imprègne des expériences d'autres organisations internationales à vocation universelle et à vocation régionale. Dans cette perspective, l'OMI doit considérer les atouts des politiques normatives de l'OIT et de la CNUCED (A.1) et de la politique normative européenne (A.2).

A.1- Les atouts des politiques normatives au sein de l'OIT et de la CNUCED

300. Dans la plupart des cas, la contrainte juridique internationale implique l'adoption de traités en application du principe *pacta sunt servanda*⁹²¹. L'aptitude pour une organisation d'amener les États à signer et à ratifier un traité s'évalue principalement en fonction du temps nécessaire à sa négociation, à sa signature et à sa ratification. L'organisation mondiale offre aujourd'hui une infinité de combinaisons qui laissent aux États la possibilité de passer des accords contraignants conventionnels avec un ou plusieurs autres États et de choisir l'« option

⁹¹⁹ Rappelons qu'à ce jour, l'OMI a participé à l'adoption de 59 conventions et protocoles et tous ses organes confondus ont adopté 1584 résolutions dont un total de 1010 résolutions par l'Assemblée, 75 par le Conseil, 168 par le CPMM et 254 par le CSM, www.imo.org, (Consulté en juin 2010).

⁹²⁰ La doctrine et les statistiques mettent en évidence la lenteur du processus d'élaboration des normes et le constat d'une réglementation OMI trop lourde compte tenu de la densité des textes et de la précision des dispositions. BOISSON (P), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome XVI, 1998, pp. 175-185; DE DIEU (J.), « EU policies concerning ship safety and pollution prevention versus international rule making », in RINGBOM (H.), (Ed.), *Competing norms in the law of marine environmental protection*, International environmental law and policies series, Londres, Kluwer law international, 1997, p.143.

⁹²¹ Notons que l'article 38 du Statut de la CIJ qui détermine les sources formelles du droit international dispose que « la Cour applique les conventions internationales...la coutume internationale... les principes généraux du droit reconnus par les nations civilisées... ». La formation spontanée du droit constitue donc, au même titre que les traités, une source d'obligation juridique. S'agissant du transport maritime, la coutume et les accords internationaux représentent la majeure partie des normes applicables. Les effets du traité sont plus nets car, d'un point de vue matériel, il s'agit d'un document spécifique destiné à produire des effets de droit et la stratégie coercitive de l'OMI empreinte principalement ce procédé. C'est en ce sens que la coutume est écartée de notre étude. DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8ème édition, 2009, p. 125 et s.

conventionnelle » la plus en accord avec leurs intérêts nationaux. L'ensemble des normes contraignantes témoigne par conséquent de la complexité du régime applicable au transport maritime. Ce procédé réglementaire apparaît alors imparfait car il subit une détérioration de ses effets juridiques compte tenu de l'hétérogénéité des sources du droit de la navigation maritime.

301. Comme nous l'avons vu, la large participation au processus normatif de l'OMI est remarquable. Les mécanismes mis en place en 1948 par les grandes puissances maritimes privilégient les États du pavillon qui ont dès lors un avantage sur la maîtrise du processus normatif. Cette base ne correspond plus aux réalités de l'équilibre actuel du secteur maritime⁹²² ni aux objectifs d'un nouvel ordre maritime international⁹²³. L'objectif d'un transport durable implique de remédier aux mauvaises pratiques des pavillons et de modérer leur influence traditionnelle sur le transport maritime. Dans cette perspective, le but est d'éliminer les dérives commerciales liées à cette activité⁹²⁴. Dès lors, la composition de l'OMI, son mode de votation et de financement ne correspondent plus aux enjeux d'une navigation maritime responsable. En ce sens, les politiques normatives sont particulièrement significatives dans deux champs spécifiques : celui d'une prise en compte accrue de la

⁹²² Le laxisme des États du pavillon apparaît comme la cause principale du manque d'effectivité des normes OMI. Or aujourd'hui devant la démission de ces États, sur lesquels reposait traditionnellement l'ensemble du droit de la navigation maritime, les États côtiers et portuaires vont chercher à développer leurs compétences pour garantir une plus large application des normes de sécurité, de protection de l'environnement, de sûreté maritime ou d'indemnisation. Ce phénomène est désigné sous le terme de juridiction « rampante » ce qui fait référence à la progressivité d'une pratique qui s'insinue dans le droit international de la navigation maritime. BELLAYER-ROILLE (A.), « Les réactions juridiques de la CE suite au naufrage du Prestige : étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime », *ADMO*, Tome XXI, 2003, p. 182; BEURIER (J.-P.), « La sécurité maritime et la protection de l'environnement: évolutions et limites », *DMF*, 645, 2004, p. 109. En matière de contrôle par l'État du port, voir notamment VENDE (B.), *La police dans les ports maritimes*, Thèse de droit, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2005, p.355 et s; OZCAYIR (Z.O.), *Port state control*, London Singapour, LLP, 2004; BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, p.192. En matière de contrôle par l'État côtier, CHAUMETTE (P.), « Le contrôle des navires par les États riverains », *Les cahiers scientifiques du Transport*, n° 35/ 1999, p. 55-72.

⁹²³ Sur le nouvel ordre maritime international voir notamment : NGNINTEDEM (J.C), « Le nouvel ordre maritime international et les pays en voie de développement : bilan d'une participation à l'œuvre normative internationale », *ADMO*, Tome XXXIII, 2005, pp. 121-152.

⁹²⁴ Rappelons que la notion de transport durable est généralement définie comme « la possibilité de répondre aux besoins en transport des personnes et des collectivités et ce en toute sécurité et de façon à respecter la santé des humains et des écosystèmes, ainsi qu'avec équité parmi les générations et entre celles-ci, être abordable et efficace, offrir le choix du mode de transport et d'appuyer une économie dynamique ; restreindre les émissions et les déchets afin de respecter la capacité de la planète à absorber ceux-ci, réduire au minimum la consommation des ressources non renouvelables, réutiliser et recycler les composants employés et réduire au minimum du sol et la production de bruit », *Bulletin du transport durable*, Centre pour un transport durable, 1998, p. 2. Ainsi, est-il nécessaire de cibler la source de fragilisation de la sécurité des échanges maritimes commerciaux : « L'accroissement de la globalisation des échanges commerciaux a accentué les pressions sur les responsables des transports maritimes dont la seule motivation, compte tenu de la concurrence, est de maintenir le plus bas possible les coûts de transport en mer pour alimenter l'ogre économique chaque jour plus dévorant », DE MARFFY-MANTUANO (A.), « Rapport général : Vers un nouvel équilibre », in *Le Pavillon*, colloque international INDEMER, Paris, Éditions A Pédone, 2008, p. 186.

protection sociale⁹²⁵ et celui de l'intégration des États qui en raison de leur économie fragilisée sont à la fois les premiers responsables et les premières victimes d'un transport par navires sous normes⁹²⁶. Parmi les modèles d'organisation comparable à l'OMI, l'OIT et la CNUCED sont les organismes de l'ONU qui participent le plus régulièrement au développement d'une réglementation spécifique au transport maritime⁹²⁷. Leur mandat s'attache respectivement aux relations de travail⁹²⁸ et à la reconnaissance des pays émergents⁹²⁹.

302. La constitution de l'OIT précise dans son préambule les objectifs visés par l'institution spécialisée⁹³⁰. Les membres de l'OIT⁹³¹ contribuent à l'encadrement du travail

⁹²⁵ Notons que la réduction des coûts sociaux est le principal vecteur de maîtrise des coûts du transport maritime, TOURE (B.), *L'insécurité maritime et le droit : mutations, prévention et sanction*, Thèse de droit public, Université de Lille II, 2000, p. 41 et s ; CHAUMETTE (P.), « Le droit social des gens de mer : diversité des sources du droit du travail maritime », in BEURIER (J.-P) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2ème édition, 2009, p. 545 et s, MARLOW (P.), PETTIT (S.) et BERGANTINIA (A.), « The decision to flag out and its impact on the national economy », *Marine transport and economic reconstruction*, édité par MISZTAL K. et KUCK J., 1998, pp. 37-55 ; PROUTIERE-MAULION (G.), « Le droit pénal peut-il participer à la police d'une activité de travail international ? », Tribunal correctionnel de Saint Nazaire, 18 mars 2003, Navire *Number One* », *Droit Social*, février 2004, pp. 148-154 ; LEFRANCOIS (A.), « La composition et la nationalité des équipages en question : entre enjeu sécuritaire et protection de l'emploi national », *ADMO*, Tome XXV, 2007, pp. 67-81 ; CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime : un cadre juridique en formation*, Thèse de droit privé, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, 675 p.

⁹²⁶ Avant 1982, la composition des organes de l'OMI et le mode de désignation de leurs membres ont évolué mais sans prendre réellement en compte les profondes mutations de la société internationale et plus particulièrement l'émergence de nouveaux États. Jacqueline Dutheil de la Rochère écrit dans ce sens : « *Du caractère peu démocratique de la composition du conseil et du comité de la sécurité maritime, les pays en voie de développement ont tiré le sentiment justifié que l'OMCI n'était pas un organisme fait pour eux.* », DUTHEIL-DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle Organisation Maritime Internationale », *AFDI*, 1976, p. 442. Les réformes menées depuis 1978 visent à démocratiser le fonctionnement de l'OMI afin d'éviter une perte d'influence au profit d'autres organismes plus à même de répondre aux revendications des États nouvellement indépendants. TOURE (B.), *L'insécurité maritime et le droit : mutations, prévention et sanction, thèse de droit public*, Thèse de droit, Université de Lille II, 2000, p. 9.

⁹²⁷ Bien que l'OMI fournisse d'importants efforts pour demeurer l'organisme de centralisation des questions maritimes, d'autres institutions se voient attribuer des compétences entrant plus ou moins directement dans le champ de l'organisation londonienne. La CNUCED et l'OIT contribuent activement au développement du droit de la navigation maritime mais d'autres organisations telles que la FAO influencent au même titre les travaux de l'OMI au travers, par exemple, de la question de la pêche illicite.

⁹²⁸ Sur les origines, la création et le mandat de l'OIT, voir VALTICOS (N.), « Droit international du travail », in *Traité de droit du travail*, Paris, Dalloz, 2ème édition, Tome VIII, 1983, chap. 1-2.

⁹²⁹ Au lendemain de l'accession des pays émergents à la souveraineté internationale, est créé au sein de l'ONU un organe d'harmonisation et d'unification du droit maritime privé. La réglementation des transports maritimes élaborée par la CNUCED visait essentiellement deux objectifs : l'encadrement du secteur du transport maritime pour qu'il contribue au développement de tous les États et la participation des États à la formulation des règles régissant leurs relations maritimes afin de marquer leur engagement; NGUINTEDEM (J.-C.), « Le nouvel ordre maritime international et les pays en voie de développement : bilan d'une participation à l'œuvre normative internationale », *ADMO*, Tome XXIII, Nantes, 2005, p. 125.

⁹³⁰ Le préambule de la Convention constitutive de l'OIT introduit la Constitution de l'OIT et insiste sur les missions universelles et fondamentales de son travail. Il dispose : « *Attendu qu'une paix universelle et durable ne peut être fondée que sur la base de la justice sociale : attendu 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 que la paix et l'harmonie universelles sont mises en danger et attendu qu'il est urgent d'améliorer ces conditions...attendu que la non-adoption par une nation quelconque d'un régime de travail*

maritime depuis 1920⁹³². En 1998, on recensait 27 conventions relatives aux gens de mer⁹³³. Son principal atout est la représentation des gouvernements, des employeurs et des travailleurs au sein du processus normatif⁹³⁴. Cette organisation tripartite confère à ses travaux une légitimité particulière qui la distingue de l'OMI. La spécificité de son approche repose sur la prise en compte des intérêts divers des professionnels du secteur maritime et les enjeux liés à son action ont d'ailleurs incité ses membres à refonder leur politique normative⁹³⁵. Dans le cadre de cette réforme, la principale initiative est l'adoption de la Convention consolidée de 2006⁹³⁶ qui révèle la réaction de l'OIT face à la fragmentation de la réglementation internationale du secteur maritime due à une approche purement curative⁹³⁷.

réellement humain fait obstacle aux efforts des autres nations désireuses d'améliorer le sort des travailleurs dans leur pays.. », www.ilo.org (consulté en juin 2010). Ainsi, le sens de l'action de l'OIT est « *d'améliorer les conditions de travail en adoptant des conventions et des recommandations qui établissent des normes minimales du travail universelles.* », EGGER (P.), « Travail décent un cadre d'action se met en place », *RIT*, 2002, p. 175 et s.

⁹³¹ L'OIT compte actuellement 181 États membres, www.ilo.org (consulté en juin 2010). L'idée d'une législation internationale du travail remonte au début du XIX^{ème} siècle. La Conférence de la Paix, réunie suite à la 1^{ère} Guerre mondiale, est à l'origine de la création de l'OIT.

⁹³² Date à laquelle fut adoptée la recommandation 9 relative aux statuts nationaux des marins.

⁹³³ L'étude menée sur l'ensemble des conventions maritimes adoptées avec la contribution de l'OIT comptabilise 27 accords relatifs aux conditions de travail et de vie des gens de mer, Rapport soumis aux fins de discussion à la vingt-neuvième session de la Commission paritaire maritime, « Examen des documents maritimes pertinents de l'OIT », Genève, 2001 ; GB. 273/PRS/4, « Examens des besoins de révision des conventions sur les gens de mer et des pêcheurs », Groupe de travail sur la politique de révision des normes. Genève, novembre 1998 ; MORELLET (J.), « Un type original de traité : les conventions internationales du travail », *Revue critique du droit international privé*, 1938, p. 1et s.

⁹³⁴ Composition tripartite dans la négociation. La composition des deux organes décisionnels, la Conférence internationale du Travail et le Conseil d'administration, est tripartite. Au sein de la Conférence, organe suprême qui adopte les normes internationales du travail, chacun des 175 États membres de l'Organisation est représenté par quatre délégués, soit deux délégués gouvernementaux, un représentant des travailleurs et un représentant des employeurs, disposant chacun d'une totale liberté dans l'exercice de leur droit de vote. L'adoption des normes requiert la majorité des deux tiers des voix des délégués présents et non l'unanimité, ce qui permet d'éviter les blocages de négociation. Sur le tripartisme voir notamment JENKS (W.), « The significance for International law of the tripartite character of the International Labour Organisation », in *Transactions of the Grotius Society*, vol. 32, 1996, pp. 1-37; VOGEL-POLSY (E.), *Du tripartisme à l'Organisation internationale du travail*, Bruxelles, Université libre de Bruxelles, études du Centre national de sociologie du droit social, 1966.

⁹³⁵ « *Toutes les institutions et structures doivent faire l'objet d'un réexamen périodique et le cas échéant être renforcées pour que les activités demeurent adaptées aux besoins de leurs membres dans un environnement en mutation* » ainsi commence le rapport de la Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail du BIT de mars 2000. GB.277/LILS/2. Ce programme de travail fait suite aux observations répétées par les participants aux travaux de l'OIT de réformer le processus normatif, « Des valeurs à défendre, des changements à entreprendre la justice sociale dans une économie qui se mondialise : un projet pour l'OIT », Conférence internationale du Travail, quatre-vingt-unième session, 1994 ; « L'action normative de l'OIT à l'heure de la mondialisation », Conférence internationale du Travail, quatre-vingt-cinquième session, 1997 ; ou encore « Un travail décent », Conférence internationale du Travail, quatre-vingt-septième session, 1999.

⁹³⁶ BIT Rapport I (1A), *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, Genève, 2006, Annexe B, p. 1 et s.

⁹³⁷ Les incohérences du corpus réglementaire élaboré sous les auspices de l'OIT sont dénoncées à plusieurs titres. En ce sens, il ressort de la session BIT tenue à Genève du 3 au 7 février 2003 que : « *La complexité, le caractère volumineux des dispositions, le libellé juridique formaliste des dispositions des instruments du travail maritime existants et toujours pertinents aujourd'hui, et, dans certains cas, les répétitions, constituent autant d'éléments nuisant à la lisibilité de ces conventions. De nombreux instruments maritimes de l'OIT sont donc désuets, insuffisants et ne reflètent guère la pratique actuelle. Quant aux instruments actualisés et pertinents, ils*

L'objectif de cette réforme est donc de renforcer son action dans un souci de cohérence et de forte adhésion⁹³⁸. Après l'examen des différentes conventions maritimes pertinentes de l'OIT, les experts ont rapidement conclu à la nécessaire adoption d'un document unique reprenant : « *de façon thématique et cohérente les principes majeurs consacrés dans les instruments maritimes actuels mis à jour dont on estime qu'ils peuvent contribuer à la réalisation des objectifs de l'Organisation et notamment à la promotion du travail décent dans le secteur maritime* »⁹³⁹. S'il est difficile de dresser un bilan de l'impact de cette consolidation, l'unification des textes de l'OIT est un atout incontestable : tout d'abord, il permet de poser les principes généraux dans un texte unique qui doit servir de base aux recommandations relatives aux moyens à mettre en œuvre⁹⁴⁰ ; ensuite, la Convention consolidée 2006 assure l'articulation de l'ensemble des normes adoptées par l'OIT en matière de transport maritime ; ainsi, les textes n'évoluent pas indépendamment les uns des autres mais constituent un ensemble cohérent dont l'esprit doit être transposé à l'échelle du droit interne⁹⁴¹.

303. La CNUCED, quant à elle, a pour objectif d'encadrer le secteur des transports maritimes pour qu'il contribue au développement de tous les États⁹⁴². En ce sens, elle

sont insuffisamment ratifiés. », 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 », *ADMO*, Tome XXI, 2003, p. 225.

⁹³⁸ Notons que les conventions de l'OIT réunissent peu de ratification. Pour exemple la Convention sur l'assurance maladie des gens de mer ou encore la Convention sur la durée de travail à bord et sur les effectifs adoptées en 1936 comptent respectivement dix-neuf ratifications et une ratification, www.ilo.org/ilolex/ (consulté en juin 2010) Conclusions du rapport I 1 du BIT, Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime, Conférence internationale du travail, quatre-vingt-quatorzième session (maritime), Annexe B, 2006, p. 81 et s.

⁹³⁹ Examen des instruments maritimes pertinents de l'OIT, propos de SERRADJI (C.), JMC/29/2001/1. Cité dans GUILLOU (M.), op cit, p. 227.

⁹⁴⁰ CHARBONNEAU (A.), « Consolidation et effectivité des normes maritimes de l'OIT : la convention du travail maritime 2006 », *Revue congolaise des transports et des affaires maritimes*, troisième année, n° 6, janvier-mars 2007, p. 48.

⁹⁴¹ Il en va de l'égalité entre États qui constitue dans le cadre du transport maritime une donnée fondamentale qui garantit un fonctionnement régulier de la concurrence. Le Professeur Patrick CHAUMETTE souligne que l'un des objectifs de la politique normative de l'OIT à travers la Convention 2006 est d' « *atteindre une meilleure application de ces normes internationales par les gouvernements et les armateurs, afin d'éviter un fardeau inégal en cas de conditions de travail décentes : le principe fondamental nécessite des règles égales pour tous* » ; CHAUMETTE (P.), « La convention du travail maritime 2006 », *Neptunus*, revue électronique, vol 13, 2007/1, <http://www.cdmo.univ-nantes.fr/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo> (consulté en juin 2010).

⁹⁴² La naissance de la CNUCED est liée aux mécanismes institutionnels de l'OMI et d'autres institutions qui ne prenaient pas suffisamment en compte les revendications des pays émergents. En effet les puissances maritimes traditionnelles qui sont à l'origine de la création de l'OMI ont pris soin lors de la Convention de Genève de 1949 d'assurer leur influence en son sein pour restaurer un ordre maritime libéral au lendemain de la Seconde Guerre mondiale. Leur volonté s'est traduite dans un premier temps par la représentation privilégiée des grandes puissances maritimes aux organes de direction des deux organisations et la consécration conventionnelle des principes qui les avantageaient et dans un second temps par l'abandon des compétences économiques de l'OMI. Sur les circonstances de la création de la CNUCED, voir notamment NGNINTEDEM (J-C), « Le nouvel ordre maritime international et les pays en voie de développement : bilan d'une participation à l'œuvre normative internationale », *ADMO*, Tome XXIII, 2005, p. 124; ASSONITIS (G.), *Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, Paris, Éditions PUF, 1991, p.5; ZEH ONDOUA (J.), *Les*

représente une alternative à l'incapacité d'intervention de l'OMI sur les problématiques économiques liées au transport maritime⁹⁴³. La qualité de la CNUCED par rapport à l'OMI ne tient pas à la spécificité de son processus intergouvernemental mais à ses objectifs et à l'originalité de son approche du transport maritime⁹⁴⁴ qui résulte de sa composition⁹⁴⁵ et de l'institutionnalisation de groupes régionaux⁹⁴⁶. Le travail de l'Organisation a permis l'adoption de trois conventions importantes: la Convention des Nations Unies de 1974 relative à un Code de conduite des conférences maritimes⁹⁴⁷, la Convention des Nations

pays du tiers-monde et la réglementation internationale des transports maritimes entre États. De l'OMI à l'OMC : contribution à l'étude de l'évolution du processus d'élaboration des normes internationales, Thèse de droit, Lille II, 1997, p. 39. Sur l'abandon des compétences économiques de l'OMI, voir notamment SUDRE (F.), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 282 et s. Dans une rétrospective à l'occasion des cinquante ans de l'Organisation, le document diffusé par l'OMI précisait pudiquement: « *La prévention de la pollution a remplacé des fonctions d'un caractère un peu plus politique qui avaient été assignées à l'Organisation en vertu de la Convention de 1948 qui en portait création dans le but, notamment, d'encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables appliquées par les gouvernements à la navigation et d'examiner toutes questions relatives aux pratiques restrictives déloyales* ». « *Les dispositions en question ont suscité une opposition telle qu'elles n'ont jamais été appliquées* ». « Les cinquante premières années de l'OMI », *Reflets de l'OMI*, 1998, www.imo.org (consulté en juin 2010).

⁹⁴³ Les États européens ont ratifié la Convention OMI sous réserve que l'Organisation ne s'occuperait pas des aspects économiques et commerciaux des transports maritimes, de plus certains pays en développement se réservaient la faculté de prendre des mesures pour le développement de la marine marchande de leur État. ASSONITIS (G.), *Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, Paris, PUF, 1991, p. 6.

⁹⁴⁴ Lors de sa création, l'OMI était dépossédée de ses compétences sur les problématiques économiques, seul le CMI conservait sa traditionnelle influence sur ces questions. Le règlement par un organisme privé du sort économique des États n'offrait pas une solution satisfaisante. La création d'une institution internationale publique à vocation universelle constituait une meilleure option pour travailler à l'élaboration d'un cadre juridique international favorable à l'établissement d'un ordre maritime équitable pour toutes les nations. C'est dans ce contexte de vide institutionnel qu'est née le 30 décembre 1964 par la Résolution 1995 (XIX) la CNUCED en tant qu'organe subsidiaire des Nations Unies. HOWEL (S.), *Le point sur le travail de la CNUCED en matière maritime*, Mémoire de DESS de droit maritime et droit des transports, Université d'Aix-Marseille III, 1991, p. 2.

⁹⁴⁵ La CNUCED compte aujourd'hui 193 membres. www.unctad.org, (consulté en juin 2010)

⁹⁴⁶ La CNUCED est le premier organisme à avoir institutionnalisé le système de groupes régionaux dans le déroulement des travaux qui devait assurer l'équilibre Nord-Sud et offrir à l'institution une place privilégiée dans le développement du processus de coopération internationale. Conformément à la Résolution 1995 (XIX), les États membres de la CNUCED sont répartis en quatre listes: « *Le Conseil (du commerce et du développement) se compose de cinquante-cinq membres élus parmi ses États membres, la conférence tient pleinement compte de la nécessité d'assurer la répartition géographique équitable ainsi que du souci de maintenir la représentation des principaux États commerciaux* » En pratique, la répartition se base sur des critères économiques et le « système de groupe » est apparu comme un système original qui favorise la participation de tous à l'œuvre normative et a le mérite de faciliter l'utilisation de méthodes de négociation officielles et officieuses.

⁹⁴⁷ La Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes est entrée en vigueur le 6 octobre 1983 mais son application a été marginale. STAMPFLI (L.), « Le code de conduite des conférences maritimes », *RBDI*, 1976, pp. 90-115; ODIER (F.), « Le code de conduite des conférences maritimes », *AFDI*, volume 25, 1979, pp. 686-692; NDENDE (M.), « Le nouvel ordre maritime international : histoire d'un mythe », in *Du droit du travail aux droits de l'humanité*, Études offertes à Philippe-Jean Hesse, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003, p. 193. ASSONITIS (A.G.), *Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, PUF 1991; BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p. 169.

Unies de 1978 sur le transport de marchandises par mer⁹⁴⁸ et la Convention des Nations Unies de 1986 sur les conditions d'immatriculation des navires⁹⁴⁹. Ces différentes initiatives ont montré la difficulté pour les pays en développement de participer à la négociation des instruments internationaux en matière de transport maritime. Ainsi, pour associer son action à tous les États et renforcer ses capacités, l'OMCI devait nécessairement réformer ses modes de votation et de représentation. La réforme initiée en 1976 n'a pas réglé cette question et la participation des pays en développement au sein de l'OMI bloque son action dans le domaine économique. L'article 1 de la Convention OMI prévoit toujours sa compétence pour les négociations destinées à encourager l'abandon des mesures discriminatoires et examiner les questions relatives aux pratiques déloyales d'entreprises de navigation maritime mais en pratique, ces missions ne font pas l'objet de négociations au sein de l'OMI. La suppression de ces alinéas n'a jamais été décidée mais serait pourtant nécessaire pour renforcer la crédibilité de l'Organisation. L'adoption d'un amendement visant à supprimer les alinéas a et b de l'article 1 de la Convention présente l'avantage de mettre en accord le texte et la pratique et d'atténuer les effets de l'incapacité de l'OMI d'agir dans les champs économiques.

304. D'autres situations montrent que l'approche universelle n'est pas adaptée et l'initiative régionale ou bilatérale apparaît comme une amorce nécessaire pour palier les inconvénients d'une négociation universelle longue, coûteuse et aléatoire. La coopération internationale favorise incontestablement l'évolution du droit du transport maritime. L'expérience des différentes institutions doit servir à enrichir un mouvement de réforme au sein de l'OMI vers une plus grande efficacité. Dans ce sens, le renforcement de la politique européenne en matière de transport maritime confronte l'OMI à de nouvelles perspectives et offre au secteur maritime une impulsion novatrice.

A.2- Les atouts de la politique normative européenne

305. La stratégie européenne en matière de transport maritime s'est renforcée progressivement⁹⁵⁰. L'impact des normes européennes résulte communément de l'efficacité

⁹⁴⁸ NGNINTEDEM (J-C), « Le nouvel ordre maritime international et les pays en voie de développement : bilan d'une participation à l'œuvre normative internationale », *ADMO*, Tome XXIII, 2005, p. 124.

⁹⁴⁹ La Convention des Nations Unies sur l'immatriculation des navires n'est jamais entrée en vigueur. Sur les négociations et le contenu de la Convention voir notamment : MOMTAZ (D.), « La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires », *AFDI*, 1986, pp.715-735 ; BETTINK (W.), « Open registry, the genuine link and the 1986 Convention on registration Conditions for ships », *Netherlands Yearbook of international law*, 1986, pp. 69-119 ; VOELCKEL (M.), « La convention des Nations Unies sur l'immatriculation des navires », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, Institut océanographique de Paris, 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 24 et s.

⁹⁵⁰ La stratégie maritime européenne ambitionne de concilier les objectifs économiques et les attentes environnementales afin de renforcer sa puissance maritime. Son plan est d'harmoniser les intérêts nationaux au

de son processus normatif et du poids de l'UE sur le transport maritime mondial⁹⁵¹. Son principal atout est de présenter différents degrés d'élaboration selon que les normes relèvent de ce que l'on pouvait désigner comme les domaines «communautarisés» ou non. La création de nouvelles réglementations par l'UE devient alors un réel enjeu stratégique car elle présente des caractéristiques incontestables d'efficacité. La concentration au sein d'un même système d'intégration politique de l'initiative, de la négociation et de la mise en œuvre des normes permet de condenser le processus et d'accélérer l'émission de normes plus strictes. Ainsi l'initiative communautaire apparaît comme un niveau intermédiaire entre une stratégie nationale contraignante mais limitée au territoire de l'État et une alternative internationale qui présente d'importantes contraintes réduisant son impact.

306. L'engagement progressif de l'UE dans le droit du transport maritime débute en 1974⁹⁵². Progressivement, le Conseil adopta des normes relatives aux conditions de navigation, aux pratiques déloyales et aux conditions d'immatriculation⁹⁵³. Son implication sur les problématiques de sécurité maritime a été plus tardive⁹⁵⁴. C'est sur ce champ normatif que les actions de l'UE et de l'OMI peuvent être confrontées. Depuis 1993⁹⁵⁵, la construction européenne mobilise ses forces normatives afin de protéger l'espace européen des risques économiques, sociaux et environnementaux liés à la sécurité maritime⁹⁵⁶. Les catastrophes

travers d'une consultation généralisée des acteurs professionnels et des usagers de la mer en respect avec les autres initiatives internationales. DAILLIER (P.), « L'Union européenne peut-elle avoir une stratégie maritime ? », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 149.

⁹⁵¹ Françoise ODIER souligna prudemment le rôle de relais de l'UE dans le champ de la sécurité maritime vis à vis des conventions internationales : « *Le rôle de l'Union européenne au regard de la sécurité maritime est complexe. Il est certain que les institutions européennes disposent d'instruments permettant une mise en œuvre efficace du droit tel qu'il ressort des conventions internationales... mais les institutions européennes vont plus loin, par le biais, du contrôle par l'État du port, elles assurent le respect du droit de la sécurité par tous les navires fréquentant les eaux européennes.* ». Si dans l'hypothèse où les normes internationales constituent un noyau dur de règles relatives à la navigation maritime, l'UE fait effectivement écho aux normes internationales, son influence politique et juridique dépasse cette seule limite. ODIER (F.), « L'élaboration du droit de la sécurité maritime. Le rôle de l'Agence européenne de sécurité maritime », *ADMer*, Tome IX, Paris, Éditions A. Pédone, 2004, p. 404.

⁹⁵² DE CET-BERTIN (C.), *La réglementation communautaire des transports maritimes, évolution d'une approche*, Thèse de droit public, Université de Nantes, 1995, p.87 et s.

⁹⁵³ CHAUMETTE (P.), « Construction du droit communautaire maritime », in BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p. 162 et s.

⁹⁵⁴ BELLAYER-ROILLE (A.), « Les réactions juridiques de la CE suite au naufrage du Prestige : étude d'une politique ambitieuse de la sécurité maritime », *ADMO*, Tome XXI, 2003, p. 135 et s.

⁹⁵⁵ C'est la communication de la Commission du 24 février 1993 sur la politique commune de sécurité maritime qui a marqué le début de la mise en place d'un cadre législatif communautaire qui comporte directives et règlements. L'évolution du processus normatif, de la prise de décision à l'unanimité vers le principe de la majorité qualifiée, a permis de mettre en œuvre rapidement l'impulsion donnée par la Commission. BOISSON (P.), La politique européenne de la sécurité maritime source d'efficacité ?, in CUDENNEC (A.) et GUEGUEN – HALLOUET (G.) (Dir), *L'Union européenne et la mer. Vers une politique de l'Union européenne*, Éditions A. Pédone, Paris, 2007, p. 329.

⁹⁵⁶ L'Union européenne englobe, sous la question de la navigation maritime, la sécurité maritime et la protection

maritimes qui ont touché les côtes européennes placent la sécurité maritime au premier plan de ses préoccupations et l'adoption successive des paquets Erika I, II et III⁹⁵⁷ montre sa réactivité nouvelle et l'action permanente de la Commission dans ce domaine. Le récent Livre bleu de la Commission fixe les objectifs de l'UE en matière de transport maritime et atteste de sa capacité à mobiliser la volonté politique derrière une stratégie intégrée⁹⁵⁸. L'originalité de sa démarche rend compte de l'interdépendance des activités maritimes et de l'émergence d'une nouvelle stratégie fondée sur la mer. Si l'OMI ne peut prétendre auprès de ses États membres à la même capacité de décision, en revanche des efforts peuvent être fournis sur la construction d'une politique intégrée qui permettrait de prendre en compte l'activité maritime dans son ensemble et non plus indépendamment les questions de la sécurité, de la protection de l'environnement marin ou encore de l'indemnisation des pollutions. L'adoption du Traité de Lisbonne ne porte pas sur l'étendue des compétences des institutions européennes en matière de transport maritime mais la nomination d'un Haut représentant de l'Union pour les affaires étrangères est destinée à renforcer la coopération entre l'Union et les organisations internationales et à assurer la cohérence des initiatives européennes en matière de politique extérieure.

307. D'autre part, l'influence européenne sur le droit du transport maritime s'est considérablement renforcée du fait de son élargissement. L'importance de l'Europe dans le commerce maritime mondial lui offre une crédibilité suffisante pour peser sur l'ensemble du secteur. La puissance maritime qu'elle représente aujourd'hui est substantielle du fait de son élargissement et de son renforcement économique⁹⁵⁹ : de ce point de vue, l'adhésion en 2004

de la mer. Cette unité est mise en évidence par D. Lemorvan qui écarte la thèse selon laquelle la distinction entre sécurité maritime et prévention de la pollution marine « pourrait (...) soulever des problèmes ayant des répercussions sur les cadres dans lesquels les instances communautaires vont exercer leurs compétences », LE MORVAN (D.), *Les Communautés européennes et la protection de l'environnement marin*, Thèse de droit, Université de Bretagne occidentale, Brest 1984, p. 89.

⁹⁵⁷ Comme le souligne Philippe Boisson, l'adoption de ce dernier paquet n'est pas uniquement la conséquence d'une catastrophe maritime et « ces propositions vont au-delà de la simple réaction à un accident déterminé. Elles ont pour objectif de compléter le dispositif européen de sécurité maritime existant en renforçant l'efficacité des mesures existantes et en contribuant ainsi à la compétitivité de la flotte sous pavillon européen. », BOISSON (P.), « L'adoption du 3^{ème} paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime », *DMF*, 705, 2009, pp. 579.

⁹⁵⁸ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 10 octobre 2007 sur une politique maritime intégrée pour l'Union européenne COM (2007) 575 ; Communication de la Commission du 25 novembre 2008 intitulée « Feuille de route pour la planification de l'espace maritime : élaboration de principes communs pour l'Union Européenne » COM (2008) 791.

⁹⁵⁹ L'Union européenne compte aujourd'hui 27 États. D'un point de vue géographique, l'Europe représente 70 000 km de côte, elle est bordée de 2 océans et de 4 mers. Les zones maritimes de l'Europe contribuent à 40 % de son PIB et représente 40 % de sa population, COM (2007)575, Une politique maritime intégrée pour l'Union Européenne, Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil au Comité économique et social et au Comité des régions.

de Chypre et de Malte a constitué un enjeu fondamental au moment où l'UE resserrait ses objectifs vers un approfondissement de ses normes en matière de sécurité maritime⁹⁶⁰ ; en effet, l'UE oblige les États candidats à se conformer à l'acquis communautaire⁹⁶¹, ce qui a permis d'exiger de Chypre et de Malte la révision de leur système juridique dans les domaines de la sécurité maritime, de la libre circulation des travailleurs, de la concurrence et des relations extérieures⁹⁶². Ces adhésions ont offert à l'UE un appui conséquent au renforcement de sa politique maritime car Chypre et Malte représentaient une part importante du tonnage mondial et figuraient dans la liste des principaux contribuables au budget de l'OMI⁹⁶³. Les institutions européennes œuvrent ainsi pour une responsabilisation accrue des administrations maritimes de ses États membres. Son action peut avoir un impact important sur le fonctionnement de la flotte mondiale même si l'on constate que la Slovaquie et l'Albanie figurent sur la liste noire du rapport annuel de 2008 du MOU Paris et que la Bulgarie, la Lituanie, la Lettonie, la Pologne, la Roumanie et l'Irlande figurent sur la liste grise. En vue de l'élargissement, l'on constate que la Turquie compte parmi les pavillons de la liste noire et la Croatie fait partie de la liste grise⁹⁶⁴.

308. L'évaluation de la force obligatoire formelle des actes relatifs au transport maritime met en évidence des stratégies différentes sur lesquelles se fonde la concurrence normative des modèles de coopération internationale. Le nature des actes contraignants détermine leur portée juridique et leur effectivité mais leur « force normative » s'apprécie aussi sur la base des dispositions d'un texte⁹⁶⁵.

B- La mise en cause du degré de contrainte des normes

⁹⁶⁰ FABREGOULE (C.), « L'élargissement de l'Union Européenne et la sécurité maritime : à propos de la complaisance de Chypre et de Malte », *ADMer*, Tome VII, 2002, p. 316.

⁹⁶¹ La notion d'acquis communautaire est fondamentale dans la construction européenne mais sa définition est délicate. Le principe suppose que les États entrant au sein de l'UE doivent s'engager à reprendre l'acquis communautaire, la difficulté est de savoir ce que cette notion recouvre réellement. La CJCE, dans un arrêt du 2 octobre 1997, a déclaré que la notion est un principe fondamental. Pourtant les textes sont flous et ce concept qui apparaît aux articles 2, 3 ou 43 du TUE et à l'article 49 relatif aux procédures d'adhésion, mais ces textes sont muets sur le contenu du principe. Devant l'absence de définition précise, la doctrine est partagée et les documents officiels n'en donnent pas toujours les mêmes définitions.

⁹⁶² Rappelons que L'Erika qui a fait naufrage en 1999 le long des côtes bretonnes était un pétrolier battant pavillon maltais.

⁹⁶³ Avec l'adhésion de Chypre et de Malte en 2004, l'UE devient la première puissance maritime mondiale. FABREGOULE (C.), op cit, p. 315.

⁹⁶⁴ Rapport annuel du contrôle par l'État du port disponible sur le site du MOU Paris, www.parismou.org (Consulté en juin 2010)

⁹⁶⁵ Le concept de « force normative » dépasse le clivage de l'obligation d'une norme contraignante ou d'un texte déclaratoire, il est utilisé ici pour traduire les nuances d'une opposition entre les normes conventionnelles et les normes non conventionnelles qui dans un domaine technique ne reflète pas nécessairement la portée et l'efficacité d'un dispositif, THIBIERGE (C.) (Dir.), *La force normative : Naissance d'un concept*, Paris, LGDL, Bruylant, 2009, p33 et s.

309. La force obligatoire interne ne remet pas en cause la nature d'un acte conventionnel, mais détermine sa portée juridique⁹⁶⁶. La formulation d'un acte est donc un indice essentiel de sa normativité⁹⁶⁷. Dans le cadre de la coopération multilatérale, la difficulté est de faire adopter une norme qui prévoit des droits concrets et des obligations légales précises⁹⁶⁸. Dans un souci d'harmoniser les régimes juridiques nationaux, les travaux de l'OMI consistent avant tout à obtenir l'adhésion de l'ensemble de ses membres même au détriment de la précision ou du degré de contrainte des dispositifs. La négociation entre les États conduit *de facto* à l'adoption d'un compromis acceptable pour tous les membres⁹⁶⁹; la difficulté est alors de distinguer la nécessaire marge de manœuvre laissée aux États et l'absence de contrainte qui leur confère une totale liberté⁹⁷⁰. De nombreux paramètres contribuent alors à déterminer le

⁹⁶⁶ La doctrine considère la qualité normative des traités internationaux comme un élément fondamental de l'efficacité du système international. Le Professeur Prosper Weil insiste sur l'importance d'une approche normative du système international : « Rien de ce qui touche à la norme internationale ne saurait donc laisser indifférent, car sans normes de bonne qualité le droit international ne serait plus qu'un outil défectueux, mal approprié à ses fonctions », WEIL (P.), *Écrits de droit international*, Paris, PUF, 2000, p. 22. Philippe Boisson insiste sur les lacunes du droit international dans ce domaine: « Un grand nombre de normes sont non contraignantes. D'autres dispositions internationales ne prévoient pas la possibilité de dérogations dont l'importance peut être considérable. Enfin, certains instruments sont définis en termes très généraux qui laissent aux administrations nationales une large marge de manœuvre. » BOISSON (P.), « La politique européenne de la sécurité maritime source d'efficacité ? », in CUDENNEC (A.) et GUEGUEN-HALLOUET (G.) (Dir.), *L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne*, Paris, Éditions A Pédone, 2007, p. 329.

⁹⁶⁷ Le Professeur Prosper Weil en dressant le constat d'un droit international malade de ses normes notait que : « Depuis quelque temps, la doctrine se plaît à constater une autre imperfection affectant le contenu des normes internationales : à côté d'une *hard law*, constituée par des normes créatrices de droits et d'obligations juridiques précis, le système normatif du droit international comporte, relève-t-on, de plus en plus de normes dont la substance est tellement vague, tellement peu contraignante que l'obligation de l'un et le droit de l'autre deviennent presque insaisissables. », WEIL (P.), *op cit*, p. 22. Le degré de normativité d'un acte est un indice de son efficacité. En mettant en évidence la problématique des normes dans le secteur maritime, Philippe Boisson formule trois constats montrant que le contenu des normes internationales publiques, et plus spécifiquement les règles élaborées au sein de l'OMI, a un effet direct sur leur portée juridique. Tout d'abord, l'hypothèse où les mesures d'une même convention n'ont pas nécessairement la même valeur juridique rend plus difficile son application. D'autre part, l'intégration de normes techniques aux actes n'ayant pas vocation à être contraignants, voit l'assurance d'une bonne application altérée. Enfin, l'imprécision des dispositions d'un acte, conséquence d'une négociation intensive pour réunir le plus grand nombre d'adhésions, entache l'effectivité du texte. BOISSON (P.), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome XVI, 1998, pp. 177-178.

⁹⁶⁸ Lorsque l'on parle d'effectivité du droit international, la doctrine a tendance à se focaliser sur « l'observance » de la norme c'est à dire sur les mécanismes de mise en œuvre et de respect des obligations, toutefois le contenu matériel de la norme constitue un facteur déterminant dans sa capacité à régler une situation problématique. PALLEMAERTS (M.), « Le droit comme instrument des politiques internationales de l'environnement : effectivité et symbolisme des normes. », in PAQUES (M.) et FAURE (M.) (Dir.), *La protection de l'environnement au cœur du système juridique international et du droit interne : Acteurs, valeurs et efficacité*, Actes de Colloque des 19 et 20 octobre 2001, Université de Liège, Bruylant, 2003, p. 58.

⁹⁶⁹ Comme le souligne Philippe BOISSON : « Les textes sont souvent retouchés, accommodés afin de réunir le plus grand nombre d'acceptations. Certaines dispositions sont tellement vagues qu'elles recouvrent une liberté quasi-totale d'application », BOISSON (P.), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome XVI, Nantes, 1998, p. 178.

⁹⁷⁰ Le Professeur Prosper Weil soulignait en ce sens : « Le fait qu'une règle soit *soft* ou *hard* n'affecte certes en rien son caractère normatif : une règle conventionnelle ou coutumière peut être peu contraignante... Les dispositions d'un texte n'ont pas d'effet sur la nature de ce texte », WEIL (P.), « Vers une normativité relative en droit international », in *Écrits de droit international*, Paris, PUF, 2000, p. 23.

contenu d'une convention : la contribution des États, la durée des négociations, le fait générateur des discussions, les circonstances de fait qui entourent le déroulement des négociations, les pressions exercées sur les membres ou encore le domaine technique dans lequel l'accord doit intervenir. L'aboutissement des travaux est donc soumis aux volontés politiques et aux spécificités techniques ; il est dès lors possible de percevoir le degré de contrainte des conventions à travers plusieurs indices parmi lesquels : la terminologie employée, la définition du champ d'application et la faisabilité technique.

310. Chaque terme d'une convention peut avoir d'importantes répercussions sur la qualité de l'acte et ses effets juridiques. Les termes utilisés dans un texte conventionnel étant un indice de son degré de contrainte, les États sont attentifs à la définition des termes-clés d'un accord qui contribue à l'encadrement de leurs obligations. Les dispositions générales des conventions contiennent toujours des dispositions destinées à clarifier le sens de différents mots-clés. Ce procédé est d'autant plus fondamental que les principales conventions de l'OMI sont des normes techniques⁹⁷¹ ; cette mise au point terminologique contribue à la clarté des normes et à une meilleure application. En revanche, l'utilisation dans le texte de termes, tels que « dans la mesure du possible »⁹⁷², « les Parties s'efforceront de... »⁹⁷³, « S'il estime que les circonstances le justifient »⁹⁷⁴ ou encore « les Parties affirment leur volonté de... »⁹⁷⁵, ne correspond pas à un réel engagement mais à des mesures incitatives. Dans d'autres cas, les dispositions peuvent être assorties de réserves propres à leur ôter toute force contraignante⁹⁷⁶.

⁹⁷¹ La Convention SOLAS relative à l'assistance intègre dans son chapitre 1 intitulé dispositions générales une partie A exclusivement consacrée aux règles d'application et de définition, elle contient 11 définitions, la Convention pour la prévention de la pollution par les navires de 1973 contient, dans son article 2, 7 définitions nécessaires à la bonne compréhension des dispositions de la convention, la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires contient dans son premier article 12 définitions qui permettent de cadrer son champ d'application.

⁹⁷² Cette expression est utilisée dans la Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires adoptée le 15 mai 2009. En effet, la règle 17 de l'annexe relative aux installations de recyclage stipule : « *Les installations de recyclage des navires autorisées par une Partie mettent en place des systèmes, des procédures et des techniques de gestion qui ne présentent pas de risques pour la santé des travailleurs concernés ou la population au voisinage de l'installation de recyclage des navires et sont destinés à prévenir, à limiter, à réduire au minimum et dans la mesure où cela est possible dans la pratique, à éliminer les effets dommageables du recyclage des navires sur l'environnement, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation* ». Convention de Hong-Kong, Règle 17 annexe.

⁹⁷³ La Convention internationale de 2001 sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires relatif aux obligations générales prévoit : « *Les Parties s'efforcent de coopérer aux fins de garantir la mise en œuvre, le respect et la mise en application effectifs de la présente Convention* », Convention AFS, art1.

⁹⁷⁴ La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime stipule : « *S'il estime que les circonstances le justifient et conformément à sa législation, tout État partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition* », Convention SUA, art. 7.

⁹⁷⁵ Cette formule est communément utilisée dans les résolutions adoptées par l'Assemblée de l'OMI.

⁹⁷⁶ Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires

Ainsi, l'expression d'une contrainte nécessite l'usage de termes qui ne laissent aucun doute d'interprétation et ne font référence à aucune réserve de nature à limiter le degré de contrainte.

311. Un autre indice relève de la définition du champ d'application. L'efficacité d'une norme repose sur le rapport existant entre l'identification des dangers visés et les clauses exonératoires contenus dans les actes. Ainsi, parmi les critiques formulées sur les conventions OMI, le caractère restrictif de leurs champs d'application apparaît comme un frein à leur efficacité⁹⁷⁷. La difficulté pour l'Organisation est alors de trouver un «équilibre satisfaisant» en considération des éléments d'identification du risque visé, des solutions qui sont proposées et de la volonté politique que l'accord peut susciter⁹⁷⁸. Seule la volonté des membres de l'OMI peut limiter les effets du classement des transports maritimes par catégories de navires, types de cargaisons ou de pollutions⁹⁷⁹. Pourtant, les instruments négociés au sein de l'OMI ne concernent que la navigation internationale et ne font généralement pas mention des risques engendrés par la navigation dans les eaux intérieures. Ensuite, chaque convention définit son champ d'application et la négociation entre les États peut aboutir à priver l'accord de toute efficacité⁹⁸⁰. Dans ce sens, les États ne semblent pas disposés à abandonner l'usage de la *Grandfather clause* qui permet de n'appliquer la norme nouvelle qu'aux navires

adoptée le 15 mai 2009 prévoit une obligation d'assistance et de coopération technique qui paraît un élément essentiel de l'efficacité du dispositif de la Convention, pourtant cette obligation ne concerne pas les systèmes de gestion et les techniques en matière de recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. L'article 13-2, qui stipule « *Les parties s'engagent à coopérer activement, sans préjudice de leur législation, de leur réglementation et de leurs politiques nationales, au transfert de systèmes de gestion et de techniques en matière de recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires* », Convention Hong-Kong, art. 13-2.

⁹⁷⁷ Les conventions OMI s'appliquent selon le type de navigation, la jauge du navire et son âge. Ces mesures ont pour effet d'exclure du champ d'application le cabotage qui est pourtant largement touché par les accidents maritimes

⁹⁷⁸ En effet, on peut imaginer que la difficulté est moins pour l'OMI de restreindre le champ d'application des conventions que de l'étendre. BOISSON (P.), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome XVI, 1998, p.181, LANNEAU SEBERT (M.), *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 355.

⁹⁷⁹ Une convention est toujours associée à une catégorie de navire en considération de sa taille, de sa nature ou du type de navigation. Cette catégorisation a pour effet de minimiser l'impact d'une convention en excluant de son champ d'application les navires qui présentent pourtant un risque important. En ce sens, Philippe BOISSON notait déjà en 1998 qu'« une partie seulement des 80 000 navires de la flotte mondiale répondent aux normes internationales », BOISSON (P), op cit, p. 181

⁹⁸⁰ La Convention internationale de Hong-Kong sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires est original car elle exclut la catégorie de navires de guerre tout en soulignant que l'objectif visé par le dispositif de la Convention justifie un effort volontaire des États : « *La présente Convention ne s'applique pas aux navires de guerre, aux navires de guerre auxiliaires ou autres navires appartenant à une Partie ou exploités par elle et exclusivement utilisés, à l'époque considérée, pour un service public non commercial. Cependant, chaque Partie doit s'assurer, en prenant des mesures appropriées qui ne compromettent pas les opérations ou la capacité opérationnelle des navires de ce type lui appartenant ou exploités par elle, que ceux-ci agissent d'une manière compatible avec la présente Convention, pour autant que cela soit raisonnable et possible dans la pratique* », Convention de Hong Kong, art. 3.

construits après la date de son entrée en vigueur⁹⁸¹. Il est étonnant de constater que dans le cadre de la navigation où l'âge des navires est considéré comme un vecteur de risque, les conventions prévoient des clauses exonératoires pour les unités anciennes. Dans le cas des vraquiers, les statistiques internationales montrent clairement que le facteur de risque lié à l'état du navire augmente avec son âge⁹⁸². Le vieillissement de la flotte est donc préoccupant et réduit l'impact des normes internationales tant que des mesures spécifiques pour les navires anciens ne sont pas prévues.

312. A la dimension politique de la négociation s'ajoutent les difficultés d'établir à l'échelle internationale une norme technique simple et précise. Pour présenter un niveau suffisant de précision destiné à limiter les disparités entre les acteurs maritimes, les conventions OMI contiennent un grand nombre de dispositions purement techniques. Sur ce point, les mesures doivent être suffisamment flexibles pour s'adapter en pratique. L'impact des négociations peut parfois compromettre la faisabilité d'un dispositif⁹⁸³. Enfin, les innovations techniques s'imposent si rapidement que les normes de l'OMI accusent toujours un retard sur elles ; ce qui justifie la non-application des dispositifs internationaux.

313. Face à ces difficultés, les conventions internationales élaborées au sein de l'OMI n'imposent pas systématiquement des normes suffisamment contraignantes pour être efficaces ; ainsi apparaissent les limites d'une démarche consensuelle dans la détermination des obligations juridiques. La coopération des États ne se traduit pas toujours par l'adoption d'une convention, l'organisation de la navigation maritime doit être évolutive aussi bien dans le temps que dans l'espace. Dès lors, sur le modèle des initiatives prises par les acteurs privés

⁹⁸¹ La Convention SOLAS de 1974 précise : « *Sauf disposition expresse contraire, tout amendement à la présente Convention fait en application du présent article et qui a trait à la structure du navire n'est applicable qu'aux navires dont la quille a été posée ou qui se trouvaient à un stade d'avancement équivalent à la date d'entrée en vigueur de cet amendement, ou après cette date* », Convention SOLAS, Art.8. L'article 16-6 de la Convention MARPOL contient la même disposition. Sur la *Grandfather Clause* voir notamment : PLAZA (F), « The Grandfather Clause », WMU, 1994 ; DE CET-BERTIN (C.), *La réglementation communautaire des transports maritimes, évolution d'une approche en droit*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1995, p. 123, BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Thèse de droit, Université de Nantes, Rennes, Éditions Apogée, 2000, p. 67, LANNEAU SEBERT (M.), *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p.354, MSC 86/WP.3, Champ d'application des amendements apportés à la Convention SOLAS et à des instruments rendus obligatoires en vertu de celle-ci, Note du Secrétariat pour la quatre-vingt-sixième session du CSM déposée le 27 mai 2009. Sur l'âge et la durée de vie du navire voir notamment : TOURE (B.), *L'insécurité en mer et le droit : mutations, prévention et sanction*, Thèse de droit, Université de Lille, p. 56 et s ; LE PENSEC (L.) et PINON (H.), Analyse stratégique : âge et durée de vie des navires, 31 mars 2007, http://www.etude-agedesnavires.com/document/Etude%20Le%20Pensec_190707%20V3.pdf, (Consulté en février 2010).

⁹⁸² LE PENSEC (L.) et PINON (H.), op cit.

⁹⁸³ Le dispositif de la Convention internationale de gestion des eaux de ballast et des sédiments de navires propose deux techniques : le déballastage en haute mer et la gestion des eaux. Le déballastage en haute mer peut s'avérer dangereux ou représenter un détour non réalisable pour le navire qui navigue en mer territoriale. Les techniques de gestion mécanique ou chimique doivent être approuvées par l'OMI.

du secteur maritime, l'adoption d'actes non conventionnels constitue une alternative à l'élaboration de textes internationaux contraignants.

PARAGRAPHE II- SOUTENIR L'ACTION INCITATIVE

314. L'utilisation de normes volontaires se généralise et elles présentent une importante diversité⁹⁸⁴. Cette stratégie normative comporte des atouts incontestables en matière de flexibilité. Pourtant, l'absence de valeur juridique entraîne une juxtaposition de normes dont l'ordonnement n'obéit pas aux mêmes principes que les normes contraignantes⁹⁸⁵. L'OMI privilégie cette méthode pour étoffer ses travaux⁹⁸⁶ car elle lui permet d'exercer sa compétence technique en dehors des hostilités politiques; ses membres conservent la maîtrise des négociations dans un cadre moins solennel⁹⁸⁷. Ces actes non contraignants s'adressent soit aux États (A) soit aux acteurs privés (B).

A- Acte non contraignants : facteurs de régulation étatique

315. L'adoption de recommandations se développe dans plusieurs secteurs d'activité,

⁹⁸⁴ Ces textes sont le plus souvent adoptés à l'issue de rencontres internationales, la terminologie qui leur est attribuée est diversifiée : accord, protocole, communiqué commun, code de conduite, charte ou encore déclaration. Si ces actes lorsqu'ils sont conclus par des États s'apparentent aux traités dans la mesure où leur consentement est requis, ils ne possèdent, en principe, aucune force juridique. Le Professeur Michel Virally assimile ces textes aux gentlement's agreements ou aux non-binding agreements, étudiés par les juristes anglo saxons, qui sont acceptés dans le sens où leur application est basée sur l'honneur et la bonne foi des États. ATTAR (F.), *Le droit international entre ordre et chaos*, Paris, Éditions Hachette, 1994, p. 194.

⁹⁸⁵ La doctrine juridique redoute une mutation profonde des fondements du droit découlant d'une crise profonde de l'autorité dans les sociétés qui se veulent égalitaires : « *Peut-être est-il possible de déceler dans cet intérêt relativement récent pour la soft law un des nouveaux itinéraires en droit, ou plutôt un changement de perspective surtout en droit interne, s'éloignant de la vision monolithique du droit comme instrument de contrainte hiérarchique, pour le concevoir également, et de plus en plus, comme moyen de réalisation d'un projet de société partagé parmi ses sujets, un droit négocié et directif, voulu et agréé plutôt qu'imposé, dans des sociétés démocratiques, de plus en plus complexes et segmentées* », ABI-SAAB (G.), « Éloge du « droit assourdi ». Quelques réflexions sur le rôle de la soft law en droit international contemporain », in *Nouveaux itinéraires en droit. Hommages à François Rigaux*, Bruxelles, Bruylant, 1993, p. 60. Ainsi comme le rapporte le Professeur Isabelle DUPLESSIS, « *Au lieu d'un ordre hiérarchique, il faut plutôt appréhender le phénomène juridique à partir de l'image d'un réseau pour comprendre la mollesse dont il est porteur sans toutefois que disparaisse le droit conçu de manière traditionnelle. Cette coexistence de la pyramide et du réseau correspond au passage de la réglementation à la régulation et de la gouvernance au lieu du gouvernement.* ». L'auteur distingue les sphères traditionnelles publiques qui créent le droit et les acteurs directement concernés qui profite de la décentralisation dans la production et l'application de la norme. DUPLESSIS (I.), « La mollesse et le droit international du travail : mode de régulation privilégié pour société décentralisée », Réflexion menée lors du séminaire Gouvernance, Droit international et responsabilité sociale de l'entreprise; appropriation des normes internationales du travail et renforcement de l'État de droit organisé en 2006 par l'Institut international d'études sociales de l'Organisation internationale du travail à Genève, Suisse.

⁹⁸⁶ Les normes non conventionnelles sont une source importante de la politique normative de l'OMI, pour exemple au titre de l'année 2007, l'OMI a adopté 23 résolutions lors de sa vingt-cinquième session, elles sont relatives au fonctionnement interne de l'Organisation ou destinées aux États membres telles que la résolution A 1003(26) relative à l'entrée en vigueur du protocole de Torremolinos, (www.imo.org, consulté en juin 2010). BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 53.

⁹⁸⁷ DUPUY (R.J.), *Manuel sur les organisations internationales*, La Hague, Martinus Nijhoff publishers, 2^{ème} édition, 1998, p. 453 ; MENSAH (T.A.) et ZIMMERLI (C.), « L'activité réglementaire de l'OMCI », *L'élaboration du droit international*, Colloque de Toulouse, SFDI, Paris, Éditions A. Pédone, 1974, p. 45.

particulièrement lorsqu'il s'agit de domaines techniques. Cette stratégie réglementaire présente les qualités d'adaptabilité jugées nécessaires dans un domaine d'innovation tel que le transport maritime. La contrepartie de cet assouplissement des mesures réglementaires est le risque de dérégulation qui remet en cause la sécurité juridique⁹⁸⁸. Pourtant, la démarche incitative présente des qualités incontestables qui justifient sa généralisation (A.1) particulièrement dans le secteur maritime (A.2).

A.1- Une pratique généralisée en droit international

316. L'OMI ne fait pas exception, l'adoption d'actes, qui ne sont pas formellement créateurs de droit, se généralise⁹⁸⁹. Les organisations internationales à vocation universelle ou régionale comme l'OMI renforcent progressivement leur approche incitative car celle-ci permet de simplifier la prise de décision et de faire évoluer plus facilement les normes⁹⁹⁰. Dès les années 1970, l'activité politico-juridique s'est intensifiée ; les cadences de négociation et l'élargissement des domaines d'intervention ont nécessité l'émergence d'outils plus flexibles et modulables selon les préférences, les intérêts des acteurs et leur force d'influence. La multiplication des négociations témoigne d'une autonomie grandissante mais limitée des

⁹⁸⁸ Le malaise doctrinal que suscite l'intensification de cette stratégie normative témoigne du danger. Il est perceptible à la lecture de l'article où le Professeur Prosper Weil dénonce la normativité relative qui introduit, selon lui un degré d'incertitude trop élevé pour le système juridique international, WEIL (P.), « Vers une normativité relative en droit international », in *Écrits de droit international*, PUF, Paris, 2000. Depuis la parution de cet article en 1980, les débats sur la mollesse du droit opposent les réfractaires parmi lesquels Jan Klabbbers, KLABBERS (J.), « The undesirability of soft law », *Nordic journal of International law*, n° 67, 1998, p. 381 ; « The redundancy of soft law », *Nordic journal of international law*, n° 65, 1996, p. 167) et les partisans qui insistent sur la nécessité de privilégier la flexibilité des normes afin qu'elles reflètent davantage la réalité internationale et soient plus effectives. D'autres juristes ont exprimé de l'enthousiasme devant l'émergence des formes souples de régulation (FRANCIONI (F.), « International « soft law » : a comparative assesment », in LOWE (V.) et FITZMAURICE (M.), *Fifty years of the international Court of justice. Essays in honour of Sir Robert Jennings*, Cambridge University Press, Cambridge, 1996, p. 168 (pp 167-178)).

⁹⁸⁹ L'évolution des accords internationaux et la progression des règles basées sur le volontarisme des États ne se limitent pas au secteur maritime. Depuis les années 1970, le droit international public connaît un important développement des normes incitatives. Pour l'utilisation accrue des recommandations et des actes non contraignants ; AMSELEK (P.), « L'évolution générale de la technique juridique dans les sociétés occidentales », *RDP*, 275, 1982., pp. 287-291; DUPUY (P.M.), «Soft law and the international Law of the Environment», *Michigan journal of international law*, n° 12, 1991; FINNEMORE (M.) et SIKKINK (K.), «International norm dynamic and political change», *International organization*, n° 52, 1998, p. 887; HILLGENBERG (H.), «A fresh look at soft law», *European Journal of International Law*, n° 10, 1999, p.499; ABBOTT (W.) et SNIDAL (D.), «Hard and soft law in International governance», *International Organization*, n° 54, 2000, p. 421; MORTH (U.), *Soft law in governance and regulation, an interdisciplinary analysis*, Cheltenham UK, Northampton, E. Elgar publication, 2004, 224p; KRISCH (N.) et KINGSBURY (B.), « Introduction: global governance and global administrative law in the international legal order », *European Journal of international law*, n° 17, 2006, p. 1.

⁹⁹⁰ « Au départ, ces formes souples de normativité caractérisaient pour l'essentiel le travail de l'organisation internationale sujet de droits dérivés par rapport aux États. Dès le début du XXème siècle, les organisations intergouvernementales devront en effet privilégier une méthode autre que le commandement hiérarchique pour encourager l'inévitable coopération internationale sans, du coup heurter la susceptibilité des États souverains des États souverains et leur refus catégorique d'une autorité supranationale », DUPLESSIS (I), « Le vertige et la soft law : réactions doctrinales en droit international », *RQDI*, 2007, p. 247.

organisations internationales. Un acte conventionnel est adopté sous l'égide d'une organisation et négociée dans le cadre d'une conférence réunie avec le concours de l'organisation. Pour un acte non conventionnel, la négociation est exclusivement menée au sein des organes de l'institution et fait l'objet d'une adoption au cours d'une session d'un des organes internes de l'institution. Dans le cas de l'OMI, le recours aux normes non contraignantes est systématique comme préalable à une négociation conventionnelle⁹⁹¹, comme complément d'un acte conventionnel⁹⁹² ou encore comme ligne directrice du comportement des États membres⁹⁹³. L'impact des actes incitatifs adoptés par les organes de l'OMI s'évalue difficilement, toutefois les dispositifs de suivi intégrés aux résolutions⁹⁹⁴ permettent de prolonger l'influence politique de tels actes. Pourtant, en considération des expériences menées au sein d'autres organisations internationales, l'amélioration de la politique incitative de l'OMI est possible.

317. Sur les 390 instruments adoptés par l'OIT, on compte 187 conventions, 198 recommandations et 5 protocoles⁹⁹⁵. Le cas de l'OIT est significatif à plusieurs titres ; tout d'abord, la récente réflexion sur l'amélioration possible de ses activités normatives permet notamment de dresser un bilan de sa politique normative depuis sa création ; par cette initiative d'envergure, l'OIT cherche à évaluer les différents instruments discutés en son sein

⁹⁹¹ En 1991, avant que la Convention sur la gestion des eaux de Ballast soit adoptée, les États membres s'étaient entendus au sein du CPMM sur des directives pour la prévention d'introduction d'espèces non voulues et pathogènes par les eaux de ballast des navires et du déchargement de sédiments, PUGHUIC (D.), « Ballast water Management and Control : an overview », Globallast Project Coordination Unit, www.imo.org (consulté en juin 2010). Comme une seconde étape, l'adoption par l'Assemblée de la Résolution A 774 en 1993 vient confirmer l'intérêt des États pour la lutte contre l'invasion d'espèces depuis les navires. Notons que la Résolution A 868 adoptée lors de la vingtième session de l'Assemblée en 1998, stimule les États en proposant des solutions concrètes pour réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes du fait des opérations de déballastage des navires, BEURIER (J.-P.), « Le droit international face à l'introduction d'espèce invasives en milieu marin », in CUDENNEC (A) et GUEGUEN-HALLOUET (G.) (Dir.), *L'Union européenne et la mer : Vers une politique maritime de l'Union européenne*, Paris, Éditions A. Pédone, 2007, p. 225.

⁹⁹² La Résolution A 927 adoptée par l'Assemblée en 2002 est relative à la Convention MARPOL en tant qu'elle encadre les modalités de désignation d'une zone spéciale prévue par le texte conventionnel, www.imo.org (consulté en juin 2010).

⁹⁹³ Entre dans cette catégorie toutes les résolutions relatives au plan de travail ou à l'évaluation des États membres. On peut considérer que la Résolution A 1003, adoptée par l'Assemblée en novembre 2007, qui incite les États à ratifier le Protocole de Torremolinos, adopté en 1993, encadre aussi le comportement des États, www.imo.org (consulté en juin 2010).

⁹⁹⁴ L'exemple de la Résolution A 925 adoptée par la vingt-deuxième session de l'Assemblée en 2001 est un exemple significatif car le suivi de la Résolution est destiné à l'identification des pays ayant des difficultés à ratifier le Protocole de Torremolinos de 1993 ou le Protocole à la Convention STCW de 1995. Ce suivi peut initier des travaux du CCT et favoriser la mise en place des protocoles concernés.

⁹⁹⁵ GB. 298/ LILS/4, Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail, p. 2. Ces instruments se répartissent approximativement en une vingtaine de sujets, couvrant la quasi-totalité des grands domaines relatifs au travail, www.ilo.org (consulté en juin 2010).

et ses capacités à réaliser les objectifs qui lui ont été fixés⁹⁹⁶ ; cette introspection lui donne donc l'occasion de souligner la fonction essentielle des actes non contraignants et la justification de leur usage⁹⁹⁷ ; enfin, l'originalité dont ont fait preuve les créateurs de l'institution genevoise montre les espoirs placés dans l'expérimentation de nouvelles pistes de coopération⁹⁹⁸. En matière de « droit incitatif », la singularité de l'OIT réside dans l'article 19 al 2 de sa Constitution qui stipule : « *la Conférence lorsqu'elle se prononce pour l'adoption de propositions relatives à un objet à l'ordre du jour, détermine si ces propositions devront prendre la forme a) d'une convention internationale b) ou bien d'une recommandation, lorsque l'objet traité ou un de ses aspects ne se prête pas à l'adoption immédiate d'une convention* » ; ainsi la Constitution prévoit deux outils normatifs. A ce titre, les recommandations devaient, dans l'esprit des fondateurs, remplir les fonctions incontournables d'« *exploration de réformes sociales* » et de « *mesures expérimentales* »⁹⁹⁹. La réforme de 1946 a accentué leur rôle en associant aux recommandations et aux conventions non ratifiées une procédure de rapport¹⁰⁰⁰ : ce procédé encourage l'expérimentation des recommandations

⁹⁹⁶ Déclaration concernant les buts et les objectifs de l'Organisation internationale du travail, adoptée le 10 mai 1944 lors de la vingt-sixième session de la conférence générale de l'Organisation internationale du travail réunie à Philadelphie, <http://www.ilo.org/ilolex/french/constq.htm> (consulté en juin 2010).

⁹⁹⁷ La résolution concernant le soixante-quinzième anniversaire de l'OIT et son orientation future, adoptée par la conférence internationale du travail à sa quatre-vingt-unième session en 1994, a initié une réflexion d'envergure sur l'action normative de l'OIT : « *...toutes les institutions et structures doivent faire l'objet d'un réexamen périodique et le cas échéant être renforcées pour que leurs activités demeurent adaptées aux besoins de leurs membres dans un environnement en mutation.* ». La Conférence internationale du travail a été saisie de trois rapports du Directeur général concernant l'amélioration des activités normatives de l'OIT et à partir de 1995, les débats ont été menés au sein de la Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail du Conseil d'administration. Cette commission souligne l'importance des normes non contraignantes pour l'action menée au sein de l'OIT : « *Bien que non contraignantes, les recommandations ont l'autorité que leur confère leur adoption par la Conférence internationale du travail et peuvent contribuer efficacement à promouvoir les buts de l'Organisation. Directives, recueils de directives pratiques et autres outils de meilleures pratiques peuvent aussi servir à compléter la protection prévue par les conventions.* », GB. 277/LILS/2 « *Améliorations possibles des activités normatives de l'OIT* », Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail, mars 2000, p. 2.

⁹⁹⁸ En effet, le projet OIT présente, lors des négociations de la Convention constitutive, deux innovations essentielles. Sa formation tripartite est unique à l'échelle internationale et le système imaginé par ses pères fondateurs ne comprenait que l'instrument conventionnel doté toutefois d'une applicabilité directe sans recours à la ratification. Les autorités compétentes disposaient toutefois de la faculté de rejeter par un acte formel un accord, POLITAKIS (G.P) et MARKOV (K.), « *Les recommandations internationales du travail : instrument mal exploité ou maillon faible du système normatif* », in JAVILLIER (J.-C.) et GERNIGON (B.) (dir.), *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir*. Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos, Genève, Bureau international du Travail, 2004, p. 500.

⁹⁹⁹ Conférence internationale du travail, Rapport II (1), rapport de la délégation de la Conférence pour les questions constitutionnelles, vingt-neuvième session, 1946, p. 40.

¹⁰⁰⁰ L'article 19 de la Convention OIT dispose : « *sauf l'obligation de soumettre la recommandation à l'autorité ou aux autorités compétentes, les Membres ne seront soumis à aucune autre obligation, si ce n'est qu'ils devront faire rapport au Directeur général du Bureau international du travail, à des périodes appropriées, selon ce que décidera le Conseil d'administration, sur l'état de leur législation et sur leur pratique concernant la question qui fait l'objet de la recommandation, en précisant dans quelle mesure l'on a donné suite ou l'on se propose de donner suite à toutes dispositions de la recommandation et en indiquant les modifications de ces dispositions qui semblent ou pourront sembler nécessaires pour leur permettre de l'adopter ou de l'appliquer.* », www.ilo.org

en favorisant l'application par un État qui évalue les bienfaits d'une disposition en fonction des résultats obtenus par un autre État¹⁰⁰¹. Bien que l'impact de cette mesure de suivi ait toutefois été très relatif¹⁰⁰², son institutionnalisation marque l'importance des résolutions dans le système de l'OIT. Pourtant, ces mesures ne sont pas réellement utilisées comme moyen autonome de régulation ce qui limite considérablement leur impact¹⁰⁰³. Les recommandations adoptées par l'OMI au titre de l'article 2 de la Convention OMI ou par les différents organes techniques de l'Organisation ne bénéficient pas de dispositions similaires. Leur portée est d'autant plus nuancée que le suivi de ces mesures n'est pas automatique : pour donner lieu à une évaluation ou la communication de données qui seraient centralisées par l'OMI, les résolutions doivent prévoir leur modèle spécifique de suivi¹⁰⁰⁴; une institutionnalisation similaire à ce que prévoit la Convention OIT réduirait le risque de minimiser davantage la portée de ces mesures. L'inscription de dispositions claires, relatives à la définition des recommandations et à leur prise en compte par les États membres, devrait renforcer les effets des travaux menés au sein de l'OMI. Pour rendre acceptable une telle réforme auprès des États, il est nécessaire de définir précisément les cas où une mesure souple pourrait intervenir et laisser à l'Organisation le soin d'en assurer l'élaboration et le suivi. Cette réforme permettrait notamment l'adoption de résolutions autonomes dont l'impact serait plus important bien que respectueux de la souveraineté des États.

318. L'utilisation de normes incitatives par l'UE dans le champ réglementaire relatif à la navigation maritime est en revanche plus étonnante. L'Union, selon l'article 3 du TUE,

(consulté en juin 2010).

¹⁰⁰¹ POLITAKIS (G.P.) et MARKOV (K.), « Les recommandations internationales du travail : instrument mal exploité ou maillon faible du système normatif », in JAVILLIER (J.-C.) et GERNIGON (B.) (dir.), *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir*. Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos, Genève, Bureau international du travail, 2004, p. 510 et s.

¹⁰⁰² Les rapports fournis sur les recommandations ont été rares et lorsqu'ils existent, ils ne provoquent pas de débats importants à la Conférence.

¹⁰⁰³ L'esprit de l'article 19 (1) de la constitution OIT n'a été que partiellement suivi dans la pratique de l'Organisation. Les recommandations sont presque systématiquement combinées à une convention, par conséquent elles ont rapidement été victimes d'une conception hiérarchique de leurs rapports avec les instruments contraignants. Ainsi « *les recommandations ne sont plus que des substituts permettant d'éviter la mise à l'écart de certaines dispositions qui ne parviennent pas à rassembler le consensus nécessaire pour figurer dans la convention* ». POLITAKIS (G.P.) et MARKOV (K.), op cit, p. 508. Les auteurs soulignent que l'autonomie des recommandations est un facteur qui accentue leur impact.

¹⁰⁰⁴ L'étude des performances de l'Organisation par la collecte de données extérieures montre la nécessité d'organiser un suivi des initiatives prévues par l'adoption de recommandation qui n'ont pas la force juridique d'une convention. Le plan stratégique de l'Organisation pour la période de 2008-2013 prévoit des dispositions innovantes relatives au renforcement de la position de l'Organisation et son efficacité. L'Assemblée précise par ce plan qu'une « *série d'indicateurs de performance permettront de suivre la performance de l'Organisation par rapport à ces orientations stratégiques...* ». Le tableau de références comprend 18 indices de performance auxquels correspond une définition précise, Résolution A 989 relative au plan stratégique de l'Organisation pour la période 2008-2013 adoptée par l'Assemblée le 21 décembre 2007, Résolution A 990 relative au plan d'action de haut niveau de l'Organisation pour la période 2008-2009 adoptée par l'Assemblée le 21 décembre 2007.

«établit un marché intérieur. Elle œuvre pour le développement durable de l'Europe fondé sur une croissance économique équilibrée et sur la stabilité des prix, une économie sociale de marché hautement compétitive, qui tend au plein emploi et au progrès social, et un niveau élevé de protection et d'amélioration de la qualité de l'environnement. Elle promeut le progrès scientifique et technique¹⁰⁰⁵ ». Dans le même article, le Traité dispose que « dans ses relations avec le reste du monde, l'Union affirme et promeut ses valeurs et ses intérêts et contribue à la protection de ses citoyens. Elle contribue à la paix, à la sécurité, au développement durable de la planète, à la solidarité et au respect mutuel entre les peuples, au commerce libre et équitable, à l'élimination de la pauvreté et à la protection des droits de l'homme, en particulier ceux de l'enfant, ainsi qu'au strict respect et au développement du droit international, notamment au respect des principes de la charte des Nations Unies.¹⁰⁰⁶ ».

Comme nous avons pu le souligner précédemment, elle exerce directement dans le domaine du transport maritime des compétences qui entrent dans le champ d'activités de l'OMI¹⁰⁰⁷. Le haut degré d'intégration des États membres, l'originalité de son système juridique et son autonomie décisionnelle par rapport aux États devraient lui permettre de s'affranchir des limites de la souveraineté de ses membres et de leur imposer des normes contraignantes. Pourtant la spécificité du transport maritime et la composition de l'UE l'obligent à multiplier les échanges préalables à tout règlement ou directive¹⁰⁰⁸. Ainsi, le recours de l'Union à des actes non contraignants s'explique dans plusieurs hypothèses : l'absence de compétence communautaire suffisante ou la répartition trop contraignante des pouvoirs entre ses institutions¹⁰⁰⁹. Par l'émission de normes non contraignantes, l'Union entend orienter la

¹⁰⁰⁵ TUE art 3, JOUE du 9 mai 2008, p. 17.

¹⁰⁰⁶ TUE art 3, JOUE du 9 mai 2008, p. 17.

¹⁰⁰⁷ DE CET-BERTIN (C.), *La réglementation communautaire des transports maritimes*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1995, pp. 117-151.

¹⁰⁰⁸ La répartition des compétences entre l'Union et ses États membres est subtile. CUDENNEC (A.) et GUEGUEN-HALLOUET (G.), « Les fondements juridiques d'une politique maritime européenne », in CUDENNEC (A.) et GUEGUEN-HALLOUET (G.) (Dir.), *L'Union européenne et la mer : Vers une politique maritime de l'Union européenne*, Paris, Éditions A. Pédone, 2007, p. 21. L'introduction du concept de mesures incitatives au sein du droit européen n'est pas réservée au seul domaine maritime, SENDEN (L.), « Introduction to the concept of soft Law in EC Law », in *Soft law in European community law*, Oxford, 2004, p. 107.

¹⁰⁰⁹ Il est classiquement soutenu que la non-application de la procédure de l'article 300 (Convention TFUE art. 300) est l'une des raisons du recours à des accords concertés non conventionnels. Sur ce point, la jurisprudence de la Cour européenne semble évoluer vers une position sensiblement plus contraignante pour la Commission. A l'occasion de la contestation de la légalité par la France d'un arrangement administratif non contraignant entre la Commission et les États-Unis, la juridiction communautaire ne s'est pas placée sur le terrain de la recevabilité pour rejeter le recours, mais a préféré examiner sur le fond les moyens invoqués par l'État requérant. Tout en rejetant le recours, la Cour a semblé indiquer que l'adoption par la Commission seule- sans participation du Conseil- d'un « gentleman agreement », ne produisait pourtant aucun effet de droit contraignant, pourrait aboutir à une violation du Traité. Ainsi le présent arrêt ne prévoit pas qu'un acte tel que des lignes directrices qui seraient dépourvues de force obligatoire, relève uniquement de la Commission. En effet, la détermination des « conditions dans lesquelles peut intervenir l'adoption d'un tel acte exige, s'agissant en l'occurrence d'un acte

politique des États membres et les lignes directrices qui ressortent des réunions préparatoires aux discussions menées sous l'égide de l'OMI.

A.2- Une pratique adaptée au secteur maritime

319. La pratique reconnaît les bénéfices d'un droit souple pour le secteur maritime. La combinaison entre des instruments conventionnels et des normes plus souples est une politique adaptée à la réduction des risques en mer. Plusieurs indices apparaissent déterminants dans l'orientation du droit de la navigation maritime vers davantage de souplesse : la dimension internationale du transport maritime, la progressivité du droit des transports maritimes et l'importance du phénomène usuel au sein du secteur maritime.

320. La dimension internationale des opérations de navigation par mer a sans doute été un élément déclencheur dans le renforcement d'une approche incitative à laquelle l'OMI a largement contribué. Les transformations rapides dues à l'évolution de l'économie mondiale, au développement des sciences et aux mutations technologiques incitent à l'adoption d'instruments plus facilement adaptables aux changements incessants¹⁰¹⁰. Ainsi, le droit mou est considéré comme un moyen pour le droit de rester le reflet du fait social et des besoins des acteurs internationaux conformément à une approche objectiviste¹⁰¹¹. Ce procédé permet, en outre, aux États de trouver un terrain d'entente et d'engager une action normative sur des sujets malgré les controverses politiques susceptibles de les entourer. Lorsque la situation l'exige et que les États sont incapables de prendre un engagement ferme, il est essentiel pour l'OMI qui réunit plus de 169 États, de pouvoir opter pour une solution temporaire. La recommandation est ici conçue comme un instrument permettant de palier une faiblesse du régime de la navigation maritime en attendant une future négociation¹⁰¹²; elle s'inscrit dans

visant à réduire les risques de tensions liés à l'existence d'obstacles techniques au commerce des marchandises, qu'ils soit dûment tenu compte de la répartition des compétences et de l'équilibre institutionnel établis par le Traité dans le domaine de la politique commerciale commune », CJCE, 223 mars 2004, France C/ Commission, Aff. C 233/02, paragraphes 38 à 41.

¹⁰¹⁰ BOUSTANY (K.) et HALDE (N.), « Mondialisation et mutations normatives : quelques réflexions en droit international », in CREPEAU (F.), *Mondialisation des échanges et fonctions de l'État*, Bruylant, Bruxelles, 1997, pp.37-59.

¹⁰¹¹ PELLET (A.), « Le « bon droit » et l'ivraie—plaidoyer pour l'ivraie (Remarques sur quelques problèmes de méthode du droit international du développement) », in *Le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes : méthodes d'analyse en droit international*. Mélanges offerts à Charles Chaumont, Paris, Éditions A. Pédone, 1984, p. 489, cité par DUPLESSIS (I.), « La mollesse et le droit international du travail : mode de régulation privilégié pour société décentralisée », Travaux du séminaire Gouvernance, Droit international et Responsabilité sociale de l'entreprise. Appropriation des normes internationales du travail et renforcement de l'État de droit organisé en 2006 par l'Institut international d'études sociales de l'Organisation internationale du travail à Genève, Suisse.

¹⁰¹² Le cas déjà cité de la gestion des eaux de Ballast est particulièrement significatif. Plusieurs directives ont été adoptées avant le déclenchement d'un processus conventionnel. Si les premières directives en matière de gestion des eaux de Ballast sont adoptées en 1991, la Convention BMW n'est signée par les États qu'en 2004. Elle n'est, aujourd'hui, toujours pas entrée en vigueur. DE ROANY (C), « La Convention OMI sur la gestion des eaux de

un processus continu qui vise à renforcer progressivement les normes internationales.

321. L'équilibre entre les intérêts économiques et l'intérêt général, qui caractérise le domaine du transport maritime, force les personnes publiques à agir avec prudence et mesure ; les évolutions normatives dans le domaine de la navigation maritime sont le plus souvent progressives. Dans un souci d'efficacité réglementaire, la conclusion d'actes non contraignants présente l'avantage d'un accord plus rapide et d'une plus large adhésion. La qualité première d'une norme souple est donc de favoriser la coopération internationale sur des questions qui soulèvent d'importantes divergences ; il est alors difficile d'appliquer une technique de direction normative ou de commandement.

322. La doctrine présente des avis partagés sur la valeur des résolutions¹⁰¹³. La force contraignante d'une résolution est concevable si elle s'inscrit dans un processus coutumier¹⁰¹⁴. Or le secteur maritime agit traditionnellement sur des mécanismes de coutumes ou de pratiques généralement reconnues : la nature commerciale du droit des transports maritimes explique ce phénomène. Toutefois, le poids de la coutume ne suffit pas à fonder la nature juridique des actes non contraignants. Certains actes constitutifs d'organisations internationales définissent clairement la valeur juridique des résolutions et reconnaissent parfois une force contraignante à celles-ci si certaines conditions sont remplies. *L'OIT et l'OCDE* adoptent des résolutions qui lient les États membres pourvu que certaines conditions de « *contracting-in* » ou « *contracting out* » soient satisfaites¹⁰¹⁵. En l'absence de telles dispositions, la force morale de ces textes, qui prennent en compte le plus souvent les réalités diplomatiques, sociales et économiques, permet d'assurer leur effectivité.

323. Plusieurs critères aident à identifier la force obligatoire de fait d'un acte qui ne revêt d'un point de vue formel aucune force contraignante. Ainsi les conditions d'adoption de

ballast : une convention ambivalente », ADMer, Tome VIII, 2003, pp 249-260; TSIMPLIS (M), « Alien Species Stay Home : The international Convention and management of Ships' Ballast Water and Sediments 2004 », *International Journal of Marine and Coastal Law*, Vol. 19, No 4, 2005, pp 411-445.

¹⁰¹³ Le Professeur Michel Virally assimile ces textes aux « *gentlemen's agreements* » ou aux « *non binding agreements* » mis en évidence par les juristes anglo-saxons dans le sens où leur application est basée sur l'honneur et la bonne foi des États. ATTAR (F.), *Le droit international entre ordre et chaos*, Paris, Éditions Hachette, 1994, p. 194. Il n'y a pas de définition uniforme de ces actes comme nous avons pu le voir. Ils entrent dans une catégorie subsidiaire non reconnue par les statuts de la Cour internationale de justice. Toutefois, un État peut se sentir lié par un acte non conventionnel. Dans ce cas précis, la norme incitative acquiert une portée juridique contraignante.

¹⁰¹⁴ La coutume est définie comme une « *manière d'agir, qui par son caractère constant et uniforme, engendre chez les sujets du Droit international qui s'y plient le sentiment collectif de l'obéissance à une règle juridique et constitue une source du droit international dont l'aire géographique est variable* », CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, 2007, p. 251.

¹⁰¹⁵ ASSONITIS (G.), *Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, Paris, PUF, 1991, p. 31.

l'acte, la procédure de vote et ses résultats, la dénomination donnée à l'acte et les termes employés dans son texte, les réserves formulées par les protagonistes ainsi que le système de contrôle de la mise en œuvre des dispositions de l'acte sont autant d'indices qui permettent d'évaluer sa force¹⁰¹⁶. Sur la scène internationale, l'application des normes est plus complexe, la bonne foi et la volonté des partenaires deviennent des facteurs essentiels d'efficacité des mesures. Une réforme de la Convention OMI pourrait consister dans l'encadrement du statut des recommandations adoptées par ses organes.

324. Cette stratégie normative basée sur le volontariat des États est développée afin de dépasser le paradoxe maritime qui suppose une réglementation stricte des transports dans l'intérêt général tout en laissant les intérêts particuliers se développer. L'objectif est donc de mobiliser, par la voie diplomatique et contractuelle, les moyens de chacun des acteurs maritimes afin de diversifier les procédés de régulation du transport maritime dans le but de limiter les dangers associés à la navigation. L'élaboration de normes incitatives apparaît donc comme un outil supplémentaire d'entente entre les États et permet une action plus flexible de l'OMI.

325. Le contexte actuel du secteur maritime témoigne d'importantes distorsions entre États mais aussi entre acteurs privés de la navigation maritime. Par ailleurs, certains auteurs soutiennent que l'usage d'un droit assoupli permet aux entités non gouvernementales de participer plus activement à l'élaboration des normes internationales¹⁰¹⁷. Si dans le cas de l'adoption d'une norme incitative, la participation des ONG n'est pas particulièrement différenciée, il est important de noter que, dans le cadre de l'OMI, les contributions des membres observateurs sont étudiées au même titre que les documents fournis par les États. L'intérêt du procédé incitatif réside donc aussi dans l'intégration des personnes privées ou de celles qui ne sont pas des membres à part entière dans le processus réglementaire de la navigation maritime. Dans cette perspective, l'association avec les professionnels est un stimulant intéressant pour l'action de l'OMI.

B- Actes non contraignants : facteurs de régulation par les acteurs privés

326. Le transport maritime dépend de l'activité commerciale d'un grand nombre d'opérateurs. L'occasion nous a été donnée de souligner la traditionnelle influence régulatrice

¹⁰¹⁶ IDA (R.), « Formation des normes internationales dans un monde en mutation critique de la notion de soft law », in *Le droit international au service de la paix, de la justice et du développement*, Paris, Éditions A. Pédone, 1991, p. 337.

¹⁰¹⁷ DIAS VIARELLA (M.), « La complexité croissante du système juridique international : certains problèmes de cohérence systématique », *RBDI*, n° 2, 2003, p. 355 et s.

des acteurs privés dans le secteur maritime. Devant la dégradation de la sécurité en mer et l'augmentation des risques environnementaux, chaque intervenant contribue dans sa propre sphère de compétences à la régulation du transport maritime¹⁰¹⁸. Intégrer les réalités commerciales à l'élaboration de nouvelles mesures au sein de l'OMI devient alors un enjeu fondamental. L'objectif global est de concilier les conditions de sécurité¹⁰¹⁹ avec les effets de la compétitivité¹⁰²⁰. Dans ce sens, l'adoption de normes techniques par les acteurs professionnels est essentielle même si elle multiplie les instruments en vigueur¹⁰²¹. La démarche de ces acteurs est incitative, elle se fonde sur des critères qualitatifs qui s'appuient sur des dispositifs de co-régulation (B.1) ou d'autorégulation (B.2).

B.1- Les mécanismes de co-régulation: association des acteurs privés et publics

327. Dans le cadre de la co-régulation, les États adoptent des mesures et confient aux industriels le soin de déterminer des normes à respecter. Il s'agit donc d'attribuer aux entreprises la compétence réglementaire nécessaire à une application plus efficace des mesures prises par les États. C'est ainsi que les acteurs économiques encouragent la mise en place de dispositifs qui contribuent à améliorer la sécurité maritime.

328. La place des sociétés de classification dans la mise en œuvre de normes internationales constitue le modèle le plus abouti de co-régulation dans le secteur maritime¹⁰²². Nous avons déjà eu l'occasion de définir le double rôle des sociétés de

¹⁰¹⁸ DANEELS (G.), *Les clauses de classification dans les polices d'assurance maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1996, p. 27.

¹⁰¹⁹ La notion de bien public représente selon François Lille : « *des besoins nouveaux, nés de la prise de conscience des solidarités et du refus de l'aggravation des inégalités dans le mouvement planétaire d'interaction croissante des sociétés.* », LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005, p. 374.

¹⁰²⁰ Ainsi le rapport, remis par l'OCDE, relatif au cadre réglementaire du transport de lignes régulières et de vrac conçoit les normes comme un compromis juste entre l'intérêt général et l'efficacité économique : « *Il reste possible d'améliorer les cadres réglementaires pour renforcer l'efficacité économique au service de l'intérêt général et le rapport signale les domaines dans lesquels des réformes seraient souhaitables.* », OCDE Direction de la science, de l'industrie et des technologies, Division des transports, Questions relatives à la réglementation du transport maritime internationale, 19 février 2002, www.ocde.org (consulté en juin 2010).

¹⁰²¹ L'internationalisation du droit et la technicité croissante des réglementations relatives au transport maritime sont dénoncées. Une des conséquences de l'accroissement exponentiel du transport maritime a été le renforcement de son régime juridique qui présente, aujourd'hui, un haut degré de technicité. Comme nous l'avons précédemment souligné, la difficulté est de concilier la protection de l'ordre public international avec le respect des mécanismes économiques et concurrentiels qui caractérisent l'activité commerciale de transport maritime. Mais si la puissance publique est considérée comme responsable de la prolifération des normes, notons que la réappropriation du droit de la navigation maritime par la sphère publique permet le rééquilibrage des activités maritimes et la prise en compte des nouveaux enjeux liés aux transports maritimes. BOISSON (P.), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome XVI, 1998, p. 176.

¹⁰²² L'emprise progressive des sociétés de classification sur la mise en œuvre de la sécurité maritime traduit l'importance de son rôle au côté de l'administration publique. Cette situation irrémédiable pose le problème du désengagement des personnes publiques dans un contexte de dégradation de la qualité des transports maritimes. BAUMLER (R.), « Nouvelles maîtrises de la sécurité industrielle », AFCAN, février 2006, www.afcan.fr

classification et leurs capacités d'émission de règles techniques. La tradition attachée à l'intervention de ces sociétés leur confère une importance particulière¹⁰²³. A l'origine, ces règlements concernent huit domaines spécifiques parmi lesquels : les matériaux, la solidité de la structure, les machines principales, les incendies et la stabilité du bateau¹⁰²⁴. Le principe de la classification est basé sur la faculté pour ces sociétés spécialisées d'établir des règles de référence¹⁰²⁵ relatives aux différentes inspections nécessaires à l'évaluation de la navigabilité d'un navire¹⁰²⁶, l'objectif étant d'évaluer la capacité du navire à prendre la mer¹⁰²⁷. Les règles techniques ainsi émises concernent la construction et l'entretien des navires¹⁰²⁸ ; ce sont des règles, des notes réglementaires et des orientations réglementaires¹⁰²⁹. Avec la modernisation du concept de classification¹⁰³⁰, les sociétés ont mis en place des instruments associant la

(consulté en février 2010).

¹⁰²³ Dans le rapport présenté à l'Assemblée nationale française suite au naufrage de l'*Erika*, le sénateur Henri Richemont évoquait l'importance des normes techniques établies par les sociétés de classification : « *La réglementation publique a toujours reconnu de manière implicite l'utilité des règles techniques de classification pour l'examen de la conception, de la construction et de la maintenance des navires* », Rapport fait au nom de la mission commune d'information chargée d'examiner l'ensemble des questions liées à la marée noire provoquée par le naufrage de l'*Erika*, de proposer les améliorations concernant la réglementation applicable et de définir les mesures propres à prévenir de telles situations, Tome I, Sénat, session ordinaire de 1999-2000, p. 168.

¹⁰²⁴ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 248 ; ANNE (B.), « Sociétés de classification et sécurité maritime », *Transports*, 2000, p. 359.

¹⁰²⁵ Rules of classification of steel ships, Édition Juin 2007, entrée en vigueur le 1er juillet 2007, Le 1er paragraphe de la partie 1.3 relative à la signification de la portée et des limites de la classification : « *the classification process consists of the development of rules ... relevant to ship, structure, material, equipment, machinery and other items covered by such documents* .», www.veristar.com (consulté en juin 2010)

¹⁰²⁶ Rappelons que le terme de navigabilité est défini comme : « *L'ensemble des qualités nautiques et commerciales qui permettent au navire d'assurer le service auquel il est promis* », CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, Paris, Puf, 8^{ème} mise à jour, 2007, p. 608.

¹⁰²⁷ La classification peut être définie comme : « *une opération technique qui a pour but de lui donner une individualité technique propre justifiant de sa capacité à prendre la mer* », LATRECH (B.), *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, Thèse de droit, Université de Perpignan, ANRT, 2004, p.98, Cette opération attribue au navire son certificat de navigation qui selon Julien Bonnacase constitue : « *L'expression de la valeur technique d'un navire calculée par les règles adoptées par les sociétés de classification* », BONNECASE (J.), *Précis élémentaire de droit maritime*, Paris, Sirey, 1932, n°229. Le site du Bureau Veritas met en avant quatre avantages de son intervention : premièrement, attestation de la conformité du navire permettant à l'armateur d'exploiter son navire ; deuxièmement, réduction des coûts grâce à des inspections simultanées concernant les exigences relatives à la classe et aux règles statutaires ; troisièmement, simplicité de la démarche dont bénéficient à la fois les gouvernements et les armateurs ; quatrièmement, contribution à la protection de la vie humaine et du milieu marin.

¹⁰²⁸ Le processus d'élaboration et de vérification de la norme se répartit entre trois acteurs: l'État du pavillon, les sociétés de classification et l'État du port. LATRECH (B.), *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, Thèse de droit, Université de Perpignan, ANRT, 2004, p. 187.

¹⁰²⁹ La liste des notes émises par le Bureau Veritas figure sur le site internet www.veristar.com (consulté en juin 2010).

¹⁰³⁰ Rapport Carver, Safety aspect of ship design and technology, Select Committee of Sciences and technology, House of Lords, février, 1992. La modernisation des missions de la classification émane de la globalisation du concept de sécurité maritime qui correspond à la conciliation des approches juridique et technique. Ainsi comme le rapportait le député LE DRIAN auprès de l'Assemblée nationale française le 5 juillet 2000, la sécurité maritime est actuellement appréhendée sous différents angles : si le navire est bien évidemment au centre des préoccupations, la navigation de celui-ci, le conditionnement de sa cargaison, ainsi que le professionnalisme et les conditions de travail de son équipage sont également en cause. Rapport fait au nom de la Commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, enregistré à la Présidence de

structure du navire et la qualité de son équipage¹⁰³¹.

329. A l'échelon international, l'IACS permet l'encadrement des principales sociétés de classification¹⁰³² : son intervention atteste de la bonne qualité des démarches de co-régulation. Dans cette perspective, le Code éthique de l'IACS contribue à appuyer la réputation de ses membres ; ce code déontologique qui a fait l'objet de plusieurs révisions, met en évidence la nécessité pour les sociétés de classification de maintenir le niveau de confiance dont elles jouissent. En effet, la preuve continue de leur intégrité est un atout commercial qui atteste de la qualité technique de leur travail¹⁰³³. Des visites de contrôle fondées sur les dispositions du code éthique sont menées par des inspecteurs de l'Association afin d'identifier les non-conformités susceptibles de nuire à l'image de l'IACS. A l'issue du contrôle, l'Association délivre un Certificat du système d'assurance qualité ; sur la base d'un référentiel spécifique, ce dernier établit l'évaluation du degré de conformité des services remplis par la société de classification¹⁰³⁴. Ce système impose que les règles et les règlements des sociétés de classification soient établis et mis à jour de manière systématique¹⁰³⁵. L'objectif est de contrôler les mesures prises et les travaux effectués par les inspecteurs, le personnel technique

l'Assemblée nationale le 5 juillet 2000, p. 17, www.equipement.gouv.fr (Consulté en juin 2010) Sur la globalisation du concept de sécurité maritime en matière de classification des navires, voir notamment DE LIVOIS (P.), « Vers le concept de sécurité maritime globale », *Bulletin technique du Bureau Veritas*, Paris, 1994, n° 4, p. 10 ; DE CET-BERTIN (C.), *La réglementation communautaire des transports maritimes*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1995, p.87 ; LATRECH (B.), *op cit*, p. 94 et s.

¹⁰³¹ L'intégration du facteur humain dans le concept de classification s'est faite à deux niveaux : celui de la certification du système de gestion des navires et celui de la qualité de l'armement.

¹⁰³² Avec la création de différentes sociétés de classification, le manque de cohérence entre elles était devenu un problème sérieux compte tenu de l'intensification du trafic et de l'augmentation des risques maritimes. Les origines d'une collaboration entre les différentes sociétés de classification font suite à l'adoption en 1930 de la Convention sur les lignes de charge. En effet, les dispositions de cette Convention poussaient les sociétés à se regrouper afin d'harmoniser le calcul de franc-bord. L'année 1939 marque les débuts de l'association avec la conférence qui a regroupé, sur la demande de la RINA, les sociétés leaders ABS, BV, DNV, GL, LR et NK. C'est en 1968 que l'IACS a été créée pour harmoniser les différentes normes de classification et pour conseiller l'OMI sur la sécurité maritime. En 1948, il existait alors douze sociétés et actuellement on en dénombre une soixantaine. Leur multiplication est directement liée aux effets de la politique internationale de la sécurité maritime, mais seules dix d'entre elles sont membres de l'IACS et une autre est membre associé. Dans ce contexte, les objectifs de l'IACS ne sont pas très éloignés de ceux de l'OMI : il s'agit de promouvoir les normes les plus élevées possibles dans le domaine de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution du milieu marin, de coopérer étroitement et objectivement avec toutes les industries maritimes du monde et de représenter les sociétés de classification devant les organisations internationales ou nationales. Sur le rôle de l'IACS voir le site internet www.iacs.uk.org, (consulté en juin 2010).

¹⁰³³ Ainsi, le préambule du Code éthique tel que révisé en 2006 dispose : « *Classification Societies live on their reputation. Acceptance of their technical work can only be maintained by continuously proving integrity and competence.* », IACS Code of ethics (Rev 12, Fev 2006), www.iacs.uk.org, (consulté en juin 2010).

¹⁰³⁴ Cette évaluation est exercée par des auditeurs indépendants sous la direction de l'IACS et des représentants du service qualité des sociétés membres. Elle est finalisée par la délivrance d'un certificat de conformité dans le cadre du « System certification Scheme Requirements » voir LATRECH (B.), *Les sociétés de classification des navires : sécurité en question*, Thèse de droit, Université de Perpignan, ANRT, 2004, p. 41.

¹⁰³⁵ Cette mesure implique que les règles soient prises en conformité avec les conventions internationales. L'objectif est en outre de respecter une procédure d'élaboration transparente par la définition des pouvoirs et des relations entre les membres et par un contrôle interne sur les travaux menés.

et administratif directement employés par les sociétés reconnues. Dans les domaines techniques, l'IACS prend différents types de mesures : récemment, l'Association a adopté les règlements communs pour la structure des vraquiers et des pétroliers. Cette initiative a été développée simultanément avec des négociations sur les Normes en fonction d'objectifs, menées au sein de l'OMI¹⁰³⁶. L'adoption de règles communes présentait, pour les membres de l'IACS, plusieurs avantages tenant à la mutualisation des moyens et à l'harmonisation des pratiques¹⁰³⁷. Un projet pilote, chargé de tester la coordination entre les normes de l'OMI et les règlements communs, accompagne les discussions menées au sein du CSM. Bien que les sociétés de classification aient une mission technique évidente, elles ne sont pas les seuls organismes à développer une norme technique relative à la navigation maritime.

330. Plusieurs groupes d'experts travaillent au sein des organismes de normalisation pour définir des règles techniques applicables au transport maritime. Les règlements des sociétés de classification s'appuient dans certains cas sur ces normes. La mission de ces ingénieurs est d'élaborer des documents de référence¹⁰³⁸ et d'offrir un appui à la réglementation nationale et

¹⁰³⁶ L'objectif visé par les membres de l'IACS était justement de tenir compte des discussions menées au sein de l'OMI afin d'y encourager les débats. Le développement de ces normes a aussi été l'occasion pour l'Association d'expérimenter un nouveau procédé d'élaboration de ses règlements : « *les nouvelles relations qui sont établies entre les sociétés de classification et l'industrie grâce au processus de consultations mis en place durant la phase de développement. La rédaction des CSR par les dix membres de l'IACS représente une étape dans la manière de fonctionner de l'IACS et de satisfaire les règles d'administration de chacun de ses membres.* », BAUMANS (P.), « Développement, implémentation, maintenance et futur des règlements structuraux communs de l'IACS pour les vraquiers et pétroliers à double coque », Bulletin technique du Bureau Veritas, 2008, www.veristar.com (consulté en juin 2010)

¹⁰³⁷ Dans la présentation des CSR, six objectifs sont exposés : « *Éliminer toute compétition entre les sociétés de classification pour tout ce qui touche aux exigences structurales et aux standards ; cerner par anticipation les intentions des exigences de l'OMI pour les normes de construction des navires neufs en fonctions d'objectifs ; exploiter toute l'expérience des sociétés IACS pour développer un standard unique accepté, ou un jeu de règlements et procédures, et ainsi aboutir à des prescriptions structurales identiques quelle que soit la société qui classe le navire ; garantir à tout navire satisfaisant les nouveaux règlements d'être reconnu par l'Industrie comme présentant au moins la même sécurité, la même solidité et la même longévité qu'en application de n'importe quels autres règlements existants ; réduire le coût de l'utilisation de plusieurs règlements qui bien que similaires sont malgré tout différents ; s'assurer que les règlements et procédures résultant sont rédigés de façon à conduire à des exigences identiques en matière d'échantillonnage.* », BAUMANS (P.), op cit, www.veristar.com (consulté en juin 2010).

¹⁰³⁸ La norme technique se définit comme : « *Une spécification technique ou autre document accessible au public, établi avec la coopération et le consensus ou l'approbation générale de toutes les parties intéressées, fondé sur les résultats conjugués de la science, de la technologie et de l'expérience, visant à l'avantage optimal de la communauté dans son ensemble et approuvé par un organisme qualifié sur le plan national, régional ou international* », Définition donnée par l'Organisation internationale de normalisation (ISO). D'autres définitions existent. La Directive européenne n° 83/189 du 28 mars 1983 considère les normes technique comme : « *tous documents définissant les caractéristiques d'un produit, les méthodes d'essai et de production* » et constituant une « *spécification technique approuvée par un organisme reconnu à activité normative pour l'application répétée et continue, dont l'observation n'est pas obligatoire* ». En droit français, l'article 1^{er} du décret n° 84-74 du 26 janvier 1984 fixant le statut de la normalisation précise que « *la normalisation a pour objet de fournir des documents de référence comportant des solutions à des problèmes techniques et commerciaux concernant des produits, biens, services qui se posent de façon répétée dans des relations entre partenaires économiques, scientifiques, techniques et sociaux* ».

internationale¹⁰³⁹. L'activité de normalisation s'appuie sur des réseaux dont la dimension rappelle la structure institutionnelle des personnes publiques. Les normes techniques peuvent donc être internationales, régionales ou locales. L'Organisation internationale de normalisation intervient dans des domaines très diversifiés qui en matière de transport maritime sont axés sur la structure¹⁰⁴⁰ et la gestion du navire¹⁰⁴¹ ainsi que sur les outils de prévention pour la protection de l'environnement¹⁰⁴². Dans ce système, la norme représente un minimum à atteindre afin de répondre à certaines qualités au dessous desquelles le produit ne correspond pas aux attentes économiques, sociales ou environnementales du marché¹⁰⁴³.

B.2- Les mécanismes d'autorégulation: promotion de la culture de la sécurité

331. L'autorégulation consiste à préférer les pratiques contractuelles aux règles unilatérales suggérées ou imposées par les États¹⁰⁴⁴. Les professionnels et leur organisation prennent de leur propre chef l'initiative de déterminer des règles de conduite qui permettent d'appuyer un objectif spécifique. L'intérêt économique que peut représenter le transport maritime rend contraignante le développement chez les professionnels d'une culture de la qualité¹⁰⁴⁵.

¹⁰³⁹ Le Directeur général adjoint du Secrétariat des Nations Unies, Serguei Ordzhonikidze, à l'occasion de l'ouverture d'une séance publique de l'ISO, insiste sur le rôle des normes techniques en considération des missions de l'ONU. Il précise qu' « *En tant qu'accords techniques détaillés, les normes internationales contribuent à l'avancement de nos efforts collectifs pour relever les défis du développement durable avec ses trois piliers que sont la dimension économique, environnementale et sociétale* », extrait du compte rendu de la séance publique, « La séance publique de l'ISO « *normes internationales et politiques publiques* » souligne la contribution au développement durable, à la sûreté et à la sécurité. », www.iso.org (consulté en juin 2010).

¹⁰⁴⁰ ISO 15401 (2000), Navires et technologie maritime vraquiers qualité de construction de la structure de la coque, ISO 8468 2007,- Navires et technologie maritime- Aménagement de la passerelle d'un navire et disposition de ses équipements annexes- Exigences et directives, www.iso.org (consulté en juin 2010).

¹⁰⁴¹ ISO 15849, Lignes directrices pour la mise en œuvre d'un système de management d'une flotte par réseau pour que les propriétaires de navires tiennent à jour leur système au fil des changements technologiques rapides. www.iso.org (Consulté en juin 2010).

¹⁰⁴² Plusieurs domaines précis figurent à l'ordre du jour de l'ISO : les conteneurs pour le transport de marchandises, le pétrole et les plates-formes pétrolières, les peintures et les vernis pour navires, le ravitaillement en carburant, les navires et les technologies maritimes, le transport de matières dangereuses, les essais de la qualité de l'eau pour déterminer les niveaux de pollution en sont des exemples, Les normes suivent le cap donné par la journée mondiale de la mer de l'OMI, article en ligne le 14/11/2007 disponible sur www.iso.org, (consulté en juin 2010) ; ISO 15401 (2000), ISO 15402 (2000),

¹⁰⁴³ Sur les perspectives de la régulation en faveur de la sécurité, voir notamment BAUMLER (R.), *La sécurité des marchés et son modèle maritime. Entre dynamisme du risque et complexité des parades : les difficultés pour construire la sécurité*, Thèse science de gestion, Université d'Evry val d'Essonne, 2009.

¹⁰⁴⁴ Sur cette pratique, Raphaël Baumler souligne que « *l'activité maritime, loin d'ignorer ces pratiques d'autorégulation, constitue probablement le secteur le plus globalisant. Si les « codes éthiques et initiatives volontaires » apparaissent tardivement dans le monde maritime, l'acceptation d'un processus normatif privé côtoyant les règles des États est largement intégrée dans le monde maritime* », BAUMLER (R.), « Instrumentalisation des code ISM et ISPS », *ADMO*, Tome XXIII, 2005.p.100.

¹⁰⁴⁵ Lors de l'exposition Norm-shipping tenue à Oslo en juin 1997, le représentant de la Commission européenne a insisté sur l'improbabilité de voir se développer une auto-régulation des professionnels du transport maritime : « *La nature même du shipping constitue un obstacle au développement de l'auto-régulation car les incitations à ne pas respecter les normes, sont bien trop fortes.* ». OCDE/GD (96) 4, Competitive advantages obtained by some shipowners as a result of non observance of applicable international rules and standards, 1996, <http://www.oecd.org> (Consulté en juin 2010).

Pourtant la stratégie autorégulatrice est aujourd'hui considérée comme une piste à ne pas négliger qui permettrait de responsabiliser les opérateurs et solutionner la dégradation continue des conditions de navigation¹⁰⁴⁶. Dans cette logique d'autorégulation, chaque maillon de la chaîne de transport a un rôle à jouer : leurs compétences doivent être exploitées pour l'élaboration de règles de conduite visant à renforcer la qualité d'un transport efficace et sûr. La participation des associations nationales ou internationales d'acteurs privés aux négociations au sein de l'OMI est sans nul doute un atout¹⁰⁴⁷. L'intervention de l'OMI pour encourager les opérateurs maritimes à prendre des initiatives d'autorégulation apparaît comme un moyen d'exploiter à l'échelle internationale une nouvelle piste de renforcement du cadre réglementaire. Dans ce sens, la contribution des entreprises à la réduction des risques maritimes constitue une alternative envisageable pour concilier compétitivité et développement durable. L'enjeu pour l'OMI est aujourd'hui de responsabiliser les entrepreneurs maritimes afin qu'ils contribuent à l'accomplissement de ses objectifs.

332. Cette vision ne concerne pas uniquement l'OMI mais aussi d'autres acteurs publics qui mettent en avant la nécessité de renforcer l'implication des acteurs privés dans la poursuite d'objectifs de développement durable¹⁰⁴⁸. L'encadrement de l'autorégulation, le lien entre la responsabilité environnementale des entreprises et le droit, le partage de responsabilité entre les acteurs privés et les acteurs publics, sont autant de questions posées¹⁰⁴⁹. L'implication des acteurs privés suppose cependant que la réglementation publique soit suffisamment développée pour contrôler les nombreux acteurs qui interviennent dans le domaine du transport maritime. Dans le domaine de la protection de l'environnement, la réévaluation des primes d'assurance ont un effet dissuasif sur l'exploitation d'un navire mais on ne peut pas imaginer que le choix des risques assurables ne relève que des assureurs car il représente un véritable choix de société. C'est donc au pouvoir public de cadrer

¹⁰⁴⁶ En conclusion d'un papier dénonciateur sur les navires sous normes, un anonyme soulignait en reprenant l'intervention du représentant de la Commission européenne « *Il faut que le transport maritime de qualité obtienne, « au moins sur le long terme » un retour sur investissements correct. Si l'ensemble des parties concernées, volontairement ou non, arrive à cela, alors « nous aurons posé les fondations d'une auto-régulation du transport maritime ».* Mes collègues et moi-même voulons un transport maritime plus sûr et que le transport maritime européen bâtit sur cette base son histoire et ses réalisations », « Navires sous normes: ça risque de "décoiffer" », *JMM*, 20 juin 1997, p. 1422.

¹⁰⁴⁷ Rappelons que les ONG peuvent bénéficier d'un statut d'observateur au sein de l'OMI. Ce statut particulier leur offre la possibilité de contribuer aux discussions par des propositions écrites et par un droit de parole au sein des réunions des organes de l'OMI. Voir Annexe : liste des membres observateurs de l'OMI. On y voit apparaître l'IACS, des associations d'armateurs, de chargeurs, de marins, de constructeurs navals. www.imo.org, (consulté en juin 2010).

¹⁰⁴⁸ Le Livre vert de la Commission souligne l'importance d'engager une politique intégrée et d'impliquer davantage les acteurs en alliant développement durable et compétitivité de l'activité maritime européenne.

¹⁰⁴⁹ « Responsabilité environnementale des entreprises, régulation nationale et internationale », Forum du G8 sur l'avenir et l'environnement, Compte rendu de la table ronde n°6, 28 mars 2003.

l'autorégulation. L'encadrement par des normes publiques doit aussi servir à développer l'autorégulation dans un esprit d'équité pour ne pas pénaliser les pays en développement. Ces initiatives ne peuvent donc pas être utilisées comme des instruments autonomes.

333. La stratégie normative de l'OMI vise la conciliation des sources normatives du secteur maritime. Pour faire face à l'enchevêtrement des initiatives particulières, l'OMI a clairement axé ses travaux vers le maintien de son action coercitive et le soutien d'une politique incitative. D'autres modèles de coopération présentent toutefois des atouts spécifiques qui nuancent l'effectivité des orientations stratégiques de l'Organisation. L'enjeu pour cette dernière consiste toutefois à montrer son aptitude à répondre aux mutations du secteur et à promouvoir une réglementation de la navigation maritime plus efficace en participant à l'articulation des espaces normatifs. En effet, le traitement fractionné des questions relatives au transport maritime ne contribue pas à l'élaboration d'un droit complet et le rôle initial de l'Organisation prend alors tout son sens. En développant une stratégie normative, l'OMI s'engage dans une démarche de performance. Son objectif est de faire reconnaître son originalité pour défendre le cadre mondial et universel d'élaboration des normes¹⁰⁵⁰, que justifie la mondialisation des échanges et l'intensification du marché¹⁰⁵¹.

¹⁰⁵⁰ Le droit mondialisé fait référence dans toutes les branches du droit à l'universalité des normes. L'enjeu de son développement est d'appréhender la diversité normative afin de faire émerger un droit applicable à l'échelle mondiale dans le respect de la pluralité des ordres juridiques afin de garantir la sécurité des systèmes de droit. DELMAS-MARTY (M.), « La mondialisation du droit », in BAECHLER (J.) et KAMRANE (R.) (Dir.), *Aspects de la mondialisation politique*, Rapport établi sous la direction de l'Académie des sciences morales et politiques, Paris, PUF, 2003, pp. 67-80; La mondialisation du droit répond aux défis de la mondialisation du marché et résulte de la dynamique d'intégration multilatérale, DELMAS-MARTY (M.), *Les forces imaginantes du droit, Le relatif et l'universel*, Paris, Éditions du Seuil, 2004, p. 36 et s.

¹⁰⁵¹ Études des transports maritimes de 2009 Rapport du Secrétariat de la CNUCED, annexe trafic maritime mondial pour certaines années, Études sur les transports maritimes CNUCED, www.cnuCED.org (consulté en juin 2010).

CHAPITRE II : DEFENDRE LES NORMES UNIVERSELLES SPÉCIALISÉES

334. La réduction du danger en mer repose en partie sur la sécurisation des rapports juridiques entre les acteurs de la chaîne de transport par le renforcement des normes universelles¹⁰⁵². La pluralité des acteurs et de leurs intérêts ne sont pas propices à la formation d'une dynamique de coopération stabilisée et les travaux de l'OMI dépendent de la position de ses membres. Dès lors, l'efficacité de ses travaux repose sur la limitation de l'action unilatérale (SECTION I) et le renforcement de l'action commune de ses membres (SECTION II).

SECTION I- LIMITER L'ACTION UNILATÉRALE DES MEMBRES

335. La coopération multilatérale des États contribue certes à l'adoption de normes universelles et dépend, conformément au principe de souveraineté, de leur volonté. La force normative leur revient et ils ont le pouvoir d'adopter une réglementation applicable sur leur territoire ou à bord des navires battant leur pavillon. Les périodes de crise, qui correspondent en général aux catastrophes maritimes, révèlent la fragilité et les faiblesses des modèles internationaux. Lorsque les dommages d'un évènement de mer sont suffisamment importants, ils incitent les États à prendre des mesures différenciées qui sont susceptibles de remettre en cause les normes internationales et la continuité des travaux de l'Organisation¹⁰⁵³. A la fin des années 1990, le déclin des normes universelles et l'éclatement de la réglementation relative à la navigation maritime s'accroissent¹⁰⁵⁴. Les initiatives unilatérales de ses membres (PARAGRAPHE I) conduisent à un morcellement normatif menaçant (PARAGRAPHE II).

¹⁰⁵² La singularité du droit de la navigation maritime réside dans la nécessité de stabiliser le droit et de réglementer une activité globalisée. « *The international maritime community is probably among the most sensitive towards regional or other « unilateral » initiatives in regulatory and political debates. The argument vigorously maintained by both the maritime industry and a considerable number of governments, is that a global business, needs to be regulated at a global level in order to avoid a patchwork of standards in various geographical areas, which would result in distortion of competition and a series of legal and practical difficulties.* » RINGBOM (H.), « EU Régulation 44/2001 and its implication for the International Maritime Liability Conventions », *JMLC*, vol. 35, n° 1, janvier 2004, p.5.

¹⁰⁵³ Les principales catastrophes ont eu des répercussions importantes sur les travaux de l'Organisation, voir notamment Annexe : Dates clefs dans l'histoire de l'Organisation, p. 595.

¹⁰⁵⁴ Dans sa thèse, Philippe BOISSON, après avoir exposé le foisonnement des normes relatives à la sécurité maritime, aborde les perspectives de la sécurité maritime au XXI^e siècle. Il dépeint un tableau alarmiste et insiste sur le développement des initiatives régionales et unilatérales. Il prévoit l'accélération du phénomène de fragmentation des normes. Selon lui, cette crise est due à un faisceau de facteurs: « *À l'incapacité des organisations internationales à apporter une réponse rapide à la prévention des catastrophes, frustration grandissante des États côtiers devant l'inertie du système institutionnel, pression de plus en plus forte de l'opinion publique et des médias après un grave accident, présence d'une Europe dont la volonté politique s'affirme de plus en plus sur la scène internationale.* », BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 629 ; BOISSON (P.), « La problématique des normes », *ADMO*, vol. XVI, 1998, pp. 175-185.

PARAGRAPHE I: LES FONDEMENTS DE L'ACTION UNILATÉRALE

336. Les efforts fournis par l'OMI depuis sa création et l'élan généré par la signature de la CMB ne garantissent pas la reconnaissance générale des conventions et des mesures prises par les États à Londres. Pourtant, l'accumulation normative, qui résulte de l'évolution rapide du transport maritime¹⁰⁵⁵, rend fondamentale l'articulation des différentes initiatives réglementaires. Pour autant, les enjeux liés au transport par mer incitent chaque acteur à privilégier ses propres intérêts au détriment d'un objectif commun ou d'agir unilatéralement pour ce qu'il considère comme l'intérêt commun. L'action normative de l'Organisation s'en trouve par conséquent régulièrement menacée, souvent minimisée et son avenir semble parfois compromis. Ainsi, l'intégration des mesures internationales au sein des ordres nationaux peut être laborieuse (A) alors que des offensives normatives unilatérales sont encore régulièrement lancées (B).

A- Le rejet des instruments internationaux

337. L'intégration du droit international dans l'ordre interne des États est généralement appréciée en fonction de deux facteurs distincts : la qualité de la norme internationale et la structure juridique des États¹⁰⁵⁶. Ces deux éléments influent considérablement sur la prise en compte des mesures adoptées au sein de l'OMI et par conséquent sur leur effectivité. Le choix des États d'engager une action unilatérale découle du rejet des normes internationales en fonction de facteurs intrinsèques (A.1) ou extrinsèques (A.2).

A.1- Les facteurs intrinsèques des instruments internationaux

338. L'évaluation d'un instrument international suppose que soient préalablement déterminés son objectif et les moyens mis en place. L'appréciation des mesures adoptées par les États membres de l'OMI est difficile. Si le développement des normes techniques dans le champ de la navigation maritime est généralement salué, différentes critiques lui sont adressées sur la qualité de ses actes¹⁰⁵⁷ : certains déplorent leur manque d'ambition¹⁰⁵⁸,

¹⁰⁵⁵ La compatibilité des normes influe sur l'efficacité des mesures prises par l'OMI. Le transport maritime est une activité globalisée mais l'économie maritime comme les zones de trafic sont fortement liées aux États. Ainsi, ce lien est particulièrement important à deux titres: comme source de développement économique et comme menace potentielle à l'ordre public national. Michel Morin concluait son analyse du droit maritime en soulignant : « *Le droit maritime s'est construit à partir d'une situation spécifique : la nécessité d'institutions particulières pour une activité marquée par son caractère international et apparaissant souvent comme une aventure dans l'inconnu, une « expédition maritime* », MORIN (M.), « Le droit maritime : diversité ou fragmentation », *ADMO*, Tome XV, 1997, p. 290.

¹⁰⁵⁶ CARREAU (D.), *Droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 10^{ème} édition, 2009, p. 441.

¹⁰⁵⁷ BOISSON (P.), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome XVI, 1998, pp. 175-185.

¹⁰⁵⁸ Certains auteurs n'hésitent pas à parler de défaillance ou de dysfonctionnement qui freine la réglementation du transport maritime. Les mécontentements portent parfois sur le choix de la norme, sur la technicité des

d'autres dénoncent les effets d'une régulation trop contraignante¹⁰⁵⁹ et enfin, d'autres encore

mesures ou sur les options choisies. Dans ce sens, le Professeur Eric Van Hooydonk défend l'idée de l'élaboration d'un texte contraignant en matière d'assistance aux navires en détresse et déplore les hésitations de l'OMI en la matière. Les limites du système interétatique sont ici principalement visées : «*Même si le Comité maritime international, ainsi que certains États et groupes d'intérêts, œuvraient en ce sens, l'enthousiasme au sein de l'OMI s'est avéré très mitigé surtout dans le chef d'une majorité des États membres.* » VON HOOYDONK (E.), «*Développements récents en matière de lieux de refuge pour navires en détresse (2004-2006)* », *ADMO*, Tome XXV, 2007, p. 251. Dans le dossier du recyclage des navires, les avertissements des Nations Unies ont incité les organisations internationales à se saisir du problème. Les travaux de l'OMI sur ce thème se sont orientés vers l'adoption d'un texte obligatoire spécifique (La Convention internationale de Hong-Kong sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires (SR/CONF/45- 15 mai 2009)). Pourtant certains auteurs spécialistes sont sceptiques sur les réelles motivations d'un tel engagement : «*Derrière cette prise de décision, s'affirme, évidemment, le souci de garder leur spécificité à l'entreprise maritime et aux navires, en préservant ceux-ci d'une banalisation de leur fin en simple état de déchet... L'association Greenpeace a, en outre, vu dans la proposition du Comité un risque de transfert de responsabilité : pesant surtout sur l'industrie et les pays riches selon la Convention de Bâle, elle se trouverait essentiellement à la charge des pays assurant le démantèlement* ». VOECKEL (M.), «*Le navire en fin de vie* », *ADMer*, Tome IX, 2004, p. 316. Dans le dossier de la gestion des eaux de ballast, l'adoption d'une convention internationale spécifique était discutable tant l'innovation scientifique et technique est un élément essentiel de cette question. La lourdeur d'un instrument conventionnel peut paraître dans ce contexte moins adaptée que l'adoption de mesures moins contraignantes comme la Résolution de l'Assemblée A 774 (18), Directives visant à prévenir l'introduction d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes indésirables provenant des rejets d'eaux de ballast et de sédiments effectués par les navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session, le 4 septembre 1993. A l'occasion de l'adoption de la Convention internationale sur la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires, certains spécialistes confiaient leurs craintes quant à l'efficacité d'un tel dispositif : «*Le recours à un traité ne se justifiait pas vraiment, non seulement en raison de l'évolution rapide des sciences et des techniques dont le droit conventionnel international est incapable de suivre le rythme, mais également dans la mesure où certains États avaient manifesté l'intention de procéder à la transposition dans leur droit positif des dispositions de la Directive, rendant ainsi obligatoires des lignes directrices jusqu'alors facultatives.*», DE ROANY (C.), «*La Convention OMI sur la gestion des eaux de ballast : une convention ambivalente* », *ADMO*, Tome VIII, 2003, p. 254.

¹⁰⁵⁹ Un excès de réglementation est perçu par certains États du pavillon comme une limite à leur expansion économique ; pour les acteurs privés, il empêche l'innovation. Certains États du pavillon n'avouent pas facilement leur réticence mais leur niveau de réglementation et la réduction des coûts d'exploitation des navires immatriculés par leur administration le montrent. En 2007, ITF recense 33 pavillons de complaisance. (<http://www.itfglobal.org/flags-convenience/flags-convenien-183.cfm> (consulté en juin 2010)). Les armements y trouvent une flexibilité plus avantageuse que sous leurs pavillons nationaux. Certains États, parmi lesquels les Bahamas et le Liberia, représentent une part importante de la flotte mondiale sans disposer d'une administration suffisante pour assurer une application rigoureuse des conventions et des mesures internationales. L'apparition des pavillons bis ou second registre montre un nouveau courant de pratique : il représente pour les États une opportunité pour attirer une nouvelle flotte de commerce ; la réglementation est moins lourde et permet aux armements d'affronter la concurrence internationale. Il s'agit donc pour les États occidentaux de minimiser les répercussions néfastes de l'application des conventions internationales sur leurs flottes, notamment celles relatives aux conditions de travail des gens de mer. En effet, le coût salarial représente une part importante de l'exploitation du navire et peut constituer une économie substantielle pour tout armement dont les navires sont immatriculés sous pavillon bis. Cette pratique généralisée est dénoncée par les organismes internationaux spécialisés en tant qu'elle contribue à saper le droit social international. Rapport annuel de l'*International Transport Workers' federation* «*Campaign against flag of convenience and substandard shipping*», 2004. Sur les pavillons bis, voir notamment Sulpice (G.), «*Les pavillons bis*», in *Le pavillon*, Colloque international, INDEMER, Paris, Édition A Pédone, 2008, p. 105 et s.; Gianni (M.), «*Real and Present Danger, Flag State failure and maritime security and safety*», Partenariat entre International Transport Workers federation et WWF International, Oslo-Londres, juin 2008. Sur les coûts liés à l'exploitation du navire, voir notamment ISEMAR, «*Pour comprendre l'« Erika »: Qualité et logique économique* », Synthèse N°23, février 2000. D'un autre côté, la navigation sous normes représente aussi un risque économique pour l'ensemble de la chaîne de transport, SSY Consultancy & Research Ltd, La navigation sous normes, le coût pour les utilisateurs, rapport OCDE, préparé pour le Comité des transports maritimes de l'OCDE, janvier 2001.

regrettent le décalage des mesures prises avec la réalité de l'activité¹⁰⁶⁰.

339. L'importante pluralité normative rend difficile le traitement de grands dossiers. Aussi, est-il souhaitable d'harmoniser les normes et de définir des principes communs à l'échelle internationale. Dans le dossier des lieux de refuge¹⁰⁶¹, l'OMI a adopté la Résolution A 949¹⁰⁶² qui prévoit plusieurs recommandations relatives à la prise de décision concernant l'admission ou le refus d'un navire en détresse. Cet instrument n'est pas obligatoire mais bénéficie d'une portée politique particulière compte tenu de l'appui du CMI et de la Commission européenne¹⁰⁶³. La négociation d'un instrument obligatoire au sein de l'Organisation n'est pas jugée prioritaire¹⁰⁶⁴ car le contenu de sa résolution est intégré dans d'autres instruments normatifs qui renforcent sa portée juridique¹⁰⁶⁵. Pourtant, les mesures internationales ne sont pas suffisantes dans ce dossier si l'on considère la disparité des régimes juridiques et l'insécurité qui en résulte¹⁰⁶⁶. Par ailleurs, sur le dossier du démantèlement, la négociation de

¹⁰⁶⁰ Ce décalage est notamment constaté lorsque les mesures adoptées au sein de l'OMI nécessitent la mise en place d'un lourd dispositif de suivi et de contrôle des navires. L'application des normes semble largement compromise dans des États qui ne disposent pas de ressources financières suffisantes et dont la sécurité maritime ne constitue pas la principale priorité. Dans ce sens, certains observateurs attirent l'attention sur les inégalités entre États membres de l'OMI et sur la prise en compte des revendications des États en développement. DUJARDIN (B.), « Sécurité maritime et tiers monde : la leçon du Joola », *LRM*, 464, 2003, n. p. 5.

¹⁰⁶¹ Sur les lieux de refuge, voir notamment LEG 85/10/3, Places of refuge, soumis par le CMI, lors de la quatre-vingt-cinquième session du CJ, 2002; JANBON (L.), « Les lieux de refuge », *DMF*, 634, 2003, pp. 157-167; CHIRCOP (A.), « Living with ship in distress- a new IMO Decision- Making framework for the requesting and granting of refuge », *WMU journal*, 2004, pp.31-49; HAW (R.), « Places of refuge: the debate moves on », *Journal of maritime international law*, 2004, pp.174-187; VAN HOOYDONK (E.), « The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress. A plea for granting a salvage reward to ports and an international convention on ports of refuge », *CMI, Yearbook* 2003, 2004, pp. 403-445; « Les lieux de refuge pour les navires en détresse », *DMF*, 2004, p.808-815 ; CHIRCOP (A.) (Dir.), *Places of refuge for ships. Emerging environmental concerns of a maritime custom*, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden, 2006.; VAN HOOYDONK (E.), « Développements récents en matière de lieux de refuge pour navires en détresse », *ADMO*, Tome XXV, 2007, pp. 249-272.

¹⁰⁶² Rés A 949 (23), Recommandations sur les lieux de refuge pour navires en détresse, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session, le 5 mars 2004, www.imo.org.

¹⁰⁶³ Le Professeur Éric Van Hooydonk soutient qu' : « Un État côtier qui ignore les principes de bonne prise de décision tels que repris dans les IMO guidelines, considérées au niveau international et européen comme faisant autorité, et qui occasionne ce faisant un préjudice à des tiers, s'expose à notre avis à des actions en responsabilité civile. », VON HOOYDONK (E.), op cit, p. 251.

¹⁰⁶⁴ LEG 90/15, Rapport du Comité juridique de sa quatre-vingt-dixième session du 9 mai 2005, p. 49.

¹⁰⁶⁵ Ainsi le Professeur Éric Van Hooydonk souligne que « d'autres institutions comme le Comité maritime international, la Commission européenne et les Parties à l'accord de Bonn pour la protection de la mer du Nord ont en tout cas accordé aux IMO guidelines une autorité considérable. De ce fait, ces guidelines ne peuvent plus être considérées comme des avis sans engagement. », VON HOOYDONK (E.), « Développements récents en matière de lieux de refuge pour navires en détresse (2004-2006) », *ADMO*, Tome XXV, Éditions A. Pédone, Paris, 2007, p. 251.

¹⁰⁶⁶ Places of refuge in the United Kingdom: an overview; <http://www.mcga.gov.uk> (consulté en juin 2010); voir notamment dans CHIRCOP (A.) (Dir.), *Places of refuge for ships. Emerging environmental concerns of a maritime custom*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, JENISCH (U.), « Places of refuge in Germany », pp. 471-488; JOHN (P.), « Places of refuge : Considerations for determining a Canadian approach », pp. 505-532; LILJEDAHN (J.), « Places of refuge for ships : The Danish approach », pp. 455-470. Voir aussi MADERN

la Convention de Hong-Kong en 2009 présente les mêmes limites¹⁰⁶⁷. Les groupes de travail ont pour objectif que tous les navires marchands de tout pavillon soient rapidement démantelés dans des conditions homogènes, propres et sûres sur un marché mondial du démantèlement entièrement assaini et régulé sans distorsion de concurrence¹⁰⁶⁸. Les réserves de certains membres du groupe de travail émises par correspondance montrent toutefois la complexité d'une telle négociation¹⁰⁶⁹. Le texte de la Convention porte d'ailleurs les marques du compromis entre les États¹⁰⁷⁰.

340. D'autre part, les contraintes liées à la norme ou à son entrée en vigueur peuvent être à l'origine du non-respect du droit international et par conséquent d'une brèche dans le processus d'harmonisation internationale des normes relatives à la navigation maritime. Le coût de l'application des mesures adoptées par les membres de l'OMI peut être à l'origine de l'adoption de mesures intermédiaires : ces initiatives réglementaires traduisent les efforts fournis pour réduire les risques maritimes tout en limitant l'investissement financier qu'elles représentent. L'application du Code ISPS, entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004, génère un coût important qui repose sur les pouvoirs publics et les acteurs privés et rend central le dispositif de répartition des charges financières¹⁰⁷¹. La logique de rentabilité inhérente à l'activité commerciale d'un port ou d'un armateur intègre les répercussions financières dues au respect des mesures internationales, régionales ou unilatérales qui peuvent provoquer des distorsions de concurrence¹⁰⁷².

(D.) et KNIGHT (S.), «Refuge for ships in distress: International developments and the Australian position», *MLAANZ Journal*, Vol. 17, 2003, pp 101-117.

¹⁰⁶⁷ L'adoption de la Convention résulte pour partie de la coopération entre les États parties à la Convention de Bâle, l'OIT et l'OMI. Par la Résolution A 981, l'OMI a confié au CPMM l'élaboration d'un projet de convention relative à l'exploitation des installations de recyclage des navires et la Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a été adoptée le 15 mai 2009.

¹⁰⁶⁸ GUILLARD (D.), « La problématique juridique du démantèlement des navires », *RJE*, 3/ 2007, pp. 311-324.

¹⁰⁶⁹ B 297/19/3, deux cent quatre-vingt-dix-septième session, troisième rapport supplémentaire du Directeur général du BIT : faits nouveaux concernant la rédaction d'un instrument obligatoire sur la démolition/ le recyclage des navires, Genève, novembre 2006, p. 2. Le rapport de la mission interministérielle relative à ce dossier note que la convention n'aboutira que si « *d'une part les grands armateurs, leur pays d'appartenance, les pays du pavillon et, d'autre part, les pays possédant une industrie de démantèlement important, prennent conscience de son importance, les intérêts économiques pesant lourdement dans la balance.* », Rapport 2007 de la mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN), mars 2007, www.sgmer.gouv.fr (consulté en juin 2010).

¹⁰⁷⁰ LE BIHAN-GUENOLE (M.), « La convention internationale de Hong-Kong du 15 mai 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires », *DMF*, 709, pp. 947-954.

¹⁰⁷¹ 1er colloque international sur la sûreté maritime, Nantes, Juin 2005, www.isps-conference.com/ - (consulté en juin 2010).

¹⁰⁷² « *Potential issues of concern, particularly from the perspective of developing countries, include the question of capacity-building (financial, institutional and technical) to help meet the various requirements arising from existing multilateral and unilateral security measures, and to ensure that developing countries disadvantage in participating in international trade.* », UNCTAD contribution to the 2008 UN SG, Report on Oceans and the law of the Sea special chapter on «Maritime Security and Safety», p. 3, www.un.org (consulté en juin 2010).

341. Enfin, l'inapplicabilité des actes adoptés au sein de l'OMI peut s'expliquer par le décalage des négociations avec la pratique. L'Organisation semble pourtant dans l'incapacité d'éviter cet écueil si l'on considère la lente ratification des derniers textes. Voilà quatre années que la Convention internationale sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast a été adoptée mais l'OMI n'a enregistré que 21 États adhérents et 8 États signataires¹⁰⁷³. La portée de ces adhésions reste trop limitée et les conditions de l'entrée en vigueur de la Convention ne sont pas remplies¹⁰⁷⁴. Saisie officiellement en 1988, les États membres de l'OMI ont commencé à travailler pour établir les bases d'une convention en 1996 ; malgré la durée des travaux préparatoires, l'application de cette Convention semble toutefois compromise et ses effets limités¹⁰⁷⁵ ; en effet, parmi les dispositions prévues, une procédure de gestion de ballast qui s'avère difficilement réalisable compte tenu des différentes configurations côtières complique l'application des prescriptions. En outre, la Convention laisse aux États une large liberté pour mettre en œuvre les mesures qu'ils jugeront utiles¹⁰⁷⁶. La Convention dispose que les navires doivent s'équiper de technologies spécifiques pour « nettoyer » les eaux de ballast et respecter les seuils de micro-organismes ; la section D relatives aux normes applicables à la gestion des eaux de Ballast prévoit notamment l'homologation de dispositifs de traitement qui doivent être validés par le CPMM¹⁰⁷⁷.

342. Ainsi, la négociation au sein de l'OMI est avant tout un processus politique délicat. L'équilibre entre États et groupe d'États joue un rôle important sur la qualité des normes et

UNCTAD/ SDTE/TLB/2004/1, Container security: major initiatives and related international developments; UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1, ISPS Code Implementation, Costs and relating financing, disponibles sur le site de la CNUCED, www.unctad.org (consulté en juin 2010).

¹⁰⁷³ Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the international Maritime Organization or its secretary-general performs depositary or other functions, 2006-2007, 31 décembre 2009, p. 452 et s., Annexe: Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

¹⁰⁷⁴ On marque toutefois une forte progression. En 2008, l'ensemble des 12 États adhérents ne représentait que 3,46% de la flotte mondiale alors que l'entrée en vigueur du texte requiert conformément à son article 18 la signature de 30 États représentant un total de 35% du tonnage mondial. Notons qu'une loi française autorisant l'adhésion à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires est parue au JO n°119 du 23 mai 2008, elle portait à 13 le nombre d'adhésion à la Convention pour un totale d'environ 4% de la flotte mondiale. En 2009, les 21 parties à la Convention représentent plus de 22% du tonnage mondial.

¹⁰⁷⁵ DE ROANY (C.), « La Convention OMI sur la gestion des eaux de Ballast : une convention ambivalente », *ADMer*, 2003, p.p. 249-260.

¹⁰⁷⁶ Les termes de la Convention concernant les obligations des États sont imprécis parfois contradictoires. L'article 2 alinéa 4 précise que les « Parties s'efforcent de coopérer afin de garantir la mise en œuvre, l'observation et la mise en application effectives de la présente Convention. » Cette formulation traduit une approche incitative et non coercitive.

¹⁰⁷⁷ L'Assemblée a adopté une résolution pour fixer des délais afin d'accélérer la mise en œuvre de la Convention. Les systèmes sont soumis depuis lors au CPMM, plusieurs ont été adoptés et d'autres sont en cours d'évaluation. Rés 100 (25), Mise en œuvre de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007.

sur l'adhésion à ses instruments. L'affrontement des intérêts prolonge dans la plupart des cas les délais de négociation ce qui ne peut pas convenir aux États forcés de répondre à une situation d'urgence. D'un autre côté, le développement d'une réglementation trop contraignante ou trop prolifique soulève des protestations sur le coût des mesures mises en place. Devant la nécessité de réunir le plus grand nombre d'États et de maintenir la coopération internationale, l'OMI a alors peu de recours contre les pratiques nationales contestables.

A.2- Les inconvénients extrinsèques des normes internationales

343. Chaque État est responsable des engagements qu'il a pris et l'obligation de ratification est fondée sur la bonne foi¹⁰⁷⁸, le droit de la navigation maritime élaboré au sein de l'OMI relève donc de la compétence normative d'un gouvernement sur son territoire¹⁰⁷⁹. Ainsi, le droit interne d'un État en matière d'organisation du trafic s'appuie sur deux principes: l'applicabilité des conventions internationales et la liberté de chaque État de légiférer sur son territoire. La souveraineté confère à l'État le soin de choisir les modalités d'intégration des accords internationaux qu'il a acceptés dans son droit interne¹⁰⁸⁰. Ce principe appelle un double constat sur l'intégration des conventions OMI dans le droit positif des États ; tantôt, cette compétence est utilisée comme l'ultime rempart à l'application des normes internationales; tantôt, elle implique une intégration directe totale ou partielle dans les ordres normatifs nationaux et régionaux. Cette phase du processus normatif échappe totalement à l'OMI et relève de la compétence exclusive des États ou des organisations internationales

¹⁰⁷⁸ La signature d'un texte conventionnel « entraîne obligation de bonne foi de soumettre le traité à l'examen des autorités constitutionnellement compétentes aux fins de ratification ou approbation. Sans doute n'existe-t-il aucune obligation pour un État de procéder à la ratification d'un traité signé. », CARREAU (D.), *Droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 10^{ème} édition, 2009, p. 134.

¹⁰⁷⁹ La CMB encadre l'exercice de la souveraineté des États sur le territoire maritime. Elle distingue quatre zones maritimes spécifiques auxquelles correspondent des compétences étatiques particulières : la haute mer, la zone économique exclusive, la zone contiguë et les eaux intérieures, BEURIER (J.-P.), « Droit international de la mer », in BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p. 63-138.

¹⁰⁸⁰ En 1972, le Secrétaire général de l'OMCI a lancé une enquête sur les difficultés rencontrées par les États lorsqu'ils envisagent d'accepter une convention dont l'OMI est le dépositaire, Rés. A 249 (7), Procédures d'amendements dans les conventions dont l'OMCI est le dépositaire, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 15 octobre 1971. Seuls 6 États ont répondu à l'appel. La majorité d'entre eux invoquent les principes de leur droit constitutionnel. Les procédures législatives prévues par la constitution des États alourdissent le processus d'intégration des mesures internationales dans le droit interne. Ce constat explique aussi que certains États préfèrent attendre une large reconnaissance ou une entrée en vigueur des conventions avant de les ratifier à leur tour. DOC OMI/LEG-XIV 2/6 annexe, du 8 septembre 1972, in GASMI (H), *L'action normative de l'Organisation maritime internationale*, Thèse de droit, Université Paris I, ANRT, 1995 ; Sur l'application des conventions, voir notamment ODIER (F.), « La sécurité maritime des mutations en cours », Comité central des armateurs de France, dossier transports internationaux, 1996, p. 48. CORBIER (I.), « Immunité, émanation, souveraineté : trois notions en quête de définition. Le cas de l'*Erika* (Cass Crim. 23 novembre 2004) », 2005, « Le transport maritime : entre mondialisation et développement durable », 2007, p. 3 <http://www.isabellecorbier.com> (consulté en juin 2010).

d'intégration. En l'absence de processus d'évaluation des États au moment de leur adhésion ou après, l'OMI n'a aucun pouvoir de sanction lorsque ses membres ne respectent pas la Convention constitutive ou une mesure contraignante de l'OMI¹⁰⁸¹. C'est incontestablement l'une des principales limites de l'action de l'OMI. Nous verrons que la procédure d'audit des États membres ouvre des perspectives limitées sur ce point même si elle n'est pas destinée à lutter contre les initiatives unilatérales.

344. La pénétration du droit international dans l'ordre interne des États dépend des solutions retenues par les normes constitutionnelles nationales¹⁰⁸². Une telle intégration de la norme internationale est systématiquement soumise à l'adoption d'un acte juridique spécifique. La spécificité des différents droits constitutionnels concerne la forme et la nature de cet acte alors que sur la scène diplomatique, les raisons constitutionnelles sont parfois invoquées par les États pour expliquer la lenteur de l'entrée en vigueur ou de la mise en œuvre des conventions internationales¹⁰⁸³.

345. En outre, d'autres facteurs rendent difficile cette intégration. Dans la mesure où la plupart des conventions et des textes internationaux accordent aux États une liberté de réglementation dans les cas qui ne sont pas couverts par la convention elle-même, les régimes juridiques mis en place peuvent être très disparates. La Convention sur la gestion des eaux de Ballast est à ce titre une convention « ambivalente »¹⁰⁸⁴ : son préambule reconnaît les contraintes liées au morcellement des régimes juridiques¹⁰⁸⁵ mais les dispositions de la

¹⁰⁸¹ Une piste est aujourd'hui exploitée afin de doter l'Organisation d'une compétence en matière d'évaluation des pavillons conformément au Code de l'application des instruments obligatoires de l'OMI.

¹⁰⁸² Pour une étude des conditions d'intégration du droit international en droit interne, EISEMANN (P.-M.), « La conclusion des traités », in EISEMANN (P.-M.) (Dir.), *L'intégration du droit international et communautaire dans l'ordre juridique national, étude de la pratique en Europe*, Kluwer Law international, 1996, pp. 3-10.

¹⁰⁸³ Sur la ratification des traités voir notamment : DAILLIER (P.), FORTEAU (M.) et PELLET (A.), *Droit international public*, LGDJ, 8^{ème} Édition, 2009, p.152 et s.

¹⁰⁸⁴ DE ROANY (C.), « La Convention OMI sur la gestion des eaux de Ballast : une convention ambivalente », *ADMer*, 2003, p.p. 249-260.

¹⁰⁸⁵ Les États-Unis particulièrement touchés par l'introduction d'espèces exogènes ont développé une réglementation nationale opposable dans leurs eaux aux navires battant pavillon d'un État tiers. Il s'agit du Non indigenous aquatic nuisance prevention and control Act (NANPCA) en 1990, amendé par le Nation invasive species act (NISA) en 1996. L'Australie s'est dotée de dispositions obligatoires relatives à la gestion des eaux de ballast dans le but d'éviter l'introduction d'agents pathogènes dans ses eaux territoriales ; c'est l'Australian Quarantine and Inspection Service (AQIS) qui est chargé du contrôle du respect de cette réglementation. En Amérique du Sud, le Chili et le Brésil disposent eux aussi de mesures spécifiques adoptées respectivement en 1995 et 2005. Le port argentin de Buenos Aires, le port écossais de Scapa Flow et le port canadien de Vancouver appliquent une réglementation spécifique aux navires entrant dans leurs eaux. GALLAIS (A.), « La pollution due aux déballastages », Institut supérieur d'économie maritime de Saint Nazaire, décembre 2004; LEFEBVRE (H.), « Le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires », *Droit de l'environnement*, n° 146, mars 2007, pp.65- 68; BOYER (A.), *Rapport fait au nom de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'adhésion à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*, Rapport n° 318, Sénat session ordinaire 2007-2008.

Convention n'excluent pas l'adoption de normes nationales ou régionales différenciées¹⁰⁸⁶. Si le croisement des sources du droit est nécessaire, la fragmentation du système normatif compromet, en revanche, la sécurité juridique¹⁰⁸⁷. D'autre part, l'intégration des mesures internationales aux droits nationaux pose aussi la question de leur interprétation, qui pour les conventions n'est pas uniforme car elle relève dans la majorité des cas des juridictions nationales et non d'une instance internationale¹⁰⁸⁸. Enfin, le clivage entre la common law et le droit latin constitue parfois la base des divergences entre États selon des différentes d'interprétation. L'accumulation des facteurs rend l'intégration des normes OMI au droit interne difficile ou parfois inenvisageable, pourtant la volonté politique d'un État suffit à dépasser tous ces obstacles et à accélérer l'intégration de la norme internationale dans son droit interne¹⁰⁸⁹.

346. La diversité des modèles juridiques internationaux peut avoir des conséquences importantes sur l'applicabilité de la norme internationale adoptée au sein de l'OMI. La contrainte des États peut se fonder sur ses obligations en vertu de son adhésion à un autre engagement international; dans cette situation, les normes OMI peuvent être mises en œuvre plus rapidement. Le cas européen est le plus abouti dans ce domaine : l'Union européenne appuie ainsi l'action de l'Organisation en exigeant de ses 27 membres l'application des normes internationales contraignantes ou des recommandations de l'OMI. En neutralisant les

¹⁰⁸⁶ Toutes les précautions sont prises dans le texte de la Convention pour laisser aux États la liberté d'appliquer les mesures qu'ils jugeront utiles : « *Reconnaissant en outre que plusieurs États ont agi individuellement afin de prévenir, réduire au minimum et, en dernier ressort, éliminer les risques d'introduction d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes par les navires entrant dans les ports, et reconnaissant aussi que cette question, qui présente un intérêt mondial, nécessite la prise de mesures fondées sur des règles applicables à l'échelle mondiale et des directives pour l'application efficace des interprétations de ces règles* » ; l'article 2 alinéa 3 dispose : « *Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant une Partie de prendre, individuellement ou conjointement avec d'autres Parties, des mesures plus rigoureuses destinées à prévenir, réduire ou éliminer le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes grâce au contrôle et à la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, en conformité avec le droit international.* », Convention AFS, art. 3.

¹⁰⁸⁷ En énonçant les différents facteurs de fragmentation du droit international, nous nous associons à l'idée que « *les effets négatifs de la fragmentation se font sentir dans la visibilité des contradictions du processus régulateur qui s'exprime surtout dans la prévision d'obligations incompatibles* », DO AMARAL JUNIOR (A.), « Le dialogue des sources : fragmentation et cohérence dans le droit international contemporain », in *Regards d'une génération sur le droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p.13 et s.

¹⁰⁸⁸ La Cour internationale de justice ou le Tribunal international du droit de la mer ne sont pas saisis en interprétation des conventions OMI lorsque celles-ci doivent être intégrées en droit interne. Les juridictions nationales ou régionales vont assurer cette mission d'interprétation. La CUCE (ex CJCE) est compétente pour apprécier la compatibilité d'une règle communautaire avec le droit international. La Cour a reconnu concernant le conflit entre la Convention MARPOL et la Directive 2005 que la Communauté ne devait respecter les conventions internationales que dans la mesure où elle est partie à ces textes voir la décision INTERTANKO de la CJCE, CJCE 3 juin 2008- Affaire C- 308/06- Validité de la directive 2005/35.

¹⁰⁸⁹ « *Lorsque la convention est favorable aux intérêts privés des industries et autorités maritimes, ceux-ci exerceront des pressions sur les administrations pour l'approuver* », l'auteur note la rapidité de l'entrée en vigueur de la Convention sur les lignes de charge adoptée en 1966. GASMI (H.), *L'action normative de l'OMI*, Thèse de droit, Université Paris I, ANRT, 1995, p. 509.

mécanismes nationaux de réception des accords internationaux, le système européen accélère l'adhésion à une convention internationale et renforce la portée juridique d'une recommandation de l'OMI ; en effet, l'acceptation initiale et globale des traités de base relatifs à l'Union européenne entraîne l'insertion automatique de l'ensemble du droit dérivé pris en application du droit originaire¹⁰⁹⁰. Ces mesures destinées à unifier les normes des États européens permettent en outre de les responsabiliser grâce au contrôle exercé par l'Union. Dans cette perspective, le droit européen peut apporter un soutien aux actes à vocation universel¹⁰⁹¹ : la stratégie européenne peut en effet rayonner au-delà de ses frontières même si elle ne contraint que ses États membres. A la différence de l'OMI qui a riposté mollement, la Communauté européenne a montré sa réactivité, à la suite des naufrages de l'*Érika* et du *Prestige* en intégrant dans des directives des actes non contraignants adoptés au sein de l'Organisation¹⁰⁹². Ainsi, dans le cadre d'un partenariat politique, les normes internationales peuvent s'appuyer sur les prérogatives de l'Union européenne. Notons toutefois qu'en temps de crise, l'appui de cette dernière peut aussi être partiel ou imparfait comme l'ont montré les pressions exercées au lendemain du naufrage de l'*Érika* pour que l'OMI révisé le calendrier de remplacement des pétroliers à simple coque.

347. De l'équilibre entre l'obligation d'intégrer une convention internationale dans l'ordre interne ou de retarder cette entrée en vigueur découle l'unification du droit de la navigation maritime. Les États, qui participent aux négociations de l'OMI, n'assurent pas nécessairement l'application du résultat de celui-ci. Dans ce cadre, les travaux de l'OMI dépendent encore une fois de la volonté politique des États. En dépit des efforts de consultation, de performance ou d'efficacité fournis par l'Organisation, les États non satisfaits prennent alors des initiatives

¹⁰⁹⁰ CJCE, 10 octobre 1973 Variola, 34/73, Rec. 990 ; 7 février 1973, Commission c/ Italie, 39/72, Rec. 101.

¹⁰⁹¹ Dans ce sens, le Conseil a décidé d'autoriser et d'encourager les États membres à ratifier la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « hydrocarbures de soute »), DEC 2002/762/ CE, Décision du Conseil du 19 septembre 2002.

¹⁰⁹² Concernant l'encadrement des organismes reconnus pour l'inspection des navires, la Directive 2009/15/CE préconise l'application des recommandations de l'OMI en ces termes : « *En assumant les responsabilités et les obligations qui leur incombent aux termes des conventions internationales, les États membres font en sorte que leurs administrations compétentes puissent assurer une application effective des dispositions de celles-ci, notamment en ce qui concerne l'inspection et la visite des navires et la délivrance des certificats réglementaires et des certificats d'exemption par les conventions internationales. Les États membres agissent en conformité avec les dispositions pertinentes de l'annexe et de l'appendice de la Résolution A 847(20) de l'OMI concernant les directives visant à aider les États de pavillon à appliquer les instruments de l'OMI.* » Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 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. Ce texte fait partie du dernier train de normes européennes, sur le paquet *Érika III* voir notamment : GRARD (L.), « Panorama des apports du paquet « Erika III » à la sécurité maritime européenne », *Revue du droit des transports*, n°10, 2009, pp. 11-17 ; BOISSON (P.), « L'adoption du 3^{ème} paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime », DMF, 705, 2009, pp. 579-587.

qui mettent en péril la stabilité de l'Organisation et le maintien de la coopération internationale. Pour ces États, il s'agit de réduire les exigences de leur régime juridique interne ou au contraire, d'imposer une réglementation plus sévère sur leur territoire.

B- Un moyen de pression sur l'OMI

348. Durant la période d'après-guerre, l'action de l'Organisation dépendait de la politique des États soucieux d'affirmer leur puissance sur la scène internationale. Dans ce contexte, les accidents maritimes ont systématiquement entraîné les États touchés à adopter un comportement protectionniste. Cette tendance s'est maintenue face à l'intensification du trafic et l'augmentation des dommages. A chacune de ces initiatives unilatérales d'un État ou d'une région, la crédibilité et le bien-fondé des travaux menés par l'OMI sont remis en question. L'institution londonienne doit alors déployer des mesures de résistance face à de « tels coups de boutoir ¹⁰⁹³ » qui relèvent soit du « nationalisme maritime » ¹⁰⁹⁴ (B.1) soit d'une action régionale concertée (B.2).

B.1- L'action unilatérale nationale

349. Les spécialistes s'accordent sur l'importance de souligner les conséquences à la fois positives et négatives que peut avoir l'action unilatérale d'un État ¹⁰⁹⁵. Si le danger maritime est globalisé, une catastrophe maritime ou ses conséquences sont généralement localisées sur le territoire d'un ou plusieurs États et c'est alors souvent que se pose la question de l'efficacité des normes internationales ¹⁰⁹⁶ et que la tendance à l'unilatéralisme plane comme une menace.

350. Les actions non concertées des États remettent en cause l'équilibre normatif du secteur maritime ; pourtant, les actions unilatérales sont aussi un moyen d'impulsion à la négociation mondiale. Les conséquences de telles actions sont de deux ordres : le développement d'un

¹⁰⁹³ RÉMOND-GOUILLOUD (M.), « Marées Noires : les États-Unis à l'assaut (L'Oil Pollution Act) », *DMF*, 1991, p. 352.

¹⁰⁹⁴ « *Le nationalisme maritime se caractérise par la seule prise en compte des intérêts de l'État. En cela il semble s'opposer à l'internationalisme.* », LUCCHINI(L.) et VOELCKEL (M.), *Les États et la mer : le nationalisme maritime*, Notes et études documentaires, La documentation française, 1978, p. 10.

¹⁰⁹⁵ LUCCHINI(L.) et VOELCKEL (M.), *op cit.*, p. 37 et s; BOISSON (P.), « Les réglementations unilatérales », in *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, pp. 206-232, BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union Européenne*, Thèse de droit, Rennes, Éditions Apogée, 2000, p.87 et s.

¹⁰⁹⁶ Dans le sillage du naufrage de l'*Exxon Valdez*, plusieurs États dénonçaient de façon virulente l'incapacité de l'OMI à prévoir un fonds de compensation et de réduire le risque maritime lié au transport d'hydrocarbure. En 1999, le naufrage de l'*Érika* montra les insuffisances du dispositif international et les faiblesses des mesures adoptées par l'OMI. Au moment du naufrage du *Prestige*, la lenteur des négociations au sein de l'OMI était fustigée. La catastrophe du *Joola*, qui entraîna la mort de plus de 1800 personnes, mis en évidence l'incapacité de l'OMI à résorber les inégalités entre les conditions de navigation au Nord et au Sud et les limites de la représentativité des États en son sein.

droit à plusieurs vitesses et le risque d'une rupture de la coopération au sein de l'OMI. Pour cette dernière, le jeu solitaire des États est dangereux. Dans la plupart des cas, c'est suite aux événements maritimes majeurs que les États insatisfaits par le cadre normatif international souhaitent se protéger en adoptant des réglementations plus strictes. Les naufrages de l'*Exxon Valdez*, du *Torrey Canyon*, de l'*Estonia*, de l'*Érika* ou du *Prestige*¹⁰⁹⁷ sont sinistrement connus et ont tous provoqué une surenchère normative visant à lutter contre les navires sous normes. De manière récurrente, l'unilatéralisme met l'OMI dans une position délicate pour assurer la pérennité de son activité¹⁰⁹⁸ et la situation l'oblige alors à redoubler d'efforts pour conserver sa légitimité dans le secteur maritime : d'un côté, elle est contrainte à ménager la participation de ces principaux contribuables que sont les pays qui enregistrent le plus gros tonnage mondial alors que d'un autre côté, il est urgent pour elle de répondre aux attentes d'un pays séduit par un jeu plus solitaire. Ainsi piégée, l'OMI a traversé plusieurs crises qui ont eu des effets variables sur son fonctionnement ou sur son action.

351. L'initiative unilatérale d'un État est un privilège pour une nation. Seuls les États représentant une puissance maritime suffisante peuvent mettre en œuvre une telle politique normative¹⁰⁹⁹. En effet, en prenant des mesures unilatérales, ces États cherchent à repousser les risques maritimes au-delà de leurs frontières¹¹⁰⁰, or cette démarche représente un danger à la fois pour l'unification du droit de la navigation maritime mais aussi pour les États eux-mêmes. Certaines mesures freinent la fréquentation de leurs ports ou compliquent l'échange de marchandises. Par conséquent, les États prennent des mesures unilatérales sur leur

¹⁰⁹⁷ Annexe: Les dates clefs de l'histoire de l'Organisation maritime internationale, p. 595.

¹⁰⁹⁸ A la cinquantième session du CPMM, le Secrétaire général W O NEIL insista sur les dangers de l'unilatéralisme : « *Shipping is an international industry serving the overwhelming percentage of global trade and the world economy and it is therefore vital that any standards affecting the industry be developed and adopted by the international community through IMO* ». Selon lui, les décisions « *realistic pragmatic and well – balanced will not cause or lead to any negative repercussions which might: damage the concept of universality in the regulation of shipping, discriminate against other regions of the world, have negative repercussions on the supply of oil, undermine the authority of IMO, confuse the industry as to which regulations prevail and permit other regions to create their own regimes if in disagreement with IMO* ». Discours prononcé en décembre 2004 à l'occasion de la cinquantième session du CPMM, Réunion pour considérer les propositions d'accélération de l'élimination des pétroliers à simple coque, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹⁰⁹⁹ En parlant de l'adoption par les États-Unis de l'Oil Pollution Act en 1990, Martine Rémond-Gouilloud écrivait : « *La même loi adoptée par tout autre que les États-Unis, prêterait à sourire* ». RÉMOND-GOUILLOUD (M.), « Marées Noires : les États-Unis à l'assaut (L'Oil Pollution Act) », *DMF*, 1991, p. 350. A ce propos, Christian Scapel soutenait : « *La situation des États-Unis n'est pas comparable à celle des divers États européens. La position économique et politique des États-Unis, renforcée par leur position géographique, leur permet de prendre des mesures unilatérales qui prennent la forme de diktat. Aucun risque de boycott ne peut en résulter à leur détriment* », SCAPEL (C.), « L'insécurité maritime : l'exemple de la pollution par les hydrocarbures », *Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports*, 78^e Année n° 3, 2001, p. 129.

¹¹⁰⁰ La spécialisation des régimes de répression des pollutions s'est développée en réaction aux carences constatées du régime international, LANNEAU-SEBERT (M.), *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 554.

territoire lorsqu'ils ne craignent pas les conséquences économiques qu'elles peuvent engendrer. En effet, l'isolement qui résulte de l'entrée en vigueur de normes plus sévères que le droit international, a des répercussions sur le trafic maritime et seule une économie maritime particulièrement performante peut donc envisager de renforcer unilatéralement son dispositif de protection¹¹⁰¹.

352. Les États-Unis sont un exemple particulièrement significatif. En effet, les institutions américaines participent activement aux négociations menées au sein des organisations internationales¹¹⁰² mais ne ratifient pas systématiquement les conventions adoptées¹¹⁰³. A plusieurs reprises, l'urgence a poussé les autorités américaines à établir des règles unilatérales. Leurs initiatives fragilisent le processus normatif international tant leurs normes ont un impact sur l'ensemble du transport maritime. L'adoption de l'Oil Pollution Act (OPA) le 18 août 1990 et les initiatives récentes en matière de terrorisme et de piraterie ont confronté l'OMI à une grave crise de confiance¹¹⁰⁴.

353. A la suite de l'accident de l'*Exxon Valdez* en 1989¹¹⁰⁵, la Convention de 1969 sur la

¹¹⁰¹ Le succès de l'Oil Pollution Act américain est attribué à la puissance des États-Unis et aux moyens investis pour la prévention des pollutions. Ainsi, Francis Vallat, porte-voix des armateurs en France, expliquait les résultats de l'OPA: à l'absence de transit aux abords des côtes américaines qui facilite le contrôle des navires au moment de leur chargement ou déchargement, à l'existence de la garde-côte américaine qui constitue une force de proposition et de coercition et à la capacité des États-Unis d' « imposer facilement et sans vergogne n'importe quelle règle au monde entier en particulier aux armements pétroliers dont aucun ne peut faire l'impasse de travailler pour/avec le plus gros importateur de pétrole du monde. », VALLAT (F.), « Sécurité maritime : risque d'overdose », *LRM*, 464, février 2003, p. 3.

¹¹⁰² En ce sens, le commandant des gardes côtes américaines Robert C. North soulignait devant la chambre des représentants le rôle des États-Unis auprès de l'OMI : « *US has been a member since IMO's inception and has played a continuous leadership role. It is beneficial for the US to influence creation of international vessel standards to improve maritime safety and environmental protection. This is so for number reasons: the economy is increasingly global; the US is the largest trading nation in the world, and 95 percent of its foreign trade involves maritime transportation, US vessels must meet these standards; and international standards minimize the need for the creation of US unilateral standards for foreign vessels calling in the US.* », Department of transportation US Coast Guard statement of Rear Admiral Robert C North on the role of the United States coast guard in the International Maritime Organization before the subcommittee on coast guard and maritime transportation committee on transportation and infrastructure house of representatives, 25 juin 1998.

¹¹⁰³ Sur la soixantaine de conventions et protocoles adoptés au sein de l'OMI, les États-Unis en ont ratifié moins de la moitié soit vingt-huit textes loin derrière le Danemark, La France ou la Suède, Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

¹¹⁰⁴ La menace de l'unilatéralisme est largement antérieure au naufrage de l'*Exxon Valdez*. Suite à l'accident de l'*Argo Merchant* qui sombra au large de Cape Code le 15 décembre 1976 provoquant la pollution des eaux poissonneuses du Georges Bank et des plages du Massachusetts, le gouvernement américain élabora un ensemble de mesures destiné à sécuriser le transport de pétrole. Ce programme ambitieux est soumis à l'OMCI en 1977. Craignant une action unilatérale des États-Unis, l'OMCI a réuni, dès février 1978, une conférence diplomatique qui a abouti à l'adoption de protocoles aux conventions MARPOL et SOLAS. POPP (A.), « Recent developments in tanker control in international law », *The Canadian Yearbook of International Law*, 1980, vol. 183, p.30. BOISSON (P.), « Du Torrey Canyon au Prestige, évolution de la réglementation sur les pétroliers à double-coque », Paris, *Bureau Veritas*, 2004.

¹¹⁰⁵ Le 23 mars 1989, le pétrolier *Exxon Valdez* s'échoue sur les côtes de l'Alaska. Il déverse en mer 40000 des 200 000 tonnes de pétrole brut qu'il transportait. Le coût des réparations, soit 10 000 000 000 de dollars est entièrement pris en charge par la compagnie Exxon. Sur les conséquences normatives du naufrage de l'*Exxon*

responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures¹¹⁰⁶ ne correspondait pas aux attentes de l'opinion publique américaine¹¹⁰⁷. L'exécutif américain dénonça les faiblesses de son dispositif¹¹⁰⁸ puis le Congrès américain adopta unilatéralement

Valdez, YOST (M.J.), « International Maritime Law and the US admiralty Lawyers : a current assessment », in *U.S.F Maritime Law Journal*, Vol 7, n°, pp. 313-351 ; RÉMOND GOUILLOUD (M.), « Marées noires : les États-Unis à l'assaut (L'Oil Pollution Act 1990) », *DMF*, 1991, p. 339; RODRIGUEZ (A.J) et JAFFE (P.A.C), « The Oil Pollution Act of 1990 », *Tulane maritime law journal*, volume 15, number 1, 1990, , pp. 1-28. BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, 222 et s; GALIANO (E.), « In the Wake of the Prestige disaster : Is an Earlier Phase-out of single-Hulled oil tankers the answer ? », *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 28 numéro 1, 2003, pp. 113-133 ; LANNEAU-SEBERT (M), *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 264 et s.

¹¹⁰⁶ La Convention sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CLC) a été adoptée le 29 novembre 1969 par une conférence diplomatique réunie à Bruxelles à l'initiative de l'OMI. Le texte de la Convention a été élaboré par le CJ et le CSM suite au désastre du *Torrey Canyon* en 1967. Elle entra en vigueur le 18 juin 1975. Cette convention prévoit d'accorder des réparations aux victimes ayant subi des dommages résultant de la pollution des navires. Dans son dispositif, le régime de responsabilité objective pèse sur le propriétaire du navire mais n'interdit pas de retenir la responsabilité des autres personnes et offre aux propriétaires la possibilité de se retourner contre ses préposés ou ses mandataires. Sur la Convention de 1969, voir notamment: LEGENDRE (C.), « La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », *DMF*, 1970, p. 579 ; LUCCHINI (L.), « La pollution des mers par les hydrocarbures : les conventions de Bruxelles de novembre 1969 ou les fissures du droit international classique », *JDI*, 1970, p. 795 ; DU PONTAVICE (E.), *La réparation des dommages causés par la pollution des mers*, Publication des hautes études internationales de Paris, Éditions A. Pédone, 1977, p. 97 ; DOUAY (C.), « L'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », *DMF*, 1981, p. 451 ; BONASSIES (P.), *Le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes*, Paris, Collection espaces et ressources maritimes, 1986, n° 1, p. 132. Avant la catastrophe de l'*Exxon Valdez* en 1989, la Convention CLC a fait l'objet de plusieurs révisions. Dès 1984, un protocole fut adopté mais n'entra jamais en vigueur sous la pression des États-Unis et du Japon et la Convention de 1969 n'a été modifiée qu'en 1992. Le Protocole de 1992 diffère du Protocole de 1984 par les conditions de son entrée en vigueur. Selon les dispositions du Protocole, son entrée en vigueur devait intervenir douze mois après la date à laquelle 10 États, y compris 4 États possédant chacun au moins un 1 000 000 d'unités de jauge brute de navires-citernes, soient devenus parties au Protocole. Le nombre requis d'États possédant chacun au moins un 1 000 000 d'unités de jauge brute de navires citernes est tombé de 6 dans le Protocole de 1984 à 4 dans le Protocole de 1992. Les dispositions du Protocole de 1992 prévoient d'une part un élargissement de l'application de la Convention puisque celle-ci s'applique désormais aux navires mixtes qui transportent au moment de l'évènement une cargaison d'hydrocarbures en vrac ainsi qu'aux navires légers et d'autre part un élargissement de la notion du dommage par pollution puisque l'article 2 de la CLC prévoit désormais « les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération ». Le Protocole prévoit l'élargissement de la notion d'évènement par rapport à la version de 1969, l'extension des dommages survenus dans la « zone exclusive des États contractants », la majoration des montants d'indemnisation, le durcissement des conditions de la perte par le propriétaire du droit de limiter sa responsabilité, le renforcement de la canalisation de la responsabilité du propriétaire du navire en élargissant les immunités. Sur les protocoles de la Convention de 1969 ; LUCCHINI (L.), « Le procès de l'*Amoco-Cadiz* : présent et voies du futur », *AFDI*, 1985, p. 762 ; DU PONTAVICE (E.), « Les rayons et les ombres des Protocoles de 1984 », *DMF*, 1987, n° 2, p. 117 ; ODIER (F.), « La pollution par les hydrocarbures. Réparation des dommages Protocoles de 1984 », *DMF*, 1987, n° 2, p. 107 ; RÉMOND-GOUILLOUD (M.), « Quel avenir pour les Conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noires? », *DMF*, 1993, p. 260.

¹¹⁰⁷ Notons qu'aux États-Unis, le lobbying exercé par les associations de défense de l'environnement est très important. La protection de l'environnement est considérée par l'opinion comme un devoir civique et une mission étatique. D'autre part, les lobbies pétroliers sont aussi très influents et l'adoption de l'Oil Pollution Act en 1990, a servi leurs intérêts. VALLAT (F.), « Sécurité maritime : risque d'overdose », *LRM*, 464, février 2003, p. 3.

¹¹⁰⁸ Le principe de limitation de responsabilité constitue, selon les États-Unis, la principale faiblesse de la Convention CLC. Les instances américaines craignent que son application débouche systématiquement sur l'insuffisance des montants de réparation proposés ce qui ne favorise pas l'application sérieuse des normes de sécurité. De plus, les américains déplorent un champ d'application trop réduit des dispositions de la Convention de 1969.

l'OPA en 1990. Par rapport aux normes internationales, son régime juridique est plus sévère sur les questions relatives à la prévention et à la réparation des dommages¹¹⁰⁹. L'avantage de cette législation est de s'appliquer à un champ très étendu. Les États-Unis en 1990 peuvent se « permettre » de renforcer leur droit interne sans avoir peur des conséquences économiques dues à une baisse de fréquentation de leurs ports¹¹¹⁰ ; comme ils sont à la fois un grand importateur et un non moins grand transporteur de marchandises, leur secteur maritime n'est pas réellement menacé par la concurrence internationale. Si aujourd'hui les apports de la législation américaine par rapport au régime international doivent être nuancés¹¹¹¹, l'OPA impose toujours un degré de sévérité plus important dans les ports américains par rapport aux régimes prévus dans les autres États-membres de l'OMI. Cette initiative singularise le transport maritime en provenance ou à destination des États-Unis d'autant que l'OPA ouvre la possibilité aux États fédérés des États-Unis d'adopter des dispositions plus sévères qui morcellent un peu plus le régime de réparation des pollutions. Le risque pour l'OMI est que d'autres États s'engagent sur la voie de l'OPA, sapant la négociation internationale dont dépend directement sa crédibilité¹¹¹².

354. Dans le domaine de la sûreté maritime, l'approche des États-Unis s'inscrit dans une offensive globale sur le terrorisme international¹¹¹³. Au lendemain des attentats du 11

¹¹⁰⁹ « Voici imposées les double-coques, si onéreuses et si controversées soient-elles, voici des obligations de pilotage renforcées, des obligations de se faire escorter, de s'affilier aux coûteux systèmes de guidage et de se doter d'équipements antipollution. Voici enfin un régime de responsabilité d'une sévérité inconnue. Il est clair ici que, quelques efforts qu'elles aient déployés, ni l'industrie, ni l'assurance n'ont pu faire valoir ici leur point de vue. » REMOND-GOULLIQUOD (M.), « Marées Noires : les États-Unis à l'assaut (L'Oil Pollution Act) », DMF », 1991, p. 339.

¹¹¹⁰ « Le contraignant Oil Pollution Act des Américains », Le marin du 1^{er} mars 1996, p. 6.

¹¹¹¹ Le Protocole de 1992 est venu combler deux exigences des États-Unis avec l'ouverture du champ d'application de la Convention à la navigation en ZEE et l'élargissement de la notion de dommage qui englobe « les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autre que le manque à gagner dû à cette altération » et qui prend désormais en compte que les indemnités seront « limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront. », Article 2 du Protocole CLC. De plus avec l'adoption de la Convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes, l'OMI élargit son action aux navires chargés d'autres cargaisons que des hydrocarbures et aux navires de plaisance. BOISSON (P.), « L'OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes. », DMF, 618, 2001, p. 661.

¹¹¹² Certains préconisent la transposition du régime américain dans d'autres systèmes juridiques nationaux tandis que d'autres proposent l'alignement du droit international sur le modèle américain. En effet, le Professeur Antoine Vialard estime que « sa sévérité relative à l'égard des filières pétrolières ne semble pas avoir ralenti un seul instant les importations de pétrole vers les USA. C'est dire si les critiques adressées à son endroit comme autant de menaces d'un effondrement cataclysmique du système des échanges mondiaux de pétrole ne résisteront pas à l'épreuve de ce fait brut et majeur : l'OPA, ça marche. » ; VIALARD (A.), « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures », DMF, 637, 2003, p. 443, tandis que Bernard Anne pense que « l'industrie maritime aurait tout à gagner en terme d'image, car cela conduirait à une plus grande transparence, à ce que le régime international soit modifié pour se rapprocher du système américain », ANNE (B.), « Le système mondial de sécurité maritime et les sociétés de classification : le cas du Prestige. », LRM, 464, 2003, p. 223.

¹¹¹³ Notons que la question du terrorisme maritime a été soulevée devant l'OMI à la suite de l'affaire du

septembre 2001 qui ont touché le cœur du quartier des affaires de New-York, les responsables politiques américains réalisent la vulnérabilité du pays. Si les terroristes ont choisi les airs, le transport maritime est considéré comme un vecteur de menace : l'attentat du *Limburg* témoigne de l'exposition du trafic maritime¹¹¹⁴. Face au danger, les États-Unis ont adopté des mesures unilatérales de protection. L'élaboration du *Container Security Initiative* en 2002 concerne le trafic en provenance des 20 ports européens et asiatiques qui concentrent la majeure partie des échanges à destination des ports américains. Ces mesures concernent le transport de marchandises par conteneur: elles prévoient notamment un dispositif d'identification des conteneurs à haut risque et la possibilité de scanner les unités les plus dangereuses avant même que la « boîte » n'atteigne les ports américains. La règle des 24 heures est entrée en vigueur en décembre 2002 et correspond à la diffusion d'informations avant l'entrée dans un port américain afin que les autorités puissent évaluer la menace potentielle et rejeter la demande d'escale¹¹¹⁵. Le Protocole à la Convention relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime adopté en 2005 a été négocié à l'instigation des autorités américaines. Il protège d'ailleurs les compétences nationales en matière de sûreté maritime et s'inscrit dans le programme de lutte contre le terrorisme défendu par les américains¹¹¹⁶.

355. Dans la plupart des dossiers délicats abordés par l'OMI en raison de leurs répercussions politiques, les États-Unis envisagent une alternative à la coopération internationale. L'exemple de la question des émissions de gaz à effet de serre (GES) par les navires est significatif. Suite à l'Accord de Kyoto, l'OMI devait prendre des mesures concernant la pollution des navires¹¹¹⁷ et l'Organisation a lancé, en collaboration avec des

paquebot italien *Achille Lauro*. Le 7 octobre 1985, le navire fut détourné avec 200 passagers à son bord. À Rome le 10 mars 1988, les négociations internationales ont alors abouti à l'adoption de la Convention internationale sur la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime. Le terrorisme en matière maritime désigne l'utilisation de la violence à des fins politiques et non dans un but personnel ; MOROSOLI (A.), *Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer*, Thèse de droit, Université de Paris I, 2004, p. 432 et s.

¹¹¹⁴ Le pétrolier *Limburg* a subi le 6 octobre 2002 un attentat à ASH SHIRHR au Yemen, les conséquences sont limitées mais cet événement met en évidence la vulnérabilité du trafic maritime face aux aléas politiques, www.afcan.fr (consulté en juin 2010).

¹¹¹⁵ Cette mesure est applicable à tous les containers chargés sur un navire à destination des États-Unis. Elle est probablement la disposition la plus controversées des mesures prises par les États-Unis en matière de sécurité maritime car elle modifie l'organisation du trafic maritime et ses répercussions économiques sont considérables. Il s'agit de communiquer 24 heures à l'avance les données sur la cargaison afin de permettre aux autorités américaines de cibler le contrôle des boîtes selon une échelle de risque. Maersk executive warns on security-induced bottleneck, *Lloyds List Maritime Asia*, septembre 2002; Lines take on extra staff to cope with US cargo clamp, *Lloyds List*, 5 mars 2003.

¹¹¹⁶ ODIER (F.), « Convention relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *ADMer*, Tome X, 2005, p. 302 et s.

¹¹¹⁷ Le Protocole de Kyoto prévoit : « Chacune des parties visées à l'annexe I, pour s'acquitter de ses

experts nationaux¹¹¹⁸, une étude sur les émissions de GES par les navires¹¹¹⁹. Le gouvernement américain ne souhaitant pas attendre que les discussions au sein du Sous-comité du transport de liquide et de gaz aboutissent, a préféré adopter le *Ship Emission Reduction Act*. Ce dossier a mis une nouvelle fois l'OMI dans une position délicate. Pour éviter que d'autres États n'engagent des initiatives unilatérales, elle a, de manière urgente, orienté ses efforts vers l'adoption de normes internationales¹¹²⁰. Dans le sillage du sommet de Copenhague, les travaux du CPMM sont importants mais le résultat des négociations sur la Convention des Nations Unies ne fut toutefois pas de nature à accélérer les discussions au sein du Comité technique¹¹²¹.

356. Sur le modèle américain, d'autres États ont tenté d'engager une action solitaire en marge des négociations internationales. Suite au naufrage du *Prestige*, les gouvernements français et espagnol ont choisi d'agir en dehors du cadre de la coopération internationale en appliquant des mesures d'éloignement des navires qui ne satisfont pas à différents critères¹¹²². En France, l'« Accord de Malaga » a fait l'objet d'une circulaire du Secrétariat général de la

engagements chiffrés en matière de limitation et de réduction prévus à l'article 3, de façon à promouvoir le développement durable », Protocole de Kyoto, art.2, FCCC/INFORMAL/83, Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, Nations unies, 1998, <http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpfrench.pdf>, p. 3

¹¹¹⁸ Le CPMM a lors de sa quarante-deuxième session engagé une vaste étude sur les sujets relatifs à la question des émissions de gaz par les navires. L'objet principal de cette étude est d'envisager la réduction des émissions de gaz par les navires par différents moyens techniques, opérationnels et économiques. Cette étude a été menée en collaboration avec le Norwegian marine technology research institute (MARINSEK), le Det norske Veritas (DNV), le Centre for economic analysis (ECON) et le Département of engineering and public policy de la Carnegie Mellon University américaine.

¹¹¹⁹ Final report to the International Maritime Organization, Study of Greenhouse Gas Emissions from Ships, mars 2000, www.imo.org.

¹¹²⁰ Le Conseil a choisi lors de la Journée mondiale de la mer 2007 d'insister sur le dossier des émissions de gaz dans l'atmosphère et d'en faire une priorité, Journée mondiale de la mer 2007, réponse de l'OMI aux défis environnementaux actuels, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹¹²¹ Quatre-vingt-treize délégations nationales, un membre associé, dix organisations internationales et quarante-trois ONG ont été représentées du 22 au 26 mars 2010 au siège de l'OMI à Londres pour la soixantième session du CPMM. Suite au sommet de Copenhague dans le processus de la Convention cadre des Nations Unies sur le changement climatique (CCNUCC), les États membres de l'OMI réunis au sein du CPMM ne sont pas parvenus à l'adoption d'un texte. Compte tenu de la masse de documents de travail déposée avant la réunion du CPMM (plus d'une centaine), les discussions ont été orientées selon différents axes: les mesures techniques et opérationnelles pour l'augmentation de l'efficacité énergétique des navires, les mesures basées sur le marché, la définition des cibles de réduction des émissions concernant les transports maritimes et les autres questions relatives notamment au carbone noir et aux conditions de navigation dans l'Arctique. La nécessité d'accélérer les négociations sur le dossier de la pollution de l'atmosphère par les navires ont poussé le Secrétaire général MITROPOULOS à souligné lors de la clôture de la réunion: « *Global issues demand global solutions. Let the world learn from the lessons of Copenhagen so that the same mistakes are not repeated in Cancun. At the same time, let us build on the undeniable successes Copenhagen has scored, by providing a forum for Heads of State and Government to listen to and understand each other's problems, concerns, worries and sensitivities and, thus, pave the way for a more successful next round of consultations.* », www.imo.org (consulté en juin 2010)

¹¹²² MARQUES (C.), « A la recherche d'un fondement juridique pour l'Accord franco-espagnol de MALAGA relatif à la sécurité maritime », *ADMer*, Tome IX, 2003, p. 242 ; CARRENO-GUALDE (V.), « Nuevas medidas de prevencion de la contaminacion marina por buques adoptadas por Espana tras el accidente del Prestige : el acuerdo hispano-frances de 26 noviembre 2002 », *RED*, vol.LV, 2003, p. 290.

mer du 17 janvier 2003 ; il s'agit ici d'une entente bilatérale destinée à répondre à la crise générée par la répétition des accidents sur les littoraux atlantiques. Les mesures prises par les deux pays européens sont en contradiction avec le droit international qui prévoit l'implication de l'organisation internationale compétente et le respect d'une procédure spécifique¹¹²³. L'initiative franco-espagnole est alors perçue comme un moyen de pression sur l'OMI¹¹²⁴ et sur la Communauté européenne pour prendre de nouvelles mesures au lendemain du naufrage du *Prestige* au large des côtes de Galice.

B.2- L'action unilatérale régionale

357. Les travaux de l'OMI portent sur le trafic des navires et leurs conditions de déplacement. La pollution par les navires justifiait une approche universelle compte tenu de l'impact global des transports¹¹²⁵. Pourtant en 1974, la Convention d'Helsinki pour la protection du milieu marin dans la zone de la mer Baltique, remplacée à partir du 17 janvier 2000 par la Convention d'Helsinki de 1992, prévoit un régime plus sévère que les normes élaborées au sein de l'OMI¹¹²⁶. Les initiatives sur ce modèle restent toutefois limitées et la concurrence régionale provient aujourd'hui davantage d'une plus large implication de l'Union européenne.

358. L'Union européenne représente aujourd'hui une des importantes sources du droit de la navigation maritime. Son action vise parfois à combler les lacunes du système international qui ne permet pas une application efficace des normes¹¹²⁷. Sous couvert de cet objectif qui

¹¹²³ BEURIER (J.-P.), « La sécurité maritime et la protection de l'environnement », *DMF*, 645, février 2004, p. 110.

¹¹²⁴ OLLU (J.-J.), « Accords de Malaga pour faire évoluer le droit international ? », *JMM*, 31 janvier 2003, p.11 et s. Cette initiative franco-espagnole traduit la volonté de faire pression à la fois sur l'OMI et la Communauté européenne. Ces accords ont sans doute contribué à la négociation d'une zone marine particulièrement sensible pour la zone Europe de l'Ouest et au renforcement de la politique maritime européenne avec l'adoption des paquets Erika II et III. LALY-CHEVALIER (C.), « Les catastrophes maritimes et la protection des côtes françaises », *AFDI*, 2005, pp. 581-606. Au lendemain de la déclaration conjointe du président français et du chef de gouvernement espagnol, la presse relayait les craintes du Secrétaire général de l'OMI « *The Prestige sinking has stirred the debate about the IMO's status as an international regulator. France and Spain have banned single-hulled tankers from their Exclusive Economic Zones and the European Commission has proposed a phase-out timetable for single-hulled tankers that conflicts with that set in MARPOL. And William O'Neil doesn't like it* », IMO loses its prestige in Europe, *Fairplay*, 20 février 2003, p. 17.

¹¹²⁵ TREVES (T.), « L'approche régionale en matière de protection de l'environnement marin », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 596 ; Rapport du processus consultatif officieux ouvert à tous établi par la Résolution 54/33 de l'Assemblée générale des Nations Unies.

¹¹²⁶ C'est notamment le cas des dispositions relatives aux ordures des navires et à l'annexe V de la Convention MARPOL.

¹¹²⁷ La Communauté européenne a la faculté de rendre obligatoire pour ses États membres l'application des normes OMI soit en intégrant dans ses directives les conventions de l'Organisation, soit en reprenant le contenu des résolutions et normes non contraignantes adoptées par l'institution londonienne. Alexandra Bellayer-Roille en analysant la politique en matière d'obligations des États du pavillon, souligne que : « *Les imperfections*

devrait faire de l'Union européenne un allié privilégié de l'OMI, les institutions européennes ont développé une politique ambitieuse et innovante. Pourtant l'expérience a montré que parfois les normes européennes dépassent les prescriptions de l'Organisation internationale et la place dans une position de faiblesse¹¹²⁸.

359. En matière de sécurité maritime, l'Union européenne a mis en place un certain nombre de directives et particulièrement dans la perspective de répondre aux catastrophes écologiques intervenues sur le littoral européen. La démarche autonome de la Communauté, après le désastre des pétroliers *Érika* et *Prestige*, lui permet d'exercer tout son poids politique sur les travaux menés au sein de l'OMI¹¹²⁹. Les institutions européennes agissent comme partenaires de l'organisation internationale mais souhaitent, en cas de nécessité, pouvoir se soustraire au droit international afin de pallier ses faiblesses¹¹³⁰. L'unilatéralisme a des répercussions mondiales¹¹³¹ et les travaux de la Communauté européenne depuis les naufrages de l'*Érika* et

semblent donc justifier qu'un second intervenant se positionne comme relais opérationnel à l'effectivité de ces règles internationales », BELLAYER-ROILLE (A.), « Le contrôle par l'État du pavillon : vers des conditions communautaires d'immatriculation ?, Étude de la proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon, COM (2005) 586 final du 23 novembre 2005 », ADMO, Tome XXV, 2007, p. 231. Notons que l'Union européenne reconnaît le rôle de l'OMI et contribue à la reconnaissance des normes internationales. Le passage de navires en transit dans les zones exclusives des pays membres de l'UE constitue une menace pour le trafic ou l'environnement et nécessite l'intervention de l'institution internationale.

¹¹²⁸ REY-ANEIROS (A.), « Démarches effectives et de prévention dans l'offensive juridique internationale et communautaire pour une plus grande sécurité maritime : une croisade contre les pétroliers à simple coque », in CASADON RAIGON (R.) (Dir.), *L'Europe et la mer*, Bruxelles, Éditions Bruylant, 2005, p.500.

¹¹²⁹ Ainsi, les institutions européennes affirment leur volonté de s'associer aux travaux de l'OMI tout en conservant la liberté d'agir en dehors du cadre de l'OMI dans « l'intérêt de la sécurité », Résolution du Parlement européen sur le renforcement de la sécurité maritime (2003/2235(INI)), para 36.

¹¹³⁰ Les organes de la Communauté avouent volontiers qu'ils comptent agir pour accélérer la mise en place des dispositions internationales sans toutefois admettre de prendre des mesures unilatérales contraires aux intérêts de la négociation internationale. En ce qui concerne la pollution, la Commission adresse au Conseil et au Parlement européen ses intentions : COM/ 2002/ 0539, Annexe 2, 1.5 : « *Eu égard aux dispositions internationales, la législation communautaire régissant les transports maritimes et les aspects connexes ayant trait à la sécurité et à l'environnement repose sur quatre principes essentiels. Pour ce qui est de l'Organisation maritime internationale (OMI), la législation communautaire peut : garantir une application et une mise en œuvre harmonisées des réglementations de l'OMI dans l'UE, par exemple en ce qui concerne le contrôle par l'État du port ; renforcer la législation internationale au niveau communautaire, pour ce qui est par exemple des installations de réception des déchets dans les ports ; combler les lacunes de l'OMI, par exemple en ce qui concerne le commerce intérieur ; accélérer la mise en œuvre de la législation internationale, pour ce qui est par exemple des pétroliers à double coque.* ». Dans le cadre du paquet Erika III, l'objectif est ainsi formulé : « *La communauté européenne rend compte également de la nécessité toujours plus grande d'approfondir les règles existantes et leur application correcte, en remédiant aux carences constatées, en introduisant suffisamment d'entraide et de coopération entre les États, en leur permettant d'échanger leur pratique et leur savoir faire.* », COM(2005) 586, Directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon, du 23 novembre 2005, p. 2. Concernant l'application des normes par les États du pavillon, la Commission souligne deux faiblesses : « *L'existence d'un degré élevé de discrétion accordé à chaque partie contractante pour bénéficier d'exemptions ou de dérogations aux règles de base des conventions, le caractère non contraignant des mesures d'accompagnement adoptées sous forme de Résolution de l'OMI et considérées pourtant comme essentielles pour l'application efficace des dites obligations.* », p. 3

¹¹³¹ BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Thèse de droit, Rennes, Éditions Apogée, 2000, p.61.

du *Prestige*¹¹³² modifient les perspectives de travail de l'OMI. En effet, le développement galopant de l'arsenal normatif européen¹¹³³ influe sur l'action normative de l'Organisation. La pression européenne modifie son plan de travail et les paquets *Erika I*¹¹³⁴, *II*¹¹³⁵ et *III*¹¹³⁶ posent la question de l'articulation des politiques internationales et régionales en matière de sécurité maritime. Les insuffisances de l'OMI sont *de facto* soulignées par la prise d'initiative européenne et bien que certains voient dans cette initiative un moyen d'instaurer « *une fertilisation croisée entre le cadre réglementaire international et la législation communautaire* », d'autres déplorent la menace qui pèse sur le maintien de la coopération au sein de l'OMI¹¹³⁷. Dès lors, l'influence réciproque¹¹³⁸ entre les institutions semblent moins évidentes qu'en apparence et mérite une analyse plus approfondie. Ainsi, l'initiative européenne constitue une force positive qui prolonge l'action de l'OMI mais peut aussi avoir

¹¹³² Sur les politiques de la Communauté européenne en matière de sécurité maritime voir BELLAYER-ROILLE (A.), « Le contrôle par l'État du pavillon : vers des conditions communautaires d'immatriculation ?, Étude de la proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon, COM (2005) 586 final du 23 novembre 2005 », *ADMO*, Tome XXV, 2007, pp. 225- 247.

¹¹³³ L'action de la Communauté européenne s'explique notamment par les inégalités entre les États membres et plus particulièrement par l'évolution de la situation européenne due à son élargissement. L'entrée de Chypre et de Malte a suscité la méfiance des États membres de l'Union Européenne. Voir notamment FABREGOULE (C.), « L'élargissement de l'Union européenne et la sécurité maritime : à propos de la complaisance maritime de Chypre et de Malte », *ADMer*, Tome VII, 2002, pp. 313-331. Aujourd'hui les candidatures de la Bulgarie, de la Roumanie, de la Croatie ou de la Turquie déclenchent les mêmes inquiétudes. BELLAYER-ROILLE (A.), op cit., p. 228.

¹¹³⁴ COM (2000) 142 final du 21 mars 2000 Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur un premier train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Erika*.

¹¹³⁵ COM (2000) 802 final 10 décembre 2000 Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur un deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier *Erika*.

¹¹³⁶ COM (2005) 585 final du 23 novembre 2005 Communication de la Commission, troisième paquet de mesures législatives en faveur de la sécurité maritime dans l'Union européenne, p. 2.

¹¹³⁷ « *IMO's secretary General warned last week of the dangers of unilateral action in response to the loss of the Erika which he says « could end up in chaos* », « O Neil warns of unilateral chaos », *Fairplay*, 9 mars 2000, p. 2.

¹¹³⁸ Ainsi, Alexandra Bellayer-Roille, spécialiste de la sécurité maritime dans l'espace européen, soutient : « *seule cette influence réciproque peut en effet contribuer à l'instauration d'une concurrence équitable sur le plan mondial et garantir le maintien de la qualité actuelle des pavillons européens* », op cit., p. 227. Si le paquet *Érika III* est aujourd'hui en partie adopté, son acceptation sur le fondement de la codécision a été compliqué et source d'affrontement au sein des institutions européennes. Cette crise montre la difficulté de concilier les ambitions européennes et les résurgences souveraines des États membres. BRITZ (C.), « Paquet *Érika III* : le bras de fer entre les députés et les États membres se confirme », *Le marin*, 26 septembre 2008, p. 4. Le paquet législatif a été adopté en troisième lecture par le Parlement européen après plus de trois ans de négociations. « Accord minimal sur le paquet *Erika III* », *Le marin* du 17 octobre 2008, p. 4. Il regroupe 8 textes : Règlement du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires (CE n° 391/2009), Directive 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 (Directive 2009/15/CE), Règlement n° 392/2009 du Parlement européen et du Conseil relatif à la responsabilité des transporteurs de passagers par mer en cas d'accident, Directive concernant le respect des obligations du pavillon (2009/21/CE), Directive relative à l'assurance des propriétaires de navires pour les créances maritimes (2009/20/CE), Directive établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents dans le secteur des transports maritimes (2009/A18/CE), Directive relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information (2009/17/CE) et Directive relative au contrôle par l'État du port (2009/16/CE).

des effets néfastes sur sa crédibilité. La manière dont la communauté européenne a imposé la révision de la Convention MARPOL a mis en évidence la pression exercée dans le dossier des pétroliers à double coque¹¹³⁹. En effet, en 2000, la Commission a proposé un plan d'introduction accélérée des pétroliers à double coque aligné sur les limites d'âges et les échéances prévues par l'OPA Américain¹¹⁴⁰. En considération des mesures européennes, l'OMI a décidé l'avancement de son calendrier initial¹¹⁴¹, afin de pallier les inégalités générées par l'exclusion des pétroliers à simple coque des ports européens¹¹⁴². Ainsi, la révision de la Convention MARPOL, adoptée en 2003, reprenait les dispositions des mesures européennes : obligation de transporter les produits pétroliers dangereux exclusivement dans

¹¹³⁹ Les « doubles coques » sont une sorte d'enveloppe latérale et horizontale de deux mètres d'épaisseur ménageant un espace entre la coque et les citernes, elle sert de bouclier en cas d'échouement ou d'abordage et peut empêcher le déversement d'hydrocarbures en mer. Les propositions pour l'introduction des pétroliers à double coque sont largement antérieures à l'initiative européenne. Leur utilisation fut préconisée pour la première fois vers 1870 à l'époque des pétroliers en bois. L'accélération du calendrier d'introduction des pétroliers à double coque est motivée par la crainte de voir circuler dans les eaux européennes des navires ayant été rejetés des eaux américaines en vertu de l'Oil pollution act de 1990. COM(2000) 142 du 22 juin 2000, Proposition modifiée de la Directive du Parlement européen et du Conseil établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers; BOISSON (P.), « Du *Torrey Canyon* au *Prestige*, évolution de la réglementation sur les doubles-coques des navires pétrolier », *Bureau Veritas*, Paris, 2004. La Commission soulignait: «A la suite de la catastrophe provoquée par le naufrage du *Prestige* au large de la Galice en novembre 2002, les chefs d'État et de gouvernement européens sont tombés d'accord à l'unanimité sur la nécessité d'instaurer des mesures plus sévères à l'échelon de l'UE en faveur des pétroliers à double coque et de soumettre d'urgence une proposition officielle à l'Organisation maritime internationale afin que ces normes de sécurité plus strictes soient appliquées à l'ensemble de la flotte mondiale.», IP/03/1667, Sécurité maritime : l'OMI instaure de nouvelles règles mondiales en matière de double coque pour se rapprocher des nouvelles règles de sécurité de l'UE, 5 décembre 2003. EU versus IMO: which way now for tankers, *Shiprepair and conversion technology*, 3^{ème} numéro, 2003, p. 1.

¹¹⁴⁰ COM (2000) 142 du 22 juin 2000, Proposition modifiée de Directive du Parlement européen et du conseil établissant des exigences et des procédures harmonisées pour le chargement et le déchargement sûrs des vraquiers; GALIANO (E.), « In the Wake of the *Prestige* disaster : Is an Earlier Phase-out of single-Hulled oil tankers the answer? », *TMLJ*, vol. 28 numéro 1, 2003, pp. 113-133. Il faut noter que d'un point de vue purement technique l'efficacité de la double coque est contestée, Les pétroliers à « double coque » : une solution bonne mais perfectible, *Le marin*, 1^{er} mars 1996, p. 6. Pourtant, plusieurs facteurs techniques et économiques montrent que les pétroliers traditionnels constituent une plus grande menace et que la double coque présente plusieurs avantages: « le transport de pétrole dans des navires à double coque est plus sûr que celui réalisé dans des pétroliers ayant uniquement une tôle comme double bordage dans leurs œuvres vives, entre la cargaison et les eaux. En plus, les pétroliers de ces caractéristiques sont les plus anciens dont le fret est moins cher. Il faut ajouter à tout ceci, le fait que ce genre de navires est, également, destiné le plus souvent au transport de produits pétroliers lourds, moins intéressants du point de vue économique mais plus polluants. Finalement, une synergie perverse de facteurs qui tournent à une augmentation disproportionnée des probabilités de pollution de la part de ces pétroliers. », REY ANEIROS (A.), « Démarches effectives et de prévention dans l'offensive juridique internationale et communautaire pour une plus grande sécurité maritime : une croisade contre les pétroliers à simple coque », in CASADON-RAIGON (R.) (Dir.), *L'Europe et la mer*, Bruxelles, Éditions Bruylant, 2005, p.498.

¹¹⁴¹ Règlement CE n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 18 février 2002, relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalente pour les pétroliers à simple coque et abrogeant le règlement (CE) n°2978/94 du Conseil, Journal officiel L 64 du 7 mars 2002 modifié par le Règlement (CE) n° 1726/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003, journal officiel L 249 du 10 10 2003, REY ANEIROS (A.), op cit., p.498.

¹¹⁴² « *The European Parliament has decided to bring forward the dates for phasing in double hulled tankers, shaving as much as five years off the original timetable* », Double hulls, double standards- bunkers fuel twin-skin debate, *Fairplay*, 9 janvier 2003, p. 4-5.

des pétroliers à double coque, programme accéléré de retrait progressif des pétroliers à simple coque et extension précoce du régime spécial d'inspection des pétroliers¹¹⁴³. Avec l'élaboration d'un troisième paquet de mesures législatives relatif au transport maritime, la Commission européenne soulignait toutefois son souhait de « *garantir la sécurité maritime tout en renforçant la compétitivité de nos pavillons* »¹¹⁴⁴ : les huit textes qui le composent visent à garantir l'application des conventions internationales telles qu'adoptées par l'OMI mais aussi à renforcer la sécurité maritime à l'échelle régionale. Ainsi, Philippe Boisson considère que « *le 3^{ème} paquet ne crée pas une réglementation régionale qui aurait défavorisé l'industrie maritime européenne. Il montre l'exemple d'une Europe utile pour la sécurité maritime qui cherche à mieux appliquer les règles existantes entre le 27 États membres plutôt que de créer de nouvelles exigences en dehors du cadre de l'OMI.* »¹¹⁴⁵

360. Dans le cadre de sa politique environnementale, l'Union européenne comme les États-Unis a incité l'OMI à revenir sur le dossier des émissions de gaz générées par le transport maritime¹¹⁴⁶. Engagé depuis les années 1980, l'adoption en 2005 d'un Protocole à la Convention MARPOL souligne les premiers efforts des comités spécialisés. La question de la méthode de calcul des émissions produites par le transport maritime¹¹⁴⁷ a retardé la négociation des mesures concrètes. L'adoption de la Directive européenne¹¹⁴⁸ pour la qualité de l'air ambiant et un air plus propre pour l'Europe vient resserrer davantage l'étau autour de la négociation internationale et confirmer la nécessité d'adopter des normes internationales

¹¹⁴³ Les analyses conjoncturelles n'ont pas montré une hausse radicale des démolitions ce qui signifie que l'application de ces nouvelles dispositions doit être nuancée, Études des transports maritimes de 2006 rapport du Secrétariat de la CNUCED, www.cnuCED.org (consulté en juin 2010), p. 28.

¹¹⁴⁴ L'enjeu pour l'UE est de mettre en place une politique intégrée pour réaliser : « *un juste équilibre entre les dimensions économique, sociale, environnementale, de sûreté et de sécurité du développement des activités marines et océaniques, permettant ainsi à la fois la préservation des ressources et l'amélioration de la compétitivité, de la croissance à long terme et de l'emploi dans le secteur maritime.* », COM (2005) 585, Troisième paquet de mesures législatives en faveur de la sécurité maritime dans l'Union européenne, p. 3.

¹¹⁴⁵ BOISSON (P.), « L'adoption du 3^{ème} paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime », DMF, 705, 2009, p.587.

¹¹⁴⁶ Ainsi, lors de l'ouverture de la session du Sous-comité du transport liquide et de gaz, le Secrétaire général de l'Organisation Efthimios Mitropoulos, a souligné les risques liés à l'émergence de normes régionales et nationales et à l'existence d'un « *Patchwork of differing regulations* », IMO urges end to unilateral ship emission rules, *Lloyd's List*, 17 avril 2007, p. 3. Sur la pollution atmosphérique par les navires, voir LIN (B.) et LIN (C-Y), « Compliance with international emission regulations : reducing the air from merchant vessels », *Marine Policy*, vol. 30, mai 2006, pp. 220-225 ; LONDON (C.), « Le Protocole de Kyoto : enjeux et réponses communautaires », *Revue Environnement*, janvier 2002, pp. 8-11 ; BIDEF (P-H), « Le transport maritime et l'atmosphère », *LRM*, n° 482, juillet 2008, p. 55.

¹¹⁴⁷ International Maritime Organization, Study of greenhouse Gas Emission from ships, Issue n° 2- 31 mars 2000.

¹¹⁴⁸ « *The commission also continues to push for substantial emissions reductions from ships at the International Maritime Organization and it is committed to bringing forward proposals for community measures should the IMO fail to deliver sufficiently ambitious proposals as foreseen in 2008* », PE-CONS 3696/07, Projet de Directive sur la qualité de l'air ambiant et un air plus propre pour l'Europe.

propres au secteur maritime¹¹⁴⁹.

361. La concurrence normative et l'escalade réglementaire ne sont toutefois pas l'apanage du transport maritime mais la spécificité du droit de la navigation montre que le rôle de l'OMI est très particulier : sa capacité à centraliser les questions relatives au transport ne peut être compensée par un autre modèle de coopération existant; dans ce sens, le morcellement normatif menace la continuité de son action normative et peut entraîner l'accentuation des risques.

PARAGRAPHE II: LES RISQUES LIÉS AU MORCELLEMENT NORMATIF

362. L'initiative unilatérale d'un État ou d'un groupe d'États a nécessairement des répercussions sur l'ordonnement juridique à l'échelle internationale. Si ces actions peuvent parfois stimuler la coopération internationale, l'OMI est systématiquement menacée par ces pratiques. L'unilatéralisme affaiblit la norme universelle (A) et l'OMI (B)¹¹⁵⁰.

A- Les risques liés à l'affaiblissement de la norme universelle

363. Le transport maritime est par essence une activité internationale¹¹⁵¹. L'environnement normatif de la navigation maritime est hétéroclite : certaines normes se complètent alors que d'autres sont en concurrence. La pluralité normative rend le droit inintelligible et favorise l'insécurité juridique¹¹⁵² (A.1) et les inégalités (A.2).

A.1- L'insécurité juridique

¹¹⁴⁹ Le droit communautaire en la matière comprend trois textes qui s'appliquent au transport maritime: Directive établissant un système de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté au titre des mécanismes de projet du Protocole de Kyoto (2004/101/CE), Directive afin d'améliorer et d'étendre le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre (2009/29/CE) et Directive en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre (2009/30/CE).

¹¹⁵⁰ Rappelons ici les mots du Secrétaire Général W.O NEIL sur les effets potentiels de l'unilatéralisme: «*damage the concept of universality in the regulation of shipping, discriminate against other regions of the world, have negative repercussions on the supply of oil, undermine the authority of IMO, confuse the industry as to which regulations prevail and permit other regions to create their own regimes if in disagreement with IMO*», www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹¹⁵¹ Comme le soulignait Thomas A. MENSAH, reprenant les formules figurant sur le site internet de l'OMI lors du séminaire relatif au conflit de normes organisé en l'honneur du Professeur Francis CADWALLADER, « *The shipping industry is international in all its aspects. The Ownership and management chain surrounding any ship can embrace many countries and ships spend their economics life between different jurisdictions, often far from the country of registry.* », MENSAH (T. A.), Law making and implementation in international shipping: which laws do we obey, Tenth Cadwallader memorial lecture, www.london-shipping-law.com, p.1, (Consulté en février 2010)

¹¹⁵² Concernant la sécurité maritime, Philippe BOISSON soutient : « *Une réglementation de la sécurité maritime qui s'élabore en dehors des mécanismes normatifs traditionnels, c'est-à-dire des conventions multilatérales signées dans le cadre des organisations internationales, devient signe d'incertitude juridique et d'arbitraire* », BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p.232.

364. Pour être efficace, le droit de la navigation maritime doit être stabilisé¹¹⁵³. Le risque n'est pas uniquement maritime mais intervient aussi dans les rapports juridiques entre les différents acteurs¹¹⁵⁴. L'adoption d'une norme nationale ou régionale différente des accords adoptés à l'échelle internationale modifie l'équilibre des marchés. La coexistence de plusieurs échelles normatives complique l'application du droit. Lors d'un déplacement, le navire doit se conformer à une réglementation différente selon sa localisation¹¹⁵⁵. Le droit applicable au trafic est alors difficile à mettre en œuvre et n'incite pas les professionnels à respecter leurs obligations.

365. Divers exemples montrent les situations litigieuses résultant de la contradiction des normes dans l'ordre interne des États. Les conflits de normes peuvent émerger de l'incompatibilité d'une disposition nationale avec une mesure internationale adoptée au sein de l'OMI. Cette situation aurait été à déplorer si les États-Unis avaient ratifié la Convention de 1984 relative à la responsabilité civile en cas de pollution et l'Accord de 1992 relatif au FIPOL. Les limites de responsabilité prévues par l'Oil Pollution Act adopté en 1990 ne correspondent pas aux dispositions des standards internationaux. Le conflit de normes peut intervenir aussi entre les textes adoptés à l'échelle régionale et les conventions internationales. Un récent jugement rendu par la CJCE témoigne des difficultés de concilier les trois niveaux que sont les normes internationales, régionales et nationales. La justice britannique a été saisie par INTERTANKO au motif que certaines dispositions de la Directive

¹¹⁵³ La stabilisation du droit de la navigation maritime implique la prise en compte du pluralisme juridique du secteur. Le pluralisme est considéré comme un phénomène : « *au centre de deux forces opposées l'une poussant vers une fragmentation du droit international et l'autre vers une inter-connectivité et une cohérence entre les ordres juridiques.* », COMTOIS-DINEL (E.L.), *La fragmentation du droit international : un changement de paradigme.*, *Lex Electronica*, vol 11 n° 2, 2006, p.10. Dans le domaine de la navigation maritime, la fragmentation du droit met en évidence les insuffisances du droit international et crée des situations juridiques complexes et diversifiées. Le pluralisme juridique augmente le risque maritime et engendre des inégalités au sein du secteur maritime. Ainsi, la rigueur des États et les moyens mis en œuvre pour réduire le risque maritime est un facteur essentiel de la sécurisation du transport maritime. L'intégration des conventions internationales dans le droit interne et leur mise en œuvre supposent un investissement considérable que certaines nations ne sont pas en mesure de fournir. Ainsi, le risque maritime est repoussé aux frontières des pays développés ce qui entraîne l'émergence d'une sécurité maritime à deux vitesses. DUJARDIN (B.), *Sécurité maritime et tiers monde : la leçon du Joola*, *LRM*, février 2003, n° 464, p. 5.

¹¹⁵⁴ Dans un sens abstrait, la sécurité juridique représente « *la garantie de tout système juridique de protection tendant à assurer, sans surprise, la bonne exécution des obligations, à exclure ou au moins à réduire l'incertitude dans la réalisation du droit.* » CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, PUF, Paris, 2007, p. 853.

¹¹⁵⁵ « *Without internationally recognized and accepted standards, you might have the ludicrous situation that a ship leaves country A bound with cargo for country B, fully compliant with country A's requirement for ship design, construction, equipment, manning and operation only to find that country B has its own, different requirements. Clearly there has to be a common approach, so that ships can ply their trade around the world and that countries receiving foreign ships can be confident that, in accepting them, they do not place their safety, security and environmental integrity at an unreasonable risk.* », J/9015, *International shipping-carrier of world trade*, *World Maritime Day 2005*, www.imo.org, p. 9.

2005/35 du 7 septembre 2005 auraient violé la CMB et la Convention MARPOL. L'affaire a été renvoyée devant la Cour de justice des Communautés européennes pour que celle-ci juge de la validité de la directive européenne¹¹⁵⁶. La Cour a rappelé que les accords internationaux conclus par la Communauté priment sur les actes de droit communautaire, or celle-ci n'est pas Partie à la Convention MARPOL, largement ratifiée par les États européens, par conséquent la Cour considéra que la Directive ne pouvait être invalidée au titre de la Convention MARPOL¹¹⁵⁷. La solution retenue par la juridiction européenne ne contribue pas à l'harmonisation des normes mais augmente la pression sur l'OMI. La position de la Cour plaide en faveur du renforcement des relations entre l'OMI et les instances européennes.

366. En créant une situation d'insécurité juridique, les forces normatives retardent le règlement des litiges et remettent en cause l'application effective des standards internationaux. Dans le même temps, lorsque les initiatives unilatérales sont plus sévères que la norme internationale, elles contribuent à stimuler les négociations vers une solution normative plus efficace.

A.2- Le déséquilibre concurrentiel

367. La concurrence normative entre les États ou les régions est un facteur aggravant des dangers maritimes car elle provoque leur déplacement¹¹⁵⁸ ou leur augmentation¹¹⁵⁹.

¹¹⁵⁶ CJCE, 3 juin 2008, aff.C-308/06, Intertanko e.a/ secretary of State for transport.

¹¹⁵⁷ Dans son arrêt, la CJCE souligna que « la Communauté peut par conséquent imposer en principe aux États membres des mesures qui sont contraires à leurs obligations de droit international...Les États membres ne peuvent en principe pas invoquer à l'encontre du droit communautaire les conventions conclues après l'adhésion ». Dans l'affaire, la question de la validité de la Directive par rapport à la CMB a aussi été posée. VIAL (C.), « Les doutes sur la validité de la directive 2005/35/CE sont levés ; note sous Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE), 3 juin 2008, Intertanko e.a., affaire numéro C-308/06 », *Revue environnement*, août 2008, 8-9, pp. 38-41 ; Aperçu de la jurisprudence communautaire, *DMF*, 696, 2008, pp. 865-867 ; DOPAGNE (F.), « Arrêt « Intertanko » : appréciation de la validité d'actes communautaires au regard de conventions internationales (MARPOL 73/78, Montego Bay) », *Journal de droit européen*, n°152, 2008, pp. 241-243.

¹¹⁵⁸ Au moment où l'Union européenne a proposé au sein de l'OMI l'adoption de limites plus élevées que celles envisagées par les conventions OMI, les experts craignaient un déplacement du risque : « *The spectre of regional fund also fuelled concerns that sub-standard ships and less reliable tankers would gravitate to non-european waters, increasing the potential risks of accidents there.* », « Some future developments in liability and compensation for Environment Damage at Sea ». Sur la proposition communautaire, voir notamment VAN DER MENSBRUGGHE (Y.), « Sécurité maritime et protection de l'environnement maritime en l'an 2000 : des réactions de la Communauté européenne à l'affaire de l'Erika et du quibusdam aliis », *ADMé*, Tome V. : 2000, p. 177.

¹¹⁵⁹ Sur les navires sous normes et les mauvaises performances des États du pavillon voir GIANNI (M.), « Real and present danger : Flag state failure and maritime security and safety », Rapport produit pour ITF et WWF, Oslo/ London, Juin 2008, www.assets.wwf (consulté en juin 2010). Il existe un mouvement de ghettoïsation du transport maritime dans les régions du sud qui sont mal armées pour résister aux contraintes économiques. Le manque de rigueur dans l'application des normes internationales permet des pratiques peu scrupuleuses qui ont pour effet d'augmenter les risques maritimes dans certaines zones. Ainsi, à l'occasion des conclusions du Colloque Safer seas tenu à Brest en 2007, Elie Jarmache, chargé de mission au SGMé, soutient que le niveau régional est approprié à l'action en faveur de la sécurité maritime mais concède : « *quelques limites que l'on doit*

L'intégration différenciée des normes par les États du pavillon est à l'origine de la complaisance : les armateurs indépendamment de tout lien substantiel avec leur pavillon recherchent le registre le plus avantageux pour leurs affaires¹¹⁶⁰. Le choix du pavillon est guidé par des considérations législatives car le coût d'exploitation d'un navire et les conditions de rentabilité sont étroitement liés aux contraintes qui résultent du régime juridique instauré par un État¹¹⁶¹. Les conséquences de ces rapports concurrentiels sont principalement le non-respect partiel ou total des engagements internationaux¹¹⁶². Dans le même sens, le contrôle par l'État du port, considéré aujourd'hui comme un facteur positif d'application des conventions internationales¹¹⁶³, favorise la mise en place de structures nationales ou régionales qui peuvent créer des inégalités entre les territoires. Le choix des escales d'un navire s'effectue en fonction de la destination des marchandises et du coût que représente l'entrée dans un port. Là encore, l'entrepreneur cherche à augmenter ses gains en optant pour la solution la plus rentable. Enfin, les ports sont également des entités commerciales dont l'objectif est de générer des bénéfices. Dans le cadre de leurs activités, les lois du marché influent sur le respect des normes et peuvent engendrer de nouveaux risques.

relever... qui tiennent à l'existence de disparités parfois marquées dans les statuts des régions selon les États. ». Il témoigne en faveur d'une coopération interrégionale en parlant de « *risque partagé* », Saferseas 2007 : Pour des mers plus sûres et plus propres, Colloque tenu du 9 au 12 octobre 2007 à Brest. Rappelons que sont considérés comme des navires sous normes : « *des navires qui, du fait de leur état matériel, de leur mode d'exploitation ou de la composition de leur équipage ne répondent pas aux normes fondamentales de navigabilité et représentent donc une menace pour la vie et/ou l'environnement.* », Rapport OCDE, *La navigation sous normes : le coût pour les utilisateurs*, janvier 2001, p. 7.

¹¹⁶⁰ « *Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'observation des règles et des normes internationales en vigueur* », OCDE/GD(96)4 ; LACOSTE (R.), TERRASSIER (N.) et UGEN (M.), « Pour comprendre « *Érika* » : qualité et logique économique », ISEMAR, synthèse n° 23, février 2000.

¹¹⁶¹ Le ministère chinois en charge de la communication, au travers des propos de son vice-ministre Weng Mengyong, livrait au journal fairplay : « *Countries that offer flags of convenience usually charge a small amount in registration fees, but do not have sound safety supervision system* », « *China slams FOC safety record* », Fairplay International Shipping Weekly, 27 juin 2007.

¹¹⁶² « *La navigation sous normes: le coût pour les utilisateurs* », préparé pour le Comité des transports maritimes de l'OCDE par SSY Consultancy & resarch Ltd, 2001. Le Comité des transports maritimes de l'OCDE, à l'instar d'autres organisations du monde maritime, a adopté une position sans équivoque sur les navires sous normes immatriculés par des États du pavillon peu exigeants: « *sub-standard ship carry with them a higher than normal risk of being involved in serious incidents, which impose large costs on communities, including loss of life and environmental damage...the Committee notes the large number of international maritime convention that if effectively implemented would deal with problem of sub-standard shipping. However, the Committee also notes with great concern that there is clear evidence that these conventions are often applied ineffectually or inconsistently, and therefore urges all flag states to ensure that these conventions are effectively implemented in their jurisdictions* », Policy Statement on Sub-standard shipping by the Maritime Transport Committee of OECD (2002) cité dans A/59/63, le rapport du Secrétaire général: groupe consultatif sur l'application par les États du pavillon Ocean and the law of the sea, Nations Unies, 5 mars 2004.

¹¹⁶³ HARE (J.), « Un traitement de choc pour une industrie malade », *Georgia journal of international and comparative law*, vol. 26-3, 1997; SCHIANO DI PEPE (L.), « Port State Control as an instrument to ensure compliance with International Marine Environmental obligations », in *International Maritime Environmental law*, Éditions A Kirchner, Kluwer Law international, 2003, pp. 137-156; « Port State Control as a measure of Performance of Flag States », in GIANNI (M.), *Real and Present Danger: Flag State failure and Maritime Security and Safety*, WWF & ITF, juin 2008, p. 18.

La mise en œuvre des normes internationales suppose un investissement supporté par l'État et les opérateurs. Le coût des infrastructures nécessaires au respect des standards internationaux peut ralentir ou empêcher la mise aux normes des équipements. Dans ce cadre, l'ensemble du dispositif repose sur le contrôle des administrations et les politiques portuaires sont particulièrement disparates entre les États et à l'intérieur même des États¹¹⁶⁴. Ainsi, les obligations qui résultent de l'adoption du Code ISPS sont transposées dans l'ordre interne laissant toutefois apparaître des situations très différentes en considération du coût lié au respect de ses prescriptions en matière de sûreté maritime¹¹⁶⁵.

368. Les politiques protectionnistes contribuent à orienter la négociation internationale vers un régime de sécurité plus stricte. Les flux mondiaux nécessitent toutefois une approche globale de la réduction du risque maritime. Si le processus de négociation au sein de l'OMI n'est pas satisfaisant, son affaiblissement n'est en revanche pas souhaitable.

B- Les risques liés à l'affaiblissement de l'OMI

369. L'action de l'OMI s'inscrit dans un contexte de fragmentation du régime juridique applicable aux droits maritimes en général¹¹⁶⁶ et au droit de la navigation en particulier¹¹⁶⁷.

¹¹⁶⁴ Ainsi, Laurent FEDI souligne l'incompatibilité entre un traitement universel du transport maritime et l'absence d'une approche globale de la problématique portuaire sous l'égide de l'OMI. Il insiste notamment sur la disparité des régimes juridiques et l'insécurité qui en résulte : « *Les autorités portuaires sont en mesure d'imposer leurs réglementations locales avec des capitaines souvent confrontés à des spécificités juridiques différentes au sein même d'un État. Or, si cette liberté permet de tenir compte réglementairement des aspects locaux, elle peut conduire à une défiance ou un sentiment d'insécurité juridique de la part des opérateurs du navire.* », FEDI (L.), « Le cadre juridique international de l'exploitation des installations portuaires », *DMF*, 694, 2008, p. 645

¹¹⁶⁵ Ce constat ressort de l'étude menée par la CNUCED, UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1, *Maritime security : ISPS Code implementation, costs and related financing*, p. 41. Robert Rezenthel souligne notamment la difficulté pour les pays en voie de développement de s'aligner sur les standards internationaux, REZENTHEL (R.), « La sûreté maritime dans les pays en voie de développement », *Revue congolaise des transports et des affaires maritimes*, 4/2006, p. 44.

¹¹⁶⁶ L'ouvrage *Droits maritimes* porte sur le droit international de la mer, le droit maritime commercial, le droit du navire, le droit social des gens de mer, le droit du littoral, le droit des ports, le droit des pêches maritimes, le droit des ressources non vivantes et la protection de l'environnement marin. Le rapprochement de ces différentes thématiques souligne l'importance d'une étude coordonnée des différents aspects juridiques de la mer. Ainsi, comme le précisent les auteurs de cet ouvrage de référence : « *Les droits maritimes sont le reflet du danger que représente la présence de l'homme en mer. Les règles du droit positif en sont l'illustration car elles cherchent d'abord à protéger ceux qui acceptent de braver l'océan. Ces droits sont thématiques, complémentaires et possèdent de larges zones de recouvrement interdisciplinaire.* », BEURIER (J.-P.) (Dir), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p. 4.

¹¹⁶⁷ L'expression fragmentation du droit est empruntée. Elle n'est pas propre au droit de la navigation maritime mais caractérise l'ordre juridique dans son ensemble. Ainsi, on peut faire référence au pluralisme, au désordre ou encore à l'éclatement du droit. Cette notion renvoie à la multiplication des conflits systémiques et normatifs qui découleraient de la diversification du droit et qui mettraient en péril son unité. Sur le discours doctrinal relatif à la fragmentation du droit international et l'évolution de la pensée, voir notamment MARTINEAU (A-C), « La fragmentation du droit international : un renouvellement répété de la pensée ? », http://www.esil-sedi.eu/english/Paris_Agora_Papers/Martineau.PDF (consulté en février 2010)

Ses travaux doivent prendre en compte la déterritorialisation du transport maritime¹¹⁶⁸ pour contribuer à l'unification de l'encadrement de la navigation¹¹⁶⁹ et à l'émergence d'un droit universel¹¹⁷⁰. Cet objectif suppose de réunir une capacité normative suffisante pour passer d'une communauté interétatique basée sur la coexistence de systèmes juridiques nationaux à un modèle solidaire fondé sur des valeurs et des principes communs. L'objectif est donc de réduire les effets d'une fragmentation ou d'un éparpillement trop important¹¹⁷¹ afin de renforcer l'environnement normatif¹¹⁷². Pour ce faire, l'OMI apparaît comme le maillon

¹¹⁶⁸ Le terme déterritorialisation peut être interprété de différentes manières. Il fait référence dans le domaine du transport maritime à l'effacement de l'État territorial traversé par des flux transnationaux. La déterritorialisation entraîne un affaiblissement des contrôles d'accessibilité du territoire étatique et résulte de la globalisation des échanges. La déterritorialisation de la navigation maritime s'inscrit dans un mouvement plus vaste du droit international. Sous l'effet de la globalisation économique et du développement des réseaux entre acteurs économiques à l'échelle des stratégies mondiales, l'État perd la maîtrise de son territoire et il est soumis à l'influence de la concurrence et des lois du marché économique. Sur la mondialisation du droit et l'évolution du droit international voir notamment DELMAS-MARTY (M.), « La mondialisation du droit », in BAECHLER (J.) et KAMRANE (R.) (Dir.), *Aspects de la mondialisation politique*, Académie des sciences morales et politiques, Cahier des sciences morales et politiques, Paris, PUF, 2003, pp.67-80. Sur la globalisation du transport maritime et la mondialisation juridique, voir notamment LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005, pp.65-102.

¹¹⁶⁹ Considéré pour certains comme une mécanique d'intégration parfaite, l'unification est entendue ici comme un processus permettant de concilier les rapports de plusieurs ordres juridiques. La fragmentation du droit ne doit pas être subie mais la coordination des ordres juridiques peut seul permettre l'émergence d'un régime juridique efficace propre à la navigation maritime. Dans cette perspective, l'action de l'OMI est d'autant plus nécessaire que la solidarité interétatique dans le champ du droit de la navigation maritime est essentielle. Sans ce rapprochement entre les acteurs du secteur maritime, le transport maritime ne serait qu'une lutte commerciale n'offrant pas les garanties nécessaires à la sécurisation de la navigation maritime et à l'égalité de tous devant les activités maritimes.

¹¹⁷⁰ Le droit universel de la navigation maritime résulte, dans notre étude, de l'harmonisation des régimes juridiques nationaux, régionaux et internationaux relatifs aux conditions matérielles du transport maritime. Il est selon une interprétation audacieuse, le but de l'OMI tel que le prévoit l'article 1 de sa Convention constitutive par la mention : « instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ». Ainsi, à l'occasion des soixante ans de l'Organisation, Efthimos Mitropoulos soulignait l'idéal pour lequel l'OMI travaille : « *The celebrations will also provide an opportunity for us all to turn our thoughts to the Organization's founders and all those indefatigable servants of IMO's noble ideals and objectives, whose hard work, commitment and dedication have helped create the solid edifice of an all global regulatory regime for shipping –the edifice, which we have inherited from our predecessors, of which we are very proud and which it is our heavy responsibility to pass on to our successors as intact, complete and comprehensive as possible.* », www.imo.org (consulté en février 2010)

¹¹⁷¹ Sur la fragmentation du droit de la navigation maritime, plusieurs causes sont généralement mises en avant. En effet, la diversification des questions juridiques liées au transport maritime explique en partie ce phénomène avec notamment le développement du droit de l'environnement ou du droit économique ; MORIN (M.), « Le droit maritime : diversité ou fragmentation », *ADMO*, Tome XV, 1997, p. 286. Ensuite, la diversification des sources normatives qui interviennent en matière de transport maritime entraîne l'hétérogénéité des règles et leur prolifération, voir notamment BOISSON (P.), « La problématique des normes », *ADMO*, Tome XVI, 1998, p. 176. L'internationalisation du droit de la navigation maritime et l'émergence de nouveaux enjeux liés à la navigation maritime contribuent pendant la seconde moitié du XX^{ème} siècle, à l'émergence d'une nouvelle approche de la navigation maritime avec une réglementation plus prolifique, HESSE (P.-J.), « Deux siècles de bouleversements », in BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droit maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p. 59 et s.

¹¹⁷² Un régime juridique mal défini à l'échelle internationale peut entraîner des conséquences particulièrement graves qui remettent en cause la sécurité des espaces maritimes. L'exemple des navires en détresse et de leur accueil dans des ports refuges montre la problématique juridique liée à l'adoption successive d'instruments internationaux et à leur mise en œuvre différée au sein des États. Dans ce cas, la nécessité d'une codification uniforme du droit des navires en détresse apparaît pressante. Sur la question des lieux de refuge, l'OMI ne

central de la chaîne du transport maritime et sa disparition ou sa neutralisation ferait craindre l'éclatement total du secteur maritime et sa déréglementation.

370. L'Organisation prend très au sérieux les pressions exercées sur son processus décisionnel. Les conséquences du blocage des négociations en raison de l'initiative isolée d'un État compromettent la progression des normes universelles. La disparition ou la fragilisation de l'OMI pourrait laisser place à différents *scenari*: l'éclatement du mandat entre les autres institutions spécialisées de l'ONU avec une nécessaire redéfinition du partage de compétences, la disparition totale des systèmes de coopération entre les États impliqués dans le transport maritime et enfin la création d'une nouvelle institution. Les difficultés liées à une autre répartition des compétences ou à la création d'une organisation laisseraient le monde maritime dépourvu d'instance internationale d'échanges sur les conditions techniques du transport maritime. La carence institutionnelle face au développement continu du transport maritime ouvrirait sans doute une brèche qu'il serait alors difficile de refermer. Les évolutions techniques et les bouleversements du marché nécessitent la continuité de la coopération internationale. L'absence de coopération ou d'enceinte de concertation détruirait le lien entre les experts de tous les États et la dynamique normative internationale. L'accumulation du retard serait alors difficilement rattrapable.

371. Dans le secteur maritime, le passage d'une action collective vers une approche individuelle des États peut être tentant. Pourtant, depuis sa création en 1948, l'Organisation a su mettre en place une structure de coopération et de négociation entre les nations maritimes. Aujourd'hui, sa seule force réside sans doute dans la reconnaissance morale de son travail. Si, par l'action unilatérale répétée de certains États soucieux de protéger leurs intérêts, l'OMI est mise en danger, les normes n'auront plus la dimension internationale pourtant nécessaire à la gestion de la navigation maritime¹¹⁷³. En tant qu'organisation des Nations Unies, elle contribue à la discipline des États qui en participant à ses travaux lui permettent d'exercer une

considère pas, selon la Directrice des affaires juridiques, qu'un traité international en la matière soit un objectif prioritaire. L'élaboration d'une convention internationale reste pourtant en débat au sein du CMI et d'autres associations internationales du secteur maritime. Le Professeur Von Hooydonk soulignait, en ce sens, qu': « *une réglementation juridique équilibrée pour les États présente, outre une contribution à la préservation de l'environnement marin, des avantages supplémentaires considérables, comme un surcroît de sécurité juridique pour les administrations, l'évitement des distorsions irrationnelles et indésirables de la prise de décision dues à des considérations de politique locale et autres, une clarification de la position des autorités portuaires, une exonération de responsabilité pour les États ou pour les autorités compétentes lorsque l'accès est autorisé et peut être encore d'autres incitants.* » VON HOOYDONK (E.), « Développements récents en matière de lieux de refuge pour navires en détresse (2004-2006) », *ADMO*, Tome XXV, 2007, p. 269.

¹¹⁷³ Sur le risque et le droit international: MARCHIARO (R.), « La prise en compte du risque majeur par le droit international », Communication lors des journées d'études *Dimensions internationales des risques majeurs : quels problèmes juridiques ?*, Faculté de droit et des sciences politiques de Nantes, janvier 1997, pp. 13-20.

mission de surveillance ; son processus de négociation et de dialogue contribue à réduire les risques de conflits interétatiques sur le développement des activités de transport ; enfin, son action s'appuie en partie sur la solidarité entre les États qui favorise la reconnaissance universelle des standards. Cette mission essentielle se concrétise principalement par son programme de coopération technique. Ses moyens sont certes limités mais ont le mérite d'exister.

372. Les limites de l'action de l'Organisation expliquent l'engagement d'initiatives unilatérales. L'OMI doit donc réformer son action en considération des nouveaux défis vers une coordination toujours plus perfectionnée des échelons normatifs¹¹⁷⁴. Le rapprochement des politiques maritimes doit s'accroître sans porter atteinte au pluralisme des systèmes nationaux, régionaux ou locaux.

SECTION 2 : RENFORCER L'ACTION COMMUNE DE SES MEMBRES

373. Le droit de la navigation maritime s'applique à une activité transnationale et doit par conséquent s'appuyer sur des normes universellement reconnues. Les initiatives de l'OMI pour légitimer ses mesures, élargir son réseau de consultation, accélérer la prise de décision ou orienter son action normative visent à améliorer les conditions de navigation et à sécuriser les rapports juridiques de la chaîne de transport maritime. L'internationalisation du droit a contribué à la fragmentation des sources normatives qui peut conduire à des interférences entre les normes. La nécessité d'ordonner ces différentes sources apparaît donc essentielle tant les conflits entre textes limitent l'effet d'un dispositif juridique international. Trois schémas stratégiques se distinguent¹¹⁷⁵ : la coordination, l'harmonisation¹¹⁷⁶ et

¹¹⁷⁴ « One very important challenge that faces IMO, but which again has potentially for reaching consequences, is the preservation of unity among the Organization's members. As stressed earlier on, the very structure of shipping, in which the prime assets physically move between countries, between different regions of the world and, therefore, between different legal regimes, makes internationally agreed and universally applied standards an absolute prerequisite there is simply no room for unilateralism or even regionalism in the regulation of shipping, unless of course the need for regional standards has been recognized and sanctioned by IMO itself, such as in the case of the Stockholm Agreement ro-ro passenger ship damage stability standards or the MARPOL Special Areas and particularly Sensitive Sea areas (PSSAs). », J/9015, International shipping-carrier of world trade, *World Maritime Day 2005*, p. 13, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹¹⁷⁵ La distinction en trois catégories n'est qu'indicative, elle présage d'une importante diversité des tentatives d'ordonner le pluralisme tel que cherche à le démontrer l'auteur des forces imaginantes du droit. DELMAS-MARTY (M.), *Les forces imaginantes du droit (II), le pluralisme ordonné*, Paris, La couleur des idées, Éditions du Seuil, 2005, pp. 36 et s.

¹¹⁷⁶ Dans le cadre de l'harmonisation, la cohérence est assurée par une verticalisation des interactions, elle implique un retour vers la hiérarchie, assouplie toutefois par la reconnaissance d'une marge nationale d'appréciation. Une harmonisation du droit est toutefois complexe car elle suppose d'être confiée à une autorité supérieure, or la désignation d'un organe international semble difficile dans un secteur où tant d'institutions participent à l'enrichissement de l'environnement normatif. En outre, ces institutions fonctionnent le plus souvent selon des modalités différentes et sont toutes limitées par la souveraineté des États.

l'unification¹¹⁷⁷. En tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, l'OMI contribue au renforcement des normes techniques relatives à la navigation maritime et l'efficacité de ses travaux dépend en partie des rapports qu'entretiennent les différentes sources normatives. Comme nous l'avons vu l'absence de coordination accentue les dangers de la navigation maritime or la coordination des initiatives particulières ne peut émaner que d'un organe international. Les efforts de l'Organisation doivent donc garantir la structuration des régimes juridiques (PARAGRAPHE I) ce qui suppose de développer sa capacité d'action pour valoriser les instruments à vocation universelle (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I- LA GARANTIE D'UN ORDRE JURIDIQUE STRUCTURÉ

374. L'efficacité des réglementations relatives à la navigation maritime dépend notamment de leur articulation. La prise en compte des dangers liés au développement des activités maritimes s'appuie sur la cohésion des normes¹¹⁷⁸. L'émergence d'un ordre maritime international constitue dès lors l'objectif prioritaire de l'Organisation¹¹⁷⁹. Ses travaux sur les échelons normatifs s'envisagent sur deux axes: amplifier l'adhésion des membres à ses travaux (A) et coordonner les diverses initiatives (B).

A- Amplifier les effets d'une adhésion massive

375. L'OMCI fut créée en 1948 pour permettre aux États de s'associer dans l'exercice de leur compétence normative en matière de navigation maritime et pour centraliser les échanges de vues dans ce domaine¹¹⁸⁰. Ses fondateurs déclaraient assurer ainsi la cohérence des règles

¹¹⁷⁷ L'unification du droit suppose la reconnaissance d'un lien hiérarchique entre une norme internationale et les autres normes sans admettre aucune marge d'appréciation. La Professeure Mireille Delmas-Marty précise : « L'unification qui n'admet aucune marge, suppose la fusion des systèmes, ou plus modestement des concepts juridiques, au profit d'une norme unique qui pourra être imposée au nom d'une stricte hiérarchie des normes. », DELMAS-MARTY (M.), *op cit*, p. 36. Une unification est difficilement envisageable tant les particularités culturelles, géographiques, techniques et juridiques caractérisent le secteur maritime.

¹¹⁷⁸ Notons, à l'instar d'Isabelle Duplessis, que le droit international, compte tenu de l'absence de fondement hiérarchique en son sein, se base sur une logique de coordination. DUPLESSIS (I.), « Le Vertige et la soft law : réactions doctrinales en droit international », *Revue québécoise de droit international* (Hors série), 2007, p. 247

¹¹⁷⁹ A l'occasion du 60^{ème} anniversaire de l'Organisation, son Secrétaire général soulignait: « *In 1948, a new spirit of global unity was in the air and the first glimpses of a new world order on the horizon combined to cause a number of far-sighted nations to draw up the blueprint for an international organisation that would develop standards for shipping-for adoption and universal implementation throughout the entire industry. For it was becoming generally accepted that a situation in which each shipping nation had its own maritime laws was counter-productive in ensuring safety in shipping operations worldwide.* », Efthimios MITROPOULOS, *United we stand, focused and relevant we remain*, *Loyds List*, 29 janvier 2008, p. 6.

¹¹⁸⁰ Il s'agissait de créer en 1948 une « *articulation non plus de fait mais organique... superposer un corps de direction et de coordination qui, par la généralité de sa compétence, consacrerait l'unicité formelle des choses de la mer* », SUDRE (F.), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 15. A l'occasion du 60^{ème} anniversaire de l'Organisation, les circonstances de la création de l'Organisation ont été rappelées afin de montrer les bouleversements qui sont intervenus dans le secteur maritime. « *There is also no doubt that IMO has come a very long way since its inception all those years ago. The organisation was born into a world weary from war and in which the old colonial powers still held sway in*

et normes relatives à la navigation maritime. Avec la mondialisation du transport maritime, l'équilibre au sein du secteur repose sur l'adoption d'un droit universel¹¹⁸¹. Dans cette perspective, l'action de l'Organisation dépend de sa capacité réunir la communauté maritime mondiale (A.1) et faire reconnaître la navigation maritime comme un service public mondial (A.2).

A.1- Réunir la communauté maritime mondiale

376. La mission de l'OMI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies et organisation interétatique, est donc de contribuer à l'articulation des strates normatives¹¹⁸². Le développement d'un système normatif international suppose la coordination des régimes de droit et la continuité entre les sphères de contribution¹¹⁸³. Les États sont les sources du droit national et international, ils exercent leur souveraineté et la force légitime nécessaire à l'application du droit¹¹⁸⁴. Il leur revient donc d'assurer la conformité de leur droit avec les normes internationales auxquelles ils ont entendu se soumettre¹¹⁸⁵. Une organisation internationale peut toutefois les inciter et plus rarement les contraindre à respecter leurs engagements¹¹⁸⁶. L'existence d'une norme universelle implique que les États adoptent une réglementation commune.

377. Si le phénomène d'imitation entre États contribue à l'unification du droit,

terms of global property and trade. As a consequence, there were also major powers in shipping and, as leading maritime nations, they tended to create their own standards with regards to vessel construction, safety, manning and so on. », Efthimios MITROPOULOS, op cit, p. 6.

¹¹⁸¹ Le Secrétaire général de l'Organisation soulignait l'importance de l'action universelle : « *IMO's work has demonstrated beyond doubt that international standards- developed, agreed, implemented and enforced universally- are the only effective way to regulate such a diverse and truly international industry as shipping* » Efthimios MITROPOULOS, IMO: 60 years in the service of shipping, www.imo.org, (consulté en juin 2010)

¹¹⁸² Par imbrication des strates normatives, nous entendons l'établissement de liaisons étroites entre elles.

¹¹⁸³ Le droit uniforme est « *l'ensemble des dispositions législatives adoptées par des États avec la volonté commune de soumettre à la même réglementation certains rapports juridiques.* », MATTEUCCI (M.), « Introduction à l'étude du droit uniforme », in *Recueil des Cours de l'Académie internationale de la Haye*, 1957, p. 387.

¹¹⁸⁴ L'État est sujet originaire du droit international, il dispose de la plénitude des compétences internationales, SFDI, *L'État souverain à l'aube du XXIème siècle*, Colloque de NANCY, Paris, Éditions A. Pédone, 1994, CARREAU (D.), *Droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 10^{ème} édition, 2009, p. 49.

¹¹⁸⁵ Le principe de « *Pacta sunt servanda* » est codifié à l'article 26 de la Convention de Vienne sur le droit des traités signé le 23 mai 1969.

¹¹⁸⁶ La nature consensuelle de la norme OMI et le souci permanent d'obtenir l'adhésion du plus grand nombre traduit cette volonté d'assurer l'applicabilité des normes élaborées sous l'égide de l'OMI. La sensibilisation des États dans une démarche progressive est donc stratégique pour l'Organisation. Ce procédé mène, plus ou moins rapidement, au renforcement de l'État de droit. Le Professeur Patrick Daillier affirme que « *l'articulation satisfaisante des ordres juridiques nationaux et international-communautaire suppose une « complicité » sincère des organes compétents des deux ou trois niveaux en cause.* ». Ceci n'est selon lui envisageable que s'il existe « *un consensus progressif sur la norme fondamentale de l'État de droit au niveau international et au niveau national* », DAILLIER (P.), « Monisme et dualisme : un débat dépassé ? », in BEN ACHOUR (R.) et LAGHDAMI (S.) (Dir.), *Droit international et droits internes développements récents*, Colloque des 16 et 17 avril 1998, Paris, Éditions A. Pédone, 1998, p. 20. Sur les actions de l'OMI, voir notamment GASMI, *L'action normative de l'OMI*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1995, p. 339 et s.

l'élaboration collective des normes par les États est la méthode jugée « la plus naturelle¹¹⁸⁷ ». Dans ce sens, la détermination de standards universels relatifs au transport maritime peut faciliter les échanges commerciaux tout en réduisant les risques liés à cette activité¹¹⁸⁸. Par conséquent, l'OMI, qui représente le plus large forum de négociations dédié à la navigation maritime, semble être l'enceinte appropriée pour l'unification du droit de la navigation maritime. En outre, l'harmonisation du droit maritime repose sur le rapprochement des acteurs publics et privés ; l'encadrement international des relations entre professionnels du transport maritime est alors primordial¹¹⁸⁹ et c'est au sein de l'Organisation que celles-ci sont favorisées à travers la représentation des acteurs privés. L'objectif de l'Organisation réside alors dans la conciliation du pluralisme normatif au sein d'une activité transnationale¹¹⁹⁰.

378. L'internationalisation du droit doit être, ici, considérée comme un facteur de renforcement de la sécurité juridique¹¹⁹¹. L'encadrement des différentes strates normatives ne peut pas correspondre à une organisation pyramidale¹¹⁹² car le droit de la navigation maritime, et plus particulièrement le modèle institutionnel de l'OMI, ne permet pas la hiérarchisation des sources du droit. En effet, l'ensemble du dispositif est basé sur la liberté des mers et la souveraineté des États et la coordination du droit suppose le renforcement

¹¹⁸⁷ RIMABOSCHI (M.), *L'unification du droit maritime : contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Thèse de droit, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2006, p. 22.

¹¹⁸⁸ Ainsi, la stabilisation juridique apparaît comme un enjeu fondamental dans toutes les branches du droit car elle permet l'intégration mondiale des États. « *L'intégration mondiale restera en effet chaotique tant que la globalisation se traduira par l'adoption de normes et d'institutions sans relation avec l'universalisme des valeurs* ». Dans ce processus, l'OMI est alors la boussole qui permet d'orienter les différentes politiques et de guider l'ensemble des acteurs vers un projet commun : « *Dans la perspective plus strictement normative du « pluralisme ordonné » nous aurions besoin, précisément pour ordonner le multiple, de retrouver une boussole qui indique la direction à suivre pour refonder un projet commun autre que le choix hégémonique du pays le plus puissant.* » DELMAS-MARTY (M.), *Les forces imaginantes du droit (II), le pluralisme ordonné*, Paris, La coulisse des idées, Éditions du seuil, 2005, p.189.

¹¹⁸⁹ CHAUMETTE (P.), « Marine marchande, travail et navigation quelle articulation normative ? », in CUDENNEC (A) et GUEGUEN-HALOUET (G.) (Dir.), *L'Union européenne et la mer : Vers une politique maritime de l'Union Européenne ?*, Acte du Colloque de Brest du 18 et 19 octobre 2006, Paris, Éditions A. Pédone, 2007, pp.115-133.

¹¹⁹⁰ « *Maintenir une séparation, sans imposer la fusion, et pourtant construire quelque chose comme un ordre, ou un espace ordonné : telle pourrait être la réponse à la complexité juridique du monde* », DELMAS-MARTY (M.), *op cit.*, p. 26.

¹¹⁹¹ La sécurité juridique est entendue comme « *toute garantie, tout système juridique de protection tendant à assurer, sans surprise, la bonne exécution des obligations, à exclure ou au moins réduire l'incertitude dans la réalisation du droit* », CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, Association Henri Capitant, Paris, PUF, 2007, p. 853.

¹¹⁹² L'étude du pluralisme par la Professeure Mireille Delmas-Marty met en évidence les limites du principe hiérarchique : « *L'expansion selon le modèle de la pyramide conduit vers un ordre de type fusionnel, qui reste comme une structure simple, ordonnée autour du principe de hiérarchie. ...Satisfaisant en apparence aux conditions d'une sécurité juridique qui suppose la prévisibilité des normes, ce modèle est politiquement redoutable, car il contredit ouvertement la souveraineté des États, et risque en outre de légitimer, sous prétexte de favoriser l'émergence d'un ordre mondial, un processus d'intégration de type hégémonique.* », DELMAS-MARTY (M.), *op cit.*, pp.278-279.

d'une communauté¹¹⁹³ maritime mondiale pour laquelle l'OMI investit ses forces politiques et juridiques afin que soient reconnues les valeurs communes basées sur le principe d'« *une navigation paisible, sûre et efficace sur des océans plus propres*¹¹⁹⁴ ». L'ensemble des travaux de l'OMI contribue alors à l'émergence d'une culture de la sécurité¹¹⁹⁵ par la définition de principes fondamentaux. Dans ce cadre, le Secrétaire général représente l'Organisation et incarne l'action commune de ses membres¹¹⁹⁶; sa vocation n'est toutefois pas de diriger leur politique normative.

379. La Convention OMI ne définit pas davantage de principes fondamentaux. Par conséquent, l'adoption d'une déclaration reprenant plusieurs préceptes serait de nature à garantir leur constance. Selon nous, différentes valeurs fondamentales pourraient y figurer : d'abord, les liens avec l'ensemble des acteurs privés doivent y être envisagés sur la base d'un rapport plus égalitaire avec les États, il ne s'agit pas là de revenir sur les droits et obligations que confère la souveraineté des nations mais sur la valorisation du rôle des professionnels et de la société civile dans le processus décisionnel ; ensuite, l'émergence d'un principe de solidarité au sein de la communauté maritime et le renforcement de l'assistance y seraient essentielles ; l'action de l'OMI pour contribuer à l'intégration de tous les États et à l'aide aux pays en développement par l'assistance technique doit être soulignée. Ce dernier dispositif, à la base de l'émergence d'une communauté maritime, ne doit pas être soumis à la mécanique interétatique et doit intégrer les efforts de l'Organisation pour agir directement auprès des individus. C'est, sur la base de ces principes fondamentaux que la mission de l'Organisation doit alors s'orienter vers le besoin d'un service mondialisé.

A.2- Créer un service mondialisé¹¹⁹⁷

¹¹⁹³ La notion de communauté fait référence à l'union de l'ensemble des membres et membres associés de l'OMI pour poursuivre des objectifs communs et défendre des valeurs communes. Sur la notion de communauté, voir notamment SALMON (J.), *Dictionnaire de droit international public*, Bruylant, Bruxelles, 2001, p. 203; ARNAUD (A.J.), *Dictionnaire encyclopédique de théorie et sociologie du droit*, Paris, LGDJ, 1993, 2^{ème} édition, p. 72 ; JOUANNET (E.), « L'idée de communauté humaine à la croisée de la communauté des États et de la communauté mondiale », in *Archives de philosophie du droit*, Tome 47, 2003, p. 193.

¹¹⁹⁴ Ce principe est traduit en anglais par: « Safe, secure and efficient shipping on clean ocean », www.imo.org, (Consulté en juin 2010).

¹¹⁹⁵ « *Safety culture at sea may be defined as follows, maritime safety culture is the way in which the maritime community acts in various seafaring situations, by common consent and with the strong approval of the community, for the purpose of avoiding risks to human life, ships and cargo and for the protection of the marine environment. These procedures are reflected in compliance with rules and regulations, in risk awareness and in the maintenance of a sound balance between safety and commerce.* », VALKONEN (H.), « The culture of safety at sea », *IMO News*, IMO publication, n° 4, 2001, p. 10.

¹¹⁹⁶ Les discours du Secrétaire général de l'OMI sont consultables sur le site internet de l'Organisation, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹¹⁹⁷ Ce terme est utilisé par la doctrine pour désigner des intérêts communs à plusieurs États. CARREAU (D.), *Droit international*, Paris, Édition A. Pédone, 10^{ème} édition, 2009, p. 44.

380. Le transport maritime est une activité commerciale qui s'est rapidement globalisée et intensifiée¹¹⁹⁸. La mondialisation des entreprises et des routes de navigation nécessite une gestion normative globale. Ainsi, la redéfinition du rôle de l'État dans l'élaboration du droit de la navigation maritime se pose. Nous avons pu démontrer que la création de l'OMI et son évolution sont largement imprégnées par les mutations économiques du secteur maritime. Aux côtés des autres institutions spécialisées à vocation universelle, l'OMI doit fonder son action sur deux exigences : la reconnaissance du transport maritime comme service mondial et son aptitude à résister aux pressions économiques d'un secteur hautement concurrentiel¹¹⁹⁹.

381. La mission de l'OMI est de favoriser la réduction des risques relatifs à la navigation maritime. Indépendamment des relations commerciales que génère l'exploitation des navires, leur circulation doit être considérée comme un service mondial¹²⁰⁰. C'est dans cette perspective que doivent être menées les négociations internationales et fondée la compétence de l'OMI. La reconnaissance d'un tel service mondial est de nature à pousser les décideurs à dépasser les problèmes que soulève la régulation d'une activité mondialisée. Ainsi, en fondant sa compétence sur la notion de bien mondial ou de service mondial, l'OMI pourrait contribuer à l'atténuation du décalage entre les grandes puissances maritimes traditionnelles, les nouveaux acteurs plus nombreux, les entreprises et la société civile. Le concept de service mondial justifie à la fois l'expression de l'intérêt général dont l'OMI deviendrait l'un des

¹¹⁹⁸ Sur la mondialisation de l'activité maritime voir LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005 ; Secrétariat de l'OMI, « International shipping and trade- facts and figures », Londres, 2008, www.imo.org (consulté en juin 2010), Rapport du groupe Poseïdon, Une ambition maritime pour la France, décembre 2006, SGMer ; Rapport sur les transports maritimes, CNUCED, 2008, www.unctad.org (Consulté en juin 2010).

¹¹⁹⁹ La concurrence dans le secteur du transport maritime est très importante. La pression exercée sur les armateurs influe considérablement sur l'application des normes et des mesures incitatives élaborées sous les auspices de l'OMI. Ainsi, l'OCDE met en évidence dans un rapport daté de 1996 : « *Les pressions financières croissantes qui s'exercent sur les armateurs depuis quelques années et qu'expliquent l'inflation des coûts et la surcapacité qui caractérise plusieurs secteurs, ont contraint de plus en plus les armateurs à adopter une position de survie consistant à rechercher des mesures d'économie et à réduire les dépenses finançant les coûts de gestion relatifs à la sécurité, avec le risque d'enfreindre les règles et normes internationales.* », OCDE/GD (96)4, « Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur », Paris, 1996, p. 29. Sur les conditions de concurrence dans le transport maritime, voir notamment : NOLKAEMPER (A.), *Global competition and EU environmental policy: the role of European Union*, European University institute, San Somenico, Italie, 1998, p. 5 ; BAUMLER (R.), *La sécurité des marchés et son modèle maritime. Entre dynamisme du risque et complexité des parades : les difficultés pour construire la sécurité*, Thèse science de gestion, Université d'Evry val d'Essonne, 2009.

¹²⁰⁰ La notion de service public mondial doit être rapprochée de la notion de bien public mondial telle qu'elle ressort de l'étude financée par le PNUD pour une nouvelle approche de la coopération internationale. Haut Conseil de la coopération internationale, *Bien publics mondiaux et coopération internationale*, Karthala, 2002 ; *Les biens publics mondiaux, un mythe légitimateur pour l'action collective ?*, ouvrage collectif sous la Direction de François CONSTANTIN, L'Harmattan, 2002 ; *Les biens publics mondiaux, La coopération internationale au XXIème siècle*, ouvrage collectif sous la direction de Inge KAUL, Isabelle GRUNBERG et Marc A. STERN, Economica, 2002 ; LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005.

garants et l'intégration effective de la coopération internationale dans la politique des États.

382. L'OMI n'a pas la capacité de résister aux pressions économiques et à la forte concurrence au sein du secteur privé. En effet, l'insécurité juridique, facteur de risque maritime est aujourd'hui principalement due aux déséquilibres économiques de l'activité et à l'intensification de la concurrence sur un marché élargi¹²⁰¹. L'OMI doit alors résister aux pressions économiques que génère l'activité de transport maritime tout en garantissant pour tous l'accès à celui-ci. La place donnée aux États du pavillon, à travers notamment le mode de calcul des contributions financières ou encore les modalités d'entrée en vigueur des conventions internationales, accentue le déséquilibre des influences au profit des armateurs¹²⁰². L'OMI n'exerce pas, comme nous l'avons vu, ses compétences en matière de mesures discriminatoires¹²⁰³, elle concentre son action sur la sécurité maritime ce qui ne lui permet pas une approche intégrée des spécificités techniques et économiques de la navigation maritime. L'élaboration puis l'application de ses normes ont pourtant un impact économique considérable et les impératifs techniques et économiques apparaissent indissociables¹²⁰⁴. L'enjeu est donc aujourd'hui de réduire l'influence néfaste d'une réglementation trop dure sur les atouts économiques d'un pavillon zélé.

383. Ce phénomène est particulièrement délicat en matière de dépenses sociales. Les normes relatives à la formation des gens de mer, la délivrance des brevets et les conditions de veille influent sur le coût des ressources humaines de l'exploitation d'un navire¹²⁰⁵. La mise en conformité des navires aux normes internationales destinées à la protection du milieu marin représente également une dépense que les transporteurs sont tentés de diminuer ou

¹²⁰¹ Le transport maritime était, avant son intensification, une activité de tradition et seul un cercle composé de commerçants, de gens de mer et d'armateurs affrontait les risques liés au transport maritime. Les révolutions techniques, la forte demande et l'attrait économique de l'activité ont incité le plus grand nombre à s'engager dans le commerce maritime ou la navigation; sur les caractéristiques du transport maritime, voir notamment LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005, pp. 37 et s.

¹²⁰² Dans leur analyse du secteur maritime, François Lille et Raphaël Baumler reviennent sur la perception de l'institution OMI au sein du monde maritime : « *Les navires étant portés au compte des pays où ils sont immatriculés (États du pavillon), on a fini par en arriver à la situation actuelle, où les pavillons de complaisance ont en apparence le pouvoir de « faire la loi » ou plus exactement de la bloquer à loisir* », LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *op cit*, p. 86.

¹²⁰³ Cet objectif est pourtant mentionné à l'article 1 alinéa 2 de la Convention OMI, Annexe : la Convention portant création de l'Organisation maritime internationale, p. 570.

¹²⁰⁴ Ce constat ressort du célèbre rapport de l'OCDE, OCDE/GD (96)4, « Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur », Paris, 1996.

¹²⁰⁵ MARLOW (P.), PETIT (S.) et BERGANTINIA (A.), « The decision to flag out and its impact on the national economy », in MISZTAL (K.) et KUCK (J.) (Ed.), *Marine transport et economic reconstruction*, 1998, pp. 37-55 ; LEFRANCOIS (A.), « La composition et la nationalité des équipages en question : entre enjeu sécuritaire et protection de l'emploi national », *ADMO*, Tome XXV, 2007, pp. 67-81.

d'éviter¹²⁰⁶. Dans ce contexte, deux hypothèses se dégagent : premièrement, la communauté internationale cède au mouvement de déréglementation qui, sous couvert de respecter la liberté des mers, ne permet pas le maintien satisfaisant des conditions de protection des marins et de l'environnement ; deuxièmement la priorité est d'assurer l'application uniforme des normes à tous les pavillons et à tous les usagers de la mer ; cette deuxième option est incontestablement préférable mais relève d'une vision utopique qui pourtant est la seule officiellement avouable. Elle constitue donc la mission principale des organisations internationales et de tous les acteurs du secteur maritime qui ne peuvent déclarer que leur dessein est purement économique. L'avancée vers l'une ou l'autre des solutions proposées relève du délicat dosage entre le droit et la politique, le déterminisme et la liberté. Dans ce fragile équilibre, les perspectives de l'Organisation face à la mondialisation se dessinent en fonction des axes définis dans le cadre d'un plan stratégique¹²⁰⁷.

384. Parmi les options stratégiques pour la constitution d'un ordre mondialisé et intégré de la navigation maritime, l'élargissement des moyens de l'OMI est nécessaire. Pour concilier pressions économiques et culture de la sécurité, les travaux préparatoires au sein de l'Organisation sont à envisager dans le cadre d'une conciliation de la sécurité maritime, de la rentabilité et de l'accessibilité des transports. Aussi, la reconnaissance de valeurs communes associées à l'Organisation inciterait les professionnels à intégrer dans leur démarche d'entreprise les fondements ainsi encadrés. Sans fournir de réelles garanties, cette mesure contribuerait à clarifier la démarche de l'Organisation et à valoriser les initiatives de ses membres. Dans cette perspective, l'autorégulation constituerait un facteur privilégié d'action exploité par l'OMI pour la réduction des risques maritimes. Cette démarche suppose de réformer les accords de coopération entre l'OMI et les organisations professionnelles¹²⁰⁸ et implique la nécessaire coordination des échelons normatifs.

¹²⁰⁶ OCDE, Cost savings stemming from non-compliance with international environmental regulations in the maritime sector, 2002, www.oecd.org (consulté en juin 2010)

¹²⁰⁷ Le plan à long terme adopté par les membres de l'Organisation précise : « le défi pour l'OMI est :

-d'anticiper en cernant les tendances et développements affectant les transports maritimes ;

-d'adopter une approche globale et intégrée des affaires maritimes ;

-de réagir d'une manière efficace et efficiente face aux tendances, développements et incidents maritime et, ce faisant, d'écarter les tendances régionales ou unilatérales qui sont incompatibles avec le cadre réglementaire établi par l'Organisation ; et

- de faire participer l'ensemble des États Membres de l'OMI à l'élaboration, à la formulation, à l'adoption et à l'application de la politique à mener. »,

Rés 1011 (26), Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2010-2015), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session le 26 novembre 2009.

¹²⁰⁸ Une intégration plus importante des professionnels dans le processus décisionnel doit être envisagée. L'expérience de l'OIT montre les avantages de la participation des professionnels à la prise de décision, CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime, un cadre juridique en formation*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, p.141 et s.

B- Renforcer la coordination des stratégies

385. En 1948, la création de l'OMCI répondait au besoin de renforcer la coopération entre les États et d'asseoir la suprématie des États traditionnellement attachés au transport et au commerce maritimes. L'occasion nous a été donnée de montrer l'incroyable évolution du transport maritime depuis les années 1950 et les nouveaux enjeux du secteur maritime. Ainsi, l'Organisation doit à la fois appuyer l'émergence progressive de l'approche intégrée des questions maritimes (B.1) et assurer la cohésion internationale du pluralisme normatif (B.2).

B.1- Contribuer à l'approche intégrée des questions maritimes

386. L'ambition des concepteurs de la CMB était de créer un nouvel ordre mondial sur les mers et les océans. Certains parlent d'une « *constitution pour les océans* »¹²⁰⁹. Sa négociation, son adoption puis son entrée en vigueur eurent naturellement une influence sur le fonctionnement et les orientations de l'OMI. L'engagement des négociations de la Convention relança l'action normative de l'Organisation¹²¹⁰. L'abandon du caractère purement consultatif de sa mission correspond au renouveau insufflé par la réunion des États sur l'élaboration d'un nouveau droit de la mer. La CMB attribue à l'OMI des compétences qui dépassent *de facto* le seul champ de la consultation¹²¹¹.

387. Les dispositifs de la CMB s'appuient sur un réseau institutionnel qu'elle ne mentionne toutefois pas explicitement¹²¹²: ainsi, l'OMI figure comme une pièce maîtresse de son dispositif d'application¹²¹³ mais le texte fait référence aux organisations « compétentes » ou

¹²⁰⁹ Cette expression correspond au titre des « *Remarques prononcées par Tommy T.B. Koh (Singapour) Président de la troisième Conférence des Nations unies sur le droit de la mer* », in *Le droit de la mer, Convention des Nations Unies sur le droit de la mer avec index et acte final de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer*. Nations unies, New York, 1983, p.33.

¹²¹⁰ Sur l'impact de la négociation de la Convention signée à Montego Bay en 1982 voir DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle Organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, pp. 434-473.

¹²¹¹ Ainsi par exemple, concernant la pollution des navires, la Convention désigne à son article 211 « *l'organisation internationale compétente* » pour adopter des normes et des standards internationaux. MILES (E.), « On the role of international organizations in the New Ocean Regime », in *The law of the Sea in the 1980s*, Actes de la Conférence de l'Institut du droit de la mer tenue à Kiel les 20 et 23 octobre 1980, pp. 425-427 ; Etude par le Secrétariat de l'OMI: LEG/MISC/6, Incidences de la Convention des Nations unies sur le droit de la mer pour l'Organisation maritime internationale, présenté le 10 septembre 2008, 132p ; VUKAS (B.), « Generally accepted international rules and standards », in *Implementation of the law of the sea through international institutions*, edited by Alfred H.A. Soons, 23ème Conférence annuelle sur le droit de la mer, 12 et 15 juin 1989, published by the law of the sea institute William S Richardson, Université d'Hawaï, Honolulu, p. 411.

¹²¹² L'utilisation du terme « *organisations internationales compétentes* » ou « *organisation internationale compétente* » offre une meilleure perspective de durabilité à la Convention qui s'adaptera aux évolutions de l'environnement institutionnel international.

¹²¹³ Depuis son adoption lors de la IIIème Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, les travaux de l'OMI sont menés en référence à la CMB, BLANCO BAZAN (A.), « IMO interface with the law of the sea », Papier présenté lors du séminaire *Current maritime issue and the work of the International Maritime*

« appropriées ». En matière de pêche, la Convention fait implicitement référence à l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO). Dans le domaine de la protection et de préservation du milieu marin, les rédacteurs de la Convention pensaient au Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)¹²¹⁴. Dans le cadre de l'encadrement du transport maritime, l'OMI se voit implicitement attribuer plusieurs missions essentielles¹²¹⁵. La mise en œuvre de la CMB repose nécessairement sur les travaux des organisations spécialisées du système des Nations Unies¹²¹⁶. Le lien entre la Convention et les organisations internationales figure tacitement dans plusieurs dispositions comme à l'article 197 relatif à la coopération au plan mondial et régional en matière de protection et de préservation du milieu marin¹²¹⁷. Dans cette perspective, la Convention attribue aux organisations internationales deux types de compétences: soit elles sont un forum d'États permettant la coopération, soit elles sont les interlocuteurs des États.

388. Au travers du texte de la CMB, on devine la nécessité de coordonner les différentes normes et de baser le droit de la mer sur un ensemble normatif cohérent sans imposer toutefois une hiérarchie dont la CMB serait le sommet¹²¹⁸. Le texte prévoit notamment l'articulation entre les strates normatives en matière de prévention, de réduction et de maîtrise

Organization, 23^{ème} Séminaire annuel du Centre pour le droit et la politique maritime, Université de Virginie, janvier 2000, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹²¹⁴ TREVES (T.), «The role of universal international organizations in implementing the 1982 UN law of the sea convention», in *Implementation of the law of the sea Convention through international institutions*, edited by Alfred H.A. Soons, 23^{ème} Conférence annuelle sur le droit de la mer, 12 et 15 juin 1989, published by the law of the sea institute William S Richardson, Université d'Hawaï, Honolulu, p. 17.

¹²¹⁵ Un rapport est périodiquement préparé par le Comité juridique sur les implications de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour l'Organisation maritime internationale. L'élaboration de ce rapport se fait sous la consultation de la Division des affaires maritimes et du droit de la mer. LEG/MISC/6 du 10 septembre 2008.

¹²¹⁶ KOH (T.T.), « Une constitution pour les océans », texte publié par les publications des Nations Unies, cité par PRAT (J.-L.), « La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : détermination et évolution des compétences des États côtiers vis-à-vis de la pollution par les navires », *Rencontres Scientifiques Internationales 20 ans après L'Amoco Cadiz*, Brest, Le quartz, octobre 1998, p. 337 ; BEURIER (J.-P.), « Droit international de la mer », in BEURIER (J.-P.) (Dir), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p. 72 et s.

¹²¹⁷ L'article 197 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer dispose : « *Les États 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 de normes, ainsi que de pratiques et procédures recommandées de caractère international compatibles avec la Convention, pour protéger et préserver le milieu marin, compte tenu des particularités régionales.* », Convention sur le droit de la mer, texte intégral disponible sur le site internet des Nations Unies, www.un.org (consulté en juin 2010).

¹²¹⁸ Ainsi, le juge Tulio Treves insiste sur l'utilité de ce lien entre la Convention et le réseau des organisations internationales du système des Nations Unies : « *Failure to take action on certain areas where the Convention requests the organization to play a role could have a destabilizing effect, permitting the development of divergent practices and, consequently, of an uncertain legal environment.* », TREVES (T.), «The role of universal international organizations in implementing the 1982 UN law of the sea convention», in *Implementation of the law of the sea Convention through international institutions*, edited by Alfred H.A. Soons, 23^{ème} conférence annuelle sur le droit de la mer, 12 et 15 juin 1989, published by the law of the sea institute William S Richardson, Université d'Hawaï, Honolulu, p. 36.

des pollutions du milieu marin¹²¹⁹. Ainsi, la Convention reconnaît en matière de pollution marine trois échelons normatifs, les normes internationales, régionales et nationales¹²²⁰. En considération du type de pollution, la Convention envisage un ordre spécifique d'articulation qui vise à inciter la politique normative des États. Pour chacune des pollutions telluriques, par immersion, résultant d'activités menées dans la zone, activités relatives aux fonds marins relevant de la juridiction nationale, la Convention insiste sur l'obligation qu'ont les États d'adopter des lois et règlements visant à prévenir ces pollutions¹²²¹. Les États sont ensuite invités à harmoniser leurs politiques à l'échelle régionale appropriée. Dans ce sens, les spécificités géographiques, climatiques ou faunistiques d'un espace particulier peuvent être à l'origine d'un accord spécifique¹²²². A l'échelon international, ces États peuvent coordonner leurs initiatives réglementaires par l'intermédiaire des «*organisations internationales compétentes*»¹²²³. L'objectif est clairement d'harmoniser les normes et d'unifier les régimes juridiques. A ce niveau, les États doivent s'entendre sur les règles, les normes, les pratiques et les procédures recommandées. Dans le cas de pollution d'origine tellurique, de pollution résultant des activités relatives aux fonds marins, relevant de la juridiction nationale, de pollution par immersion, de pollution d'origine atmosphérique, la Convention énonce les échelons normatifs suivants: les États, la région et les organisations internationales¹²²⁴. En ce qui concerne la pollution résultant des activités menées sur la zone, elle se différencie des autres pollutions car elle fait l'objet d'une section spécifique de la Convention. Enfin, concernant la pollution par les navires qui entre spécifiquement dans le domaine d'activité de l'OMI, la dimension internationale de la réglementation est placée avant la compétence des États pour réduire ou maîtriser ce type de pollution¹²²⁵. Ces dispositions de la Convention ne

¹²¹⁹ CMB, Section 5 Partie XII consacrée à la protection et à la préservation du milieu marin.

¹²²⁰ TREVES (T.), « L'approche régionale en matière de protection de l'environnement marin », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 593.

¹²²¹ Les articles 207-208-210-211 utilisent une formule commune concernant la compétence des États : « *Les États adoptent des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution...* »

¹²²² Dans le cas de la Méditerranée, son régime juridique intègre des normes nationales, internationales et régionales. Avec l'élaboration d'un plan d'action pour la Méditerranée en 1974, elle est devenue le laboratoire d'une approche environnementale régionale structurée sous l'égide du PNUE. La spécificité de la Méditerranée, c'est à dire de la Mer éponyme et de son littoral, tient à la particularité de son environnement et des populations riveraines. Cette singularité fait naître un sentiment fort d'appartenance qui justifie le traitement régional des activités sur la zone. ROCHETTE (J.), *Le traitement juridique d'une singularité territoriale : la zone côtière*. Étude en droit international et droit comparé franco-italien, Thèse de droit, Université de Nantes, 2007, p. 27.

¹²²³ « L'OMI est l'organisation internationale compétente en matière de navigation maritime », LEG/MISC/6 du 10 septembre 2008, p. 2.

¹²²⁴ Si l'échelon régional peut parfois dépasser la structure internationale en nombre d'adhésions, la Convention ici en faisant référence aux Organisations Internationales compétentes renvoie aux organisations dont le réseau d'adhérents permet une représentation universelle des États.

¹²²⁵ « *les États adoptent des lois et règlements pour... Ces lois et règlements ne doivent pas être moins efficaces que les règles et normes internationales généralement acceptées.* », CMB, art.211 §2.

prédisposent aucune hiérarchie mais fixent la base de la reconnaissance d'un ordre juridique plus complexe. Ainsi, en matière de pollution due à la navigation, la Convention prévoit explicitement pour les États Parties la supériorité des normes internationales. Les différentes formulations employées dans la Convention en fonction des domaines concernés contribuent globalement à la mise en place d'un devoir de coopération qui s'appuie sur les institutions spécialisées existantes¹²²⁶.

389. La Convention adoptée en 1982 constitue alors la base d'un ordre juridique que les organisations internationales doivent faire vivre et respecter. Ainsi, la reconnaissance par la CMB de certains espaces maritimes comme biens communs et la globalisation de la navigation maritime obligent à coordonner le réseau normatif et à favoriser l'émergence de principes et de valeurs communes. Les organisations internationales comme l'OMI deviennent les relais d'un engagement universel entre États. Leur objectif réside donc dans la spécialisation des principes reconnus par le droit de la mer ; pour réduire les dangers liés à la navigation maritime, son action contribue à définir des principes communs de la navigation maritime en accord avec son triple engagement : la sécurité maritime, la protection de l'environnement et la sûreté maritime. L'OMI contribue pour cela à la négociation et à l'adoption de conventions techniques. La Charte des Nations Unies et la CMB lui offrent un cadre de référence. Les efforts de l'ECOSOC pour la coordination des travaux des institutions spécialisées inspirent aussi l'élaboration de son plan de travail. Les principes encadrant la mission de l'Organisation méritent toutefois d'être clairement exprimés dans un document cadre : en effet, la Convention constitutive pose les objectifs et les modalités de fonctionnement sans réellement affirmer les préceptes en vertu desquels elle agit. Cette imprécision, justifiée en 1948 par les divergences entre États lors de la Conférence de Genève, devrait aujourd'hui être corrigée. L'adoption par les États membres d'une charte¹²²⁷ reprenant les grands principes qui guident l'institution permettrait, à la fois, la reconnaissance de l'acquis et de l'expérience de l'Organisation, tout en annonçant les perspectives futures de son action normative. Par la révision de la Convention OMI, les notions de sécurité maritime et d'efficacité de la navigation pourraient être précisées. La reconnaissance de principe par l'ensemble des États membres doit aussi prendre en compte les politiques développées par les

¹²²⁶ Sur le devoir de coopération dans la CMB, voir notamment BURDEAU (G.), « Le devoir de coopération pesant sur les États », in *La piraterie maritime*, Actes des Journées méditerranéennes organisée par la SFDI, l'INDEMER et GEREDIC les 10 et 11 décembre 2009, à paraître.

¹²²⁷ Une telle charte peut faire l'objet d'un document spécifique ou être incluse en préambule dans la Convention constitutive de l'Organisation.

autres organisations afin de contribuer à l'action intégrée du système des Nations Unies¹²²⁸.

390. Le partage des compétences entre les organisations internationales du système des Nations Unies présente parfois des difficultés et appelle une structure de coordination plus complexe. Les initiatives de l'OMI, de l'OIT, de la CNUCED, de l'OMC ou encore de l'OMS s'enchevêtrent, leur coopération est, à ce titre, fondamentale. Au sein de l'ONU, c'est le rôle de l'ECOSOC qui, en vertu de la Charte, peut « *coordonner l'activité des institutions spécialisées en se concertant avec elles, en leur adressant des recommandations, ainsi qu'en adressant des recommandations à l'Assemblée générale et aux Membres de Nations Unies* ». L'ECOSOC correspond bien à l'objectif d'une gestion intégrée des questions traitées par les institutions spécialisées mais n'envisage pas spécifiquement l'ensemble des questions maritimes or l'élaboration d'un droit de la navigation équilibré et universel implique nécessairement la mise en place d'une gestion intégrée des océans¹²²⁹. Dans cette perspective, la distinction des initiatives menées par les institutions spécialisées n'est pas primordiale mais implique une stratégie prenant en compte les intérêts de l'ensemble des acteurs sociétaux. En raison de leur composition et de leur processus décisionnel, les différentes institutions reflètent la diversité du secteur. Le constat souvent dressé consiste à opposer l'OMI comme acquise aux revendications armatoriales à l'OIT qui défend davantage les intérêts des gens de mer¹²³⁰ et à la CNUCED qui cible les besoins des pays en développement¹²³¹. Ces évidences sont avérées et justifient la mise en place de système de concertation. Dans cette perspective, la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Secrétariat des Nations Unies a un rôle consultatif. Au-delà de ce cadre, la constitution d'un réseau de négociations doit permettre l'élaboration d'un droit de la navigation équilibré. La mise en place du processus consultatif officieux correspond certes à cet objectif¹²³². Il contribue à la prise en compte d'une nécessaire gestion intégrée des actions au sein de l'ONU¹²³³ et à la recherche des

¹²²⁸ Le dessein des organisations internationales à vocation universelle est la fondation d'un pacte social planétaire, MOREAU-DEFARGES (P.), « La réforme des institutions », in *La mondialisation entre illusion et utopie*, Archives de la philosophie du droit, Tome 47, 2003, p. 236.

¹²²⁹ La notion d'intégration ici fait référence à la réunion d'éléments distincts dans un ensemble fonctionnel. Il s'agit de lier l'ensemble des problématiques de la sécurité maritime et d'engager une démarche holistique.

¹²³⁰ CHARBONNEAU (A.), L'encadrement juridique de marché international du travailleur maritime, Thèse de droit, université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, p. 141 et s.

¹²³¹ SOUMAORO (S.), « L'adaptation de la CNUCED au nouveau cadre de la coopération internationale pour le développement », Thèse de droit, Université Paris I, 2007.

¹²³² Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer correspond à la traduction anglaise, United Nations Open-ended Informal Consultative Process on the Law Of the Sea (UNICPOLOS).

¹²³³ La Résolution 54/33 du Conseil général des Nations Unies met en place à partir de 1999 un processus régulier de consultation sur les mers et les océans. Cette initiative doit contribuer à la coordination et à la coopération des organisations intergouvernementales spécialisée du système des Nations Unies. Cette expérience initialement prévue pour 3 ans, a été reconduite depuis 1999. Par la Résolution 60/30 du 29

domaines appelant un renforcement de la coordination et de la coopération interinstitutionnelles¹²³⁴.

391. Finalement, aucun texte contraignant n'oblige ces organisations à constituer un réseau décisionnel¹²³⁵ qui est pourtant nécessaire au traitement des questions maritimes. Dès lors, la mise en place d'un système performant de coordination repose sur la désignation d'un leader capable de centraliser les négociations afin d'aboutir à l'adoption de textes visant une politique intégrée internationale. Dans ce sens, le renforcement de la participation de l'ensemble des acteurs du secteur maritime au sein de l'OMI peut contribuer au rééquilibrage des différents intérêts. Sur cette base, l'Organisation contribuerait à la mise en place d'une nouvelle gouvernance mondiale correspondant à une politique intégrée dans le domaine des transports.

B.2- Assurer la cohésion des initiatives des membres

392. L'autonomie politique de l'OMI est très relative, son action normative dépend de la volonté politique de ses membres. Un projet aboutit dans un délai plus ou moins long en fonction de l'enjeu étatique et de l'intérêt que les États ont de le voir se réaliser. La rapidité d'adoption du code ISPS¹²³⁶ ou encore les retards subis par la négociation de la Convention sur le recyclage des navires¹²³⁷ témoignent de l'influence des États sur la négociation des

novembre 2005, l'Assemblée générale a décidé de prolonger cette mission pour trois années supplémentaires. Le dernier rapport consultatif a été présenté en juin 2008, Résolution A/63/174 Report on the work of the United Nations Open-ended Informal Consultative Process on Oceans and the Law of the Sea at its ninth meeting : letter dated 25 July 2008 from the Co-Chairpersons of the Consultative Process addressed to the President of the General Assembly, http://www.un.org/Depts/los/consultative_process/consultative_process.htm. L'OMI a donc contribué à l'élaboration de ce rapport MSC84/INF2, Relations with other organization, CSM le 24 janvier 2008, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹²³⁴ A/64/131, Rapport des travaux du Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer à sa dixième réunion, 13 juillet 2009, www.un.org (consulté en juin 2010).

¹²³⁵ Les articles 60 et 62 de la Convention constitutive de l'OMI prévoient le rapprochement des institutions spécialisées sans le rendre obligatoire.

¹²³⁶ Après les attentats du 11 septembre 2001, les États membres de l'OMI ont entamé des discussions sur un code relatif aux mesures à prendre pour juguler la menace terroriste sur le transport maritime. Devant le vide juridique laissé par la CMB sur les mesures à prendre en cas d'actes de piraterie ou de menaces terroristes, l'OMI, sous la pression internationale, engageait dès novembre 2001, les travaux sur la prévention des actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et la sécurité des navires. Après 18 mois de consultation, une conférence diplomatique adoptait, le 12 décembre 2002, le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires. Il est intégré à la Convention SOLAS en juin 2002. ODIER (F.), « La sûreté maritime ou les lacunes du droit international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A Pédone, 2003, p.456; ALLAN (T), « New regulations and challenges : the IMO's perspective » in *Seminar for Maritime Security and Safety*, London, 12 février 2003, Loyds'List events; BOISSON (P.), « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *DMF*, 640, 2003, p. 726.

¹²³⁷ Les travaux sur un instrument obligatoire relatif au recyclage des navires ont été engagés en juin 2005 alors que les discussions de l'Organisation sur cette question ont été initiées en 1998. La Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires a été adoptée le 15 mai 2009 alors que les nombreux documents déposés par les États à l'occasion de la réunion intersession du groupe de travail sur le

mesures internationales¹²³⁸. La mission de l'Organisation consiste à « universaliser » des mesures afin de les rendre applicables au plus grand nombre. Son action relaie donc les politiques nationales ou régionales pour soit garantir un impact plus bénéfique des mesures qui seront susceptibles d'être appliquées sur l'ensemble de la surface maritime, soit limiter les effets néfastes d'une réglementation sur l'équilibre concurrentiel entre les États. L'empreinte nationale des réglementations OMI vient tout d'abord du projet de départ ou de l'impulsion initiale d'une réglementation qui émane généralement d'un ou plusieurs États. Ainsi, la proposition concernant l'élaboration des Normes en fonction d'objectifs résulte d'une coopération entre la Grèce et les Bahamas¹²³⁹. De son côté, la France a initié l'engagement de l'OMI sur la question du recyclage des navires¹²⁴⁰. Au moment des travaux préparatoires, l'influence des États est donc déterminante.

393. Face au renforcement de la structure régionale des relations internationales, l'OMI a progressivement pris en compte les initiatives régionales en matière de sécurité maritime, protection de l'environnement et sûreté maritime¹²⁴¹. Le processus d'élaboration de la réglementation internationale ne pouvait ignorer le développement des organisations régionales. Ces dernières constituent une reconnaissance des particularismes économiques, géographiques, sociologiques des États qui ont un impact sur la régulation du transport maritime. En réunissant plusieurs États, les effets de l'action régionale pèsent davantage sur les négociations au sein de l'institution¹²⁴². Les particularismes régionaux sont reconnus par

recyclage des navires tenue le 21 janvier 2008 n'auraient pas une issue proche à la négociation. Voir DIMAKOPOULOS (S.), « The IMO's work on ship recycling », Londres, 2005, www.imo.org (consulté en juin 2010); MIKELIS (N.), « Developments and issues on recycling of ships », *The East Asian Seas Congress*, Haikou City, Hainan Province, PR China, 12-16/12/2006; MIKELIS (N.), « A statistical overview of ship recycling », *International Symposium on Maritime Safety, Security & Environmental Protection*, Athens, September 2007, LE BIHAN-GUENOLE (M.), « La Convention internationale de Hong-Kong du 15 mai 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires », *DMF*, 709, 2009, pp. 947-954 ; BOURREL (M.), « La convention de Hong-Kong ou la mise en place d'une procédure de suivi et de contrôle du démantèlement des navires en fin de vie », *ADMer*, 2009, Tome XIV, à paraître.

¹²³⁸ Cette influence peut se traduire par l'adoption de normes unilatérales ou régionales qui obligent l'OMI à agir dans un domaine spécifique.

¹²³⁹ Les normes en fonction des objectifs correspondent à la mise en place d'un nouveau type de règle visant à concilier réglementation et innovation technologique. Ce procédé est testé au sein de l'OMI afin de favoriser l'évolution de ses mesures. HOPPE (H.), « IMO's work on goal based new whip construction standards », prononcé lors de l'EMSA technical meeting on goal based standards, Bruxelles, octobre 2004, www.imo.org, (consulté en juin 2010), p.3.

¹²⁴⁰ Les affaires de l'ex-Clémenceau et de l'ex-France ont catalysé les négociations internationales sur une convention en matière de démantèlement des navires ; GUILLARD (D.), « La problématique juridique du démantèlement des navires », *RJE*, 3/ 2007, p. 312.

¹²⁴¹ Certains auteurs voient dans l'action des organisations régionales un échelon complémentaire aux travaux techniques menés par l'OMI. DE DIEU (J.), « EU policies concerning ship safety and pollution prevention versus international rule-making », in RINGBOM (H) (Ed.), *Competing norms in the law of marine environmental protection*, Londres, Kluwer Law International, 1997, p. 141.

¹²⁴² Cela suppose que les États forment un ensemble uni et agissent de concert car les instances régionales n'ont

la CMB et devaient par conséquent être relayés dans les travaux de l'OMI. Dans certains cas, les organisations régionales sont devenues des structures qui favorisent le renforcement de la sécurité maritime et justifient leur association à l'OMI¹²⁴³. Elles peuvent être à l'origine de l'émergence de politiques maritimes communes ou d'assistance aux États dans l'élaboration de mesures communes pour la prévention des risques maritimes. L'influence des organisations régionales sur les négociations menées au sein de l'OMI est donc justifiée et leur accession au statut de membres associés à l'Organisation leur offre la possibilité de peser sur la négociation et d'intégrer les mécanismes régionaux dans les instruments internationaux¹²⁴⁴. Ainsi, la mission de l'OMI est aussi de permettre l'élaboration d'instruments internationaux capables de répondre aussi aux revendications régionales.

394. Dans certains cas, l'application des normes OMI s'appuie sur l'adoption d'accords régionaux¹²⁴⁵. L'Organisation reçoit le soutien des institutions européennes qui permettent le renforcement des mesures non obligatoires ou incitent les États à ratifier un texte conventionnel¹²⁴⁶; elle s'appuie d'autre part sur le soutien des organisations régionales qui intègrent les mesures dans leur ordre juridique. En ce sens, l'adoption du Protocole de Torremolinos relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche de 1977¹²⁴⁷ montre l'influence européenne dans la prise en compte des

pas de pouvoir comparable aux États au sein de l'Institution.

¹²⁴³ C'est le cas de l'implication de la Communauté européenne en matière de transport maritime ou encore l'engagement des pays de l'Union Africaine à construire une politique maritime commune en matière de sécurité et de sûreté maritime.

¹²⁴⁴ Dans leur participation aux travaux de l'Organisation, les membres de l'Union Européenne sont soumis à la surveillance des institutions européennes. Le degré d'influence de l'organisation régionale dépend alors des compétences concédées par les États aux institutions européennes, PAPADOPOULOU (R.E.), « Souveraineté et surveillance dans le cadre de la Communauté européenne ou comment concilier deux exigences contradictoires », *AFDI*, 2005, Paris, pp. 700-701; Le rôle de l'UE au sein de l'OMI est avéré même si pour certains une accession au statut de membre est nécessaire à l'optimisation de leurs relations, CUDENNEC (A.), « L'Union européenne, acteur maritime international : un statut à définir », *ADMer*, 2006, p 207.

¹²⁴⁵ L'article 3 du Protocole de Torremolinos permet le développement des accords régionaux, Protocole de Torremolinos de 1993 relatif à la Convention internationale pour la sécurité des navires de pêche, 1977 (IMO Publ. IMO -793E).

¹²⁴⁶ En ce sens, le paquet Erika III prévoit un certain nombre de mesures qui font écho à l'action normative de l'OMI et offrent un soutien précieux à la reconnaissance et à l'application des standards OMI. La question de l'harmonisation à l'échelle internationale reste toutefois en suspens car le développement d'une politique maritime européenne ne permet pas directement la prise en compte des standards internationaux à l'échelle de la planète, VAN DER MENSBRUGGHE (Y.), « Le paquet Erika III : un bouquet varié de propositions concernant la sécurité maritime de l'Union européenne », *ADMer*, Tome XI, 2006, p.86, GRARD (L.), « Panorama des apports du paquet « Erika III » à la sécurité maritime européenne », *Revue de droit des transports*, n° 10, 2009, pp. 11-16.

¹²⁴⁷ La sécurité des navires de pêche constitue pour l'OMI une préoccupation importante dès 1958. La Ville de Torremolinos en Espagne a accueilli une conférence qui a adopté la Convention de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche. Son dispositif prescrivait un régime de sécurité pour les bateaux de pêche d'une longueur égale ou supérieure à vingt-quatre mètres. L'instrument prévoyait des normes en matière de construction et d'équipements de sécurité des navires de pêche sur le modèle des mesures prévues par la Convention SOLAS sur la sauvegarde de la vie humaine en mer. La technicité des mesures et la précision des prescriptions face aux

travaux menés au sein de l'OMI : en effet devant l'échec des ratifications du Protocole adopté le 2 avril 1993, les institutions européennes mirent en place un dispositif juridique fondé sur ce dernier¹²⁴⁸.

395. Le droit maritime est composite et les normes relatives à la navigation maritime n'en sont qu'une partie. Au sein de cette branche, la situation juridique et le contexte géopolitique des États influent sur la reconnaissance des standards internationaux. Bien que l'OMI représente une force de rassemblement et de coordination des strates normatives, des réformes doivent être envisagées pour valoriser davantage l'action de l'Organisation.

PARAGRAPHE II- L'ENRICHISSEMENT DE L'ACTION UNIVERSELLE

396. La mondialisation des échanges doit s'appuyer sur une politique intégrée du transport maritime. La coordination du droit de la navigation maritime¹²⁴⁹ nécessite une révision de la politique normative de l'Organisation. Dans cette perspective, ses efforts se concentrent sur la promotion de normes universelles (A) et sur la participation à l'intégration des politiques maritimes régionales (B).

A- Le renforcement des normes internationales

397. Le renforcement des normes internationales nécessite que la participation de l'ensemble du secteur maritime à la réforme de l'OMI. Plusieurs pistes de réflexion sur l'évolution future de l'Organisation sont à exploiter. Le développement de l'OMI a été progressif et sa technique normative s'est perfectionnée ; pourtant, sa structure ne correspond pas à la mise en place d'une politique intégrée fondée nécessairement sur des principes d'équilibre. Conformément à son article 1, l'Organisation mit en place un processus continu de discussion et de coopération entre les nations maritimes. Sur le plan institutionnel, l'OMI

évolutions techniques du secteur ont entraîné une rapide obsolescence du texte. En 1993, un protocole modifiant la Convention a été adopté. En actualisant et en modifiant la Convention de 1977, le Protocole reflétait les avancées technologiques et la nécessité d'adopter une approche pratique visant à encourager la ratification de la Convention. Les prescriptions de sécurité du Protocole couvraient les domaines de la construction, la stabilité, les machines et les installations électriques, la prévention, la lutte contre les incendies, la protection de l'équipage, les engins de sauvetage, les consignes en cas d'urgence, les radiocommunications, l'équipement requis à bord pour la navigation, la certification des navires par l'État du port. A ce jour, 17 États ont signé la Convention. Status of multilateral Conventions and instruments in respect of which the international maritime organization or its secretary-general performs depositary or other functions, 31 décembre 2009, H:/Status, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹²⁴⁸ GAUTIER (G.), « Rapport fait au nom des Affaires étrangères de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi », adopté par l'Assemblée nationale autorisant l'adhésion au protocole relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche, Sénat, Session extraordinaire de 2006-2007, n° 397, p. 12.

¹²⁴⁹ Nous parlons ici d'unification dans le sens d'une union vers un socle commun de droits et d'obligations dans le cadre de la navigation maritime internationale. Il ne s'agit pas de faire disparaître les droits nationaux au profit d'une norme internationale dans un secteur où, nous avons pu le démontrer, l'activité commerciale reste un élément important de la souveraineté des États.

engagea plusieurs réformes pour s'adapter aux évolutions du monde maritime et permettre l'adoption de normes universelles. Le maintien de cette dynamique vise deux objectifs: limiter l'influence des pavillons de complaisance au sein de l'Organisation tout en assurant leur participation et développer une politique intégrée des transports maritimes.

398. Depuis sa création, le transport maritime avait connu de profonds bouleversements¹²⁵⁰ : le déplacement des flottes des pavillons traditionnels vers de nouveaux registres, l'intensification des transports avec le développement de nouveaux types de flottes telles que les porte-conteneurs¹²⁵¹, le retour de l'État comme source principale des règles de sécurité maritime ou encore l'entrée en vigueur de la CMB¹²⁵². L'OMI est confrontée à ses propres défis pour la pérennisation de son action et les changements en son sein n'ont pas suivi ces différentes transformations. Le mouvement de réforme tel que nous le préconisons doit être progressif pour préserver les acquis diplomatiques. En effet, la priorité reste le maintien du seul organisme capable de réunir tous les acteurs du monde maritime à l'échelle mondiale car aucune amélioration de la navigation maritime n'est envisageable sans la participation de tous les intervenants de la chaîne des transports. La réforme doit être globale car elle concerne les principes généraux de son fonctionnement tels que l'équilibre des États au sein du processus décisionnel, l'équilibre des intervenants de la chaîne de transport et la prise en compte des tiers dans le développement du transport maritime.

399. La participation au processus décisionnel est basée, au sein des différents organes de l'institution, sur le principe que chaque État détient une voix. Or la généralisation de la pratique consensuelle modifie l'équilibre initialement prévu entre les États, leur influence dépend *de facto* de la proportion que représente leur flotte¹²⁵³. Selon nous, la contribution financière devrait aujourd'hui être basée sur un faisceau d'indices permettant d'évaluer

¹²⁵⁰ Les enjeux actuels liés au transport maritime émanent de ces bouleversements, voir notamment : LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005; LANGEWIESCHE (W.), *Cargos hors la loi : un monde de crimes et de chaos*, Paris, Éditions Autrement frontières, 2005.

¹²⁵¹ L'évolution du transport maritime vers une industrie mondialisée a été particulièrement déterminante, GUILLAUME (J.), (Dir.), *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Paris, l'Harmattan, 2008.

¹²⁵² LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Les États et la mer : le nationalisme maritime*, Paris, Notes et études documentaires, La documentation française, 1977, p. 24.

¹²⁵³ Nous avons pu constater que le fonctionnement de l'Organisation se réfère principalement au tonnage que représente chaque État. Ainsi l'entrée en vigueur des conventions internationales est soumise à un critère de tonnage et les contributions financières au fonctionnement de l'Organisation sont calculées en fonction de ce même critère. Les 20 plus grandes flottes mondiales sont immatriculées par (dans un ordre décroissant de tonnage) : le Panama, le Libéria, les Bahamas, les Iles Marshall, Singapour, Hong-Kong, la Grèce, Malte, la République populaire de Chine, Chypre, l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Norvège, la République de Corée, l'Italie, le Japon, les États-Unis, le Danemark, les Bermudes et Antigua et Barbades. Le Panama figure sur la liste noire du MOU Paris et sur les listes des cibles visées par la garde-côte américaine, Flag state performance, www.ics.org (consulté en juin 2010).

l'intérêt maritime de chaque État. Ce nouveau mode de calcul mettrait fin à l'ascendant pécuniaire des pavillons de complaisance qui représentent la plus grande proportion du tonnage mondial. Sur le mode de prise de décision, le processus consensuel est conservé car, comme la plupart des actes adoptés sont non contraignants, il favorise le respect des standards internationaux pour autant qu'il soit basé sur une participation équitable au processus de négociation. Enfin, il serait nécessaire de différencier la négociation sur les normes cadres et les normes techniques. Cette approche expérimentée dans les conventions les plus récentes doit être généralisée afin d'appuyer les efforts fournis pour l'accélération du processus normatif. L'OMI développerait ainsi son action sur la base d'une reconnaissance de principes communs et du renforcement de ses capacités d'expertise technique.

400. L'harmonisation des disparités nationales doit être renforcée. Le décalage qui existe entre une navigation efficace exposée à un risque maîtrisé et une navigation efficace économiquement dynamique force l'Organisation à adopter une stratégie de compromis. Les mesures internationales sont par conséquent un ensemble minimum de règles qui ne peut être qu'une part mineure de l'édifice réglementaire. Ainsi, l'articulation entre les normes adoptées sous l'égide de l'OMI, les normes inspirées par les travaux de l'Organisation et les normes adoptées par les autres sources du droit est fondamentale. Seule la cohésion de ces strates favorisera l'émergence d'un droit de la navigation maritime cohérent susceptible d'être intégré dans une stratégie maritime plus globale. L'Organisation internationale à vocation à être la clef de ce système car elle regroupe les États, les industries et les différentes structures à l'origine des normes¹²⁵⁴. Les efforts doivent être portés sur la responsabilisation des États et l'engagement plus strict pour une action commune et cohérente. Dans ce sens, l'adhésion à l'OMI oblige les États à signer la Convention OMI ; par leur engagement, ils reconnaissent l'importance d'une collaboration entre les gouvernements¹²⁵⁵. Pourtant, les principes de cette coopération reposent sur des notions floues telles que la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation ou la prévention de la pollution des mers par les navires. Favoriser l'élaboration de standards internationaux en matière de navigation commerciale internationale plus de vingt-cinq ans après l'adoption de la CMB suppose de clarifier les notions sur lesquelles se base la coopération au sein de l'OMI. La rédaction d'un préambule ou d'une charte reconnaissant les

¹²⁵⁴ La composition de l'Organisation se veut largement ouverte aux États, aux organisations internationales et aux principales industries du transport maritime.

¹²⁵⁵ La Convention OMI précise que le but premier de l'Organisation est d': « instituer un système de collaboration entre les gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale », Convention OMI, art. 1.

objectifs de la sécurité maritime, de la protection de l'environnement ou encore de la sécurisation de la navigation serait un point de départ à la réforme. Ainsi, pourraient être inscrits dans ce préambule les principes économiques de concurrence loyale, le concept de développement durable, le principe de précaution ou encore les valeurs de justice sociale. L'élaboration de ce préambule amorcerait une mutation du secteur maritime sans toutefois résoudre l'ensemble des contradictions. Il contribuerait néanmoins à combattre l'hypocrisie de l'industrie maritime qui prétend moraliser le transport maritime tout en justifiant son comportement sous prétexte d'une nécessaire rentabilité de leur activité.

401. Considérée de manière isolée, la réforme de l'OMI n'aurait qu'un effet réduit, l'action doit être menée à une échelle élargie intégrant le fonctionnement interne des États, la rénovation du droit de la mer et la projection dans l'avenir de l'OMI¹²⁵⁶. Il est primordial que l'Organisation renforce l'internationalisation du droit de la navigation maritime en faisant reconnaître sa spécificité sur la scène internationale comme un élément de l'édifice institutionnel consacré au transport maritime. L'unité du système de négociation offre des perspectives intéressantes et l'OMI doit distinguer son approche de la navigation maritime en développant à l'échelle internationale une vision intégrée de cette activité. Le principe d'«*une navigation efficace sur des mers sûres, propres et sécurisée*» ne suffit pas à contraindre les États. Mentionner dans un préambule l'approche intégrée du transport maritime pourrait devenir une valeur morale et commune susceptible d'influencer le développement de nouvelles initiatives normatives. Les efforts de l'Organisation devront alors s'orienter vers la reconnaissance effective des particularismes régionaux.

B- La prise en compte des particularismes régionaux

402. Si l'activité de transport maritime revêt une dimension internationale il constitue un enjeu majeur pour les pôles régionaux en développement. Il est essentiel que l'OMI défende un cadre de négociation universel¹²⁵⁷ tout en y intégrant une dimension régionale. Dans ce sens, l'Organisation conçoit la spécificité de certains espaces (B.1) et envisage le renforcement des organisations régionales (B.2).

B.1- La participation à l'adoption de normes régionales

403. L'accentuation des efforts de l'OMI pour développer un droit situationnel est très

¹²⁵⁶ Dans ce sens, notre proposition va vers une approche intégrée des activités maritimes et des ordres normatifs. Il est essentiel de voir l'OMI comme une partie d'un ensemble complexe et de respecter les États comme source de compétences de l'Organisation internationale.

¹²⁵⁷ CARREAU (D.), *Droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 10^{ème} édition, 2009, p. 98 et s.

importante. Comme l'expliquait le Professeur René-Jean Dupuy, le droit du développement requiert que des situations inégales soient traitées différemment ; pour y parvenir, il préconise le recours à des règles « *individualisées, différenciées et concrètes* ». Le Professeur Paul de Visser évoque la plasticité du droit du traité pour une communauté internationale en pleine évolution¹²⁵⁸. Pour autant, l'intervention de l'OMI est nécessaire car elle offre une reconnaissance universelle à des régimes spécifiques¹²⁵⁹. La mise en place de dispositifs de séparation de trafic¹²⁶⁰ ou encore la reconnaissance d'un régime spécifique de protection d'une zone de navigation¹²⁶¹ sont des mesures prises en fonction de la particularité des espaces. L'objectif est de permettre la mise en place de mesures consensuelles sur des zones où l'emprise étatique est limitée. L'Organisation va alors développer une approche régionale spécifique dans ses différents champs de compétences. Son action s'inscrit soit dans la participation et la mise en place de programmes régionaux soit dans l'adoption de normes spécifiques à un espace.

404. Les négociations sur les détroits de Malacca et de Singapour firent l'objet d'une attention spécifique au sein de l'OMI. L'enjeu était fondamental car il s'agissait de faciliter et de sécuriser le trafic sur ces points névralgiques¹²⁶². Quant à la participation aux négociations, la conciliation de la souveraineté des États riverains et de la volonté des États tiers était essentielle¹²⁶³. La coordination passa principalement par la participation et le soutien de

¹²⁵⁸ MARTINEAU (A.-C.), « La fragmentation du droit international : un renouvellement répété de la pensée ? », Conférence de Paris, 2006, Société européenne de droit international, www.esil-sedi.eu (Consulté en juin 2010).

¹²⁵⁹ « *One very important challenge that faces IMO, but which again has potentially for reaching consequences, is the preservation of unity among the Organization's members. As stressed earlier on, the very structure of shipping, in which the prime assets physically move between countries, between different regions of the world and, therefore, between different legal regimes, makes internationally agreed and universally applied standards an absolute prerequisite there is simply no room for unilateralism or even regionalism in the regulation of shipping, unless of course the need for regional standards has been recognized and sanctioned by IMO itself, such as in the case of the Stockholm Agreement ro-ro passenger ship damage stability standards or the MARPOL Special Areas and particularly Sensitive Sea areas (PSSAs).* », International shipping-carrier of world trade, J/ 9015, World Maritime Day 2005

¹²⁶⁰ Selon les dispositions de la Convention SOLAS, « *L'organisation est le seul organisme international qui soit habilité à élaborer sur le plan international des directives, des critères et des règles portant sur les systèmes d'organisation du trafic maritime. Les gouvernements contractants doivent soumettre à l'Organisation leurs propositions en vue de l'adoption de systèmes d'organisation du trafic maritime. L'Organisation se charge de rassembler tous les renseignements pertinents concernant tout système d'organisation du trafic maritime adopté et de les communiquer aux Gouvernements contractants* », Convention SOLAS, Ch V, Règle 10.

¹²⁶¹ La Convention MARPOL attribue à l'OMI la charge de valider l'identification de zones spéciales qui sont définies comme « *Une zone maritime qui, pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appelle l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures.* » MARPOL Annexe 1- Dispositions générales.

¹²⁶² « Enhancing safety, security and environmental protection », Jakarta meeting on straits of Malacca and Singapore, 7 septembre 2005, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹²⁶³ Comme le soulignait Efthimios Mitropoulos lors de la première réunion relative à la sécurité dans les

l'OMI dans les initiatives menées par l'Indonésie, Singapour et la Malaisie¹²⁶⁴. Plus récemment, le dossier de la piraterie maritime et des vols à main armée dans le golfe d'Aden a été une nouvelle occasion pour l'OMI de participer au développement de normes à l'échelle d'une région. Une réunion sous-régionale a été convoquée par l'OMI à Djibouti. Dans ce cadre, les négociations ont abouti à l'adoption du Code de conduite concernant la répression des actes de piraterie et des vols à main armée dans l'océan Indien occidental et le golfe d'Aden. En parallèle, la création d'un Fonds d'affectation spéciale dans le cadre du Programme de coopération technique a soutenu les efforts pour le renforcement des capacités en vue de l'application du Code de Djibouti¹²⁶⁵. Enfin, une série de plusieurs circulaires a été adoptée par le CSM pour répondre à la situation d'urgence au large des côtes somaliennes¹²⁶⁶.

405. Dans le domaine de l'environnement, la création de Zones marines particulièrement vulnérables (ZMPV) fait partie de la « stratégie régionale » de l'Organisation. Il s'agit d'offrir à ses membres la possibilité de faire reconnaître la spécificité de certains espaces sensibles aux nuisances générés par le transport maritime. Ce concept, né de l'initiative d'organisations non gouvernementales impliquées dans la protection de l'environnement¹²⁶⁷, offre un régime complet de protection d'un espace marin, elle n'est pas un outil s'ajoutant à la longue liste des aires protégées mais présente d'importants atouts par rapport aux autres modèles de protection. Le régime applicable aux ZMPV est plus large que celui attaché aux zones spéciales de la Convention MARPOL en revanche il émane d'actes non contraignants dont l'application repose sur la compétence des États dans les espaces sous souveraineté ou sur la volonté des professionnels à bord des navires de s'y soumettre en haute mer. Il s'agit toutefois de renforcer les dispositifs de protection des espaces marins en dissociant le régime de protection des espaces aux limites de la souveraineté étatique¹²⁶⁸.

détroits de Malacca et de Singapour, « *That is why, because of the inter-connectedness and globalized nature of the maritime community, I would like to see countries that share the same commitment to maritime safety, security and suppressing unlawful acts at sea, in general and in the straits, in particular and, in our times, combating terrorism as well collectively and co-operatively.* », www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹²⁶⁴ IMO/KUL 1/4, Kuala Lumpur statement on enhancement of safety, security and environmental protection in the straits of Malacca and Singapore, du 20 septembre 2006; COUMA (T.), « Détroits de Malacca et de Singapour: renforcement de la coopération pour garantir la sécurité de la navigation maritime et de la protection de l'environnement », *Sentinelles*, 8 octobre 2006, <http://www.sfdi.org> (consulté en juin 2010).

¹²⁶⁵ Rés 1026 (26), Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session le 3 décembre 2009.

¹²⁶⁶ MSC 1/ Circ 1332- MSC1/ Circ 1333- MSC 1/Circ 1334- MSC 1/ Circ 1335.

¹²⁶⁷ Sur ce dossier les pressions exercées par Friend of the earth et Greenpeace ont été déterminantes, PEET (G.), « Particularly Sensitive Sea Areas : a documentary history », *International Journal of Marine and Coastal Law*, 1994, vol. 9, pp. 449-506.

¹²⁶⁸ La reconnaissance des sept ZMPV offre une alternative aux régimes de protection jusqu'alors consentis par les États. Les atouts de ce statut constituent une réelle avancée en matière de protection de l'environnement même si la nature non conventionnelle de ces mesures en atténue la puissance. BLANCO BAZAN (A.), « The

406. Avec le développement de la navigation dans des zones libérées par les glaces, la sécurité maritime y devenait un enjeu prioritaire. La protection de l'Antarctique fut l'objet de négociations spécifiques depuis l'adoption du Traité de Washington en 1959. Cette zone a le statut de réserve naturelle qui souligne la spécificité et la fragilité de cet espace¹²⁶⁹. La question de la protection de la zone polaire Arctique devint aussi un enjeu prioritaire avec l'ouverture de nouvelles routes maritimes¹²⁷⁰. Avec la Résolution A 1024 (26) de l'Assemblée, les membres de l'OMI entendaient répondre à la demande formulée lors de la Réunion consultative du Traité sur l'Antarctique (ATCM). Les Directives ont pris en compte les risques spécifiques liés à la navigation dans les zones polaires¹²⁷¹ afin de compléter les prescriptions des Conventions SOLAS et MARPOL. Les Directives comportent seize chapitres qui portent sur la construction, l'équipement et l'exploitation des navires¹²⁷².

IMO guideline on Particular Sea Sensitive Areas (PSSAs): their possible application to the protection of underwater cultural heritage», *Marine Policy*, vol. 20, n°4, 1996, pp. 343-349; MERIALDI (A.), « Legal restraints of navigation in marine specially protected areas », in SCOVAZZI (T.), *Marine protected Areas on the high seas: some legal and policy considerations*, La Hague, Kluwer Law, 1999, p. 36; NIHAN (U.), « Particularly Sensitive Sea Areas: past, present and future », *WMU Journal of maritime affairs*, vol.3, n° 2, 2004, pp. 159-169; ROY MADARRO (L.), « L'identification d'une aire comme zone maritime particulièrement sensible: ses conséquences pour la navigation », in CASADO RAIGON (R.) (Dir.), *L'Europe et la mer*, Bruxelles, Éditions Bruylant, 2005, p. 400 et s.; ROBERTS (J.), TSAMENYL (M.), WORKMAN (T.) et JOHNSON (L.), « The western European PSSA proposal: a politically sensitive area », *Marine Policy*, n°29, 2005, pp. 431-440; OZCAYIR (O.), « Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) », *Journal of International Maritime Law*, vol 11, n° 1, 2005, pp. 72-75 ; LEFEBVRE- CHALAIN (H.), « Les 15 ans des Zones marines particulièrement sensibles: un concept en développement », *ADMO*, Tome XXV, 2007, pp. 351-370 ; KACHEL (M-J), *Particularly sensitive sea areas: the IMO's role in protecting vulnerable marine areas*, Berlin, Springer, 2008.

¹²⁶⁹ WOLFRUM (R.), « Le régime de l'Antarctique et les États tiers », in *La mer et son droit*, mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp. 695-704; ORAISON (A.), « La position et le rôle particulier de certains États dans le processus de protection du continent antarctique », *Revue juridique de l'environnement*, Vol. 2, 2005, pp. 147-162 ; GUYOMARD (A. I.) ; « La protection du patrimoine culturel en Antarctique », in *Le patrimoine culturel de l'humanité*, Académie de droit international de la Haye, 2008, pp. 687-727 ; BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2009, p. 136 et s. GUYOMARD (A.I.), *La protection de l'environnement en antarctique droit international et droit comparé*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2010.

¹²⁷⁰ VOELCKEL (M.), « Les routes maritimes de l'Arctique », *ADMer*, Tome XI, 2006, p. 159 ; LEBRIS (C.), « Le dégel en Arctique : briser la glace entre États dans l'intérêt de l'humanité », *RGDIP*, 2008, n°2, p. 352 et s ; BEURIER (J.-P.), « Arctique et droit international », *DMF*, 699, vol. 61, 2009, pp. 89-97 ; MARE (C.), « L'Arctique : El Dorado polaire menacé cherche désespérément régime de protection juridique », *AFRI*, Vol. 10, 2009, pp. 737-750 ; DUSSOUY (G.), « L'océan Arctique dans le nouveau contexte géopolitique mondial » ; in DUSSOUY (G.) (Dir.), *Quel avenir pour le Groenland ?*, Nordiques, n°18, 2009, pp. 23-31.

¹²⁷¹ Le préambule des directives soulignent les facteurs d'aggravation des risques dans les zones polaires : « Les navires exploités dans les environnements arctique et antarctique sont exposés à un certain nombre de risques sans pareils. Les conditions météorologiques et le manque de cartes marines fiables, de systèmes de communication et d'autres aides à la navigation posent des problèmes aux gens de mer. Ces régions étant isolées, les opérations de sauvetage ou de nettoyage y sont difficiles et onéreuses. Les basses températures peuvent diminuer l'efficacité d'un grand nombre des éléments du navire, allant des auxiliaires de pont et de l'équipement de secours aux prises d'eau de mer. En présence de glaces, des charges supplémentaires peuvent être imposées à la coque, au système de propulsion et aux appendices du navire. » MSC 86-26 add 2, Rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa quatre-vingt-sixième session, émis le 25 juin 2009, p. 14.

¹²⁷² Les seize chapitres des Directives portent respectivement sur : les dispositions générales, les structures du navire, le compartimentage et la stabilité, les locaux d'habitation et les mesures d'évacuation, le système de

407. La mise en place d'antennes régionales dans le domaine de l'assistance technique¹²⁷³ et la participation au programme de prévention des pollutions marines complètent la démarche de l'Organisation¹²⁷⁴. Il reste toutefois difficile pour cette dernière de renforcer sa présence sur le terrain compte tenu de ses ressources humaines limitées. Rappelons que trois cents fonctionnaires travaillent pour l'Organisation et que si l'institution dispose d'un vaste réseau d'experts, son budget est le plus faible de ceux des institutions spécialisées de l'ONU et ne favorise sa présence décentralisée. Pourtant, comme la CMB le prévoit, la région est un espace politique ou géographique qui participe à l'évolution du droit de la mer et l'intervention de l'OMI ne doit pas y être exclue ; pour être efficaces, les systèmes régionaux doivent prendre en compte la dimension multinationale de la navigation et s'associer à l'OMI.

B.2- L'assimilation du renforcement des structures régionales

408. Si les politiques internationales en matière de navigation maritime sont généralement menées à l'échelle globale, l'existence des initiatives régionales est nécessairement prise en compte au sein de l'OMI. Plusieurs conventions élaborées sous l'égide de l'OMI reconnaissent les atouts d'une prise de décision régionale et ont mené l'Organisation à adopter dans certains cas une approche à cette échelle. L'OMI ne doit pas être exclue de ce processus et pour cette raison elle y participe soit par la signature de conventions régionales soit par la participation au développement de programmes spécifiques.

409. Dans le domaine de la pollution par hydrocarbures, la mise en place de plans d'urgence face à une menace se fit à l'échelle régionale. En 1990, l'adoption de la Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (Convention OPRC) a prévu un cadre global pour la coopération internationale dans la lutte contre les menaces en matière de pollution maritime. En vertu de la Convention, les États Parties étaient tenus de prendre des mesures sur le plan national ou en coopération avec d'autres pays en vue de traiter les événements de pollution¹²⁷⁵. L'implication de l'OMI

commande directionnelle, les dispositifs de mouillage et de remorquage, les machines principales, les machines auxiliaires, les installations électriques, la protection contre l'incendie, les engins de sauvetage et les dispositifs de survie, le matériel de navigation, les dispositions relatives à l'exploitation, la dotation en personnel, l'équipement de secours, la protection de l'environnement et la maîtrise des avaries, MSC 86/26/Add.2, op cit, pp. 21-48.

¹²⁷³ L'OMI dispose notamment de coordinateurs régionaux dans le cadre de son programme de coopération technique, ils sont situés : au Kenya, au Ghana, en Côte d'Ivoire et au Philippines, www.imo.org (Consulté en juin 2010).

¹²⁷⁴ Le REMPEC est un organisme qui témoigne cet engagement régional de l'OMI. Il s'agit ici d'un centre de réponse d'urgence dans le cas d'une atteinte à l'environnement.

¹²⁷⁵ La Convention prévoit aussi que les navires doivent disposer d'un plan d'urgence de bord contre la pollution par les hydrocarbures, et sont tenus de notifier les événements de pollution aux autorités côtières. Ces plans d'urgence doivent être élaborés par l'OMI. La Convention OPRC est une conséquence de l'échouement du

dans le processus décisionnel à l'échelle régionale se fit alors par le biais des centres régionaux intergouvernementaux. Leur création concrétisait la collaboration régionale et contribuait à renforcer la cohésion entre la politique de l'OMI et les initiatives des gouvernements à l'échelle d'une région ; la participation de l'OMI s'inscrivait dans le cadre du PNUE. Ce procédé a permis aussi de palier le manque d'effectifs de l'Organisation qui ne peut disposer d'antennes dans toutes les régions où le trafic maritime présente un risque. La mise en place de tels programmes permet l'élaboration de protocoles régionaux directement issus des conventions OMI et l'application plus rigoureuse des normes internationales. Depuis l'expérience du Centre régional méditerranéen de lutte contre la pollution par les hydrocarbures (le ROCC)¹²⁷⁶, l'OMI a ainsi développé sa participation à ce type de structure et favorisé le développement de nouvelles initiatives en ce sens. Le ROCC a précédé le Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine et accidentelle (REMPEC) ; établi par les Nations Unies dans le cadre du Plan d'Action pour la Méditerranée en 1976¹²⁷⁷, il a permis la déclinaison entre les États du littoral méditerranéen des instruments juridiques élaborés au sein de l'OMI¹²⁷⁸. Des expériences similaires furent menées pour les Caraïbes (REMPEIC) ou l'Asie (PEMSEA).

410. Les organisations régionales, en tête desquelles l'Union européenne, revendiquent aujourd'hui la reconnaissance de leur politique en matière de sécurité maritime. Cet axe de réflexion s'inscrit dans les efforts de continuité entre les sphères régionale et internationale. La création d'organisations régionales d'intégration politique a soulevé la question de leur adhésion aux conventions internationales et de la reconnaissance d'un statut de membres. La question de la participation des organisations régionales d'intégration économique a été posée pour la première fois lors de la Conférence internationale pour l'adoption de la Convention

navire-citerne *Exxon Valdez* au large de l'Alaska le 24 mars 1989, les 7 pays les plus industrialisés et la Communauté européenne se sont réunis en juillet 1989.

¹²⁷⁶ Lors de la Conférence diplomatique de Barcelone, réunie du 2 au 16 février 1976, la Convention de Barcelone, deux protocoles et dix résolutions ont été adoptés. Parmi ces dernières, était prévue la création d'un centre régional de lutte contre la pollution par les hydrocarbures en Méditerranée dont une annexe précisait les objectifs et les fonctions. Ce centre était chargé du rassemblement, de la diffusion d'informations relatives à la pollution par les hydrocarbures. Son rôle consistait aussi à la lutte contre de telles pollutions, à la préparation des plans d'urgence, à la création et au maintien d'un système de communications et d'informations, à l'élaboration de programmes de coopération et de formation technique. Sur la création du centre voir notamment KISS (A), « Récents traités régionaux concernant la pollution de la mer », *AFDI*, 22, 1976, p.740.

¹²⁷⁷ Premier centre régional de ce type dans le monde, le centre a été établi dans le cadre du Programme pour les mers régionales du PNUE. www.rempec.org (consulté en juin 2010).

¹²⁷⁸ Le Protocole d'urgence de la Convention de Barcelone et le risque lié au trafic maritime en méditerranée, www.cedre.fr. Sur le REMPEC, voir notamment PATRUNO (R.), « L'action du REMPEC en Méditerranée depuis 1976 », *ADMer*, Tome VI, 2001, pp. 61-68 ; ROCHETTE (J.), *Le traitement juridique d'une singularité territoriale : la zone côtière. Étude en droit international et droit comparé franco-italien*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2007, p.91 et s ; KHODJET EL KHIL (L.), « Le statut de « zone spéciale » de la mer Méditerranée selon l'annexe V de la Convention MARPOL prend effet », *ADMer*, Tome XII, 2007, p. 438 et s.

sur la saisie conservatoire des navires. Au moment de l'adoption de la Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, une proposition de la délégation suédoise envisagea l'adhésion de la Commission européenne. En 2002, la question fut de nouveau posée dans le cadre de la Conférence sur le Protocole modifiant la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages.

411. Plusieurs organisations jouissent au sein de l'OMI d'un statut d'observateur, elles peuvent donc contribuer aux négociations sans exercer de droit de vote. L'intégration des organismes régionaux impliquerait la révision de la Convention constitutive de l'OMI. Plusieurs organisations ouvrent cette possibilité en soumettant l'adhésion à des critères spécifiques permettant d'associer à la notion d'organisation d'intégration économique une définition précise. C'est le cas notamment pour la FAO qui par le paragraphe 4 de l'article II mentionne : « *Une organisation d'intégration économique régionale doit être composée d'États souverains dont une majorité sont membres de l'organisation et doit posséder des compétences transférées par ses États membres sur un éventail de questions qui sont du ressort de l'organisation, y compris le pouvoir de prendre des décisions sur des questions qui engagent ses États membres.* » La Convention constitutive de la FAO prend soin de restreindre son ouverture aux organisations régionales et ne semble viser que le système communautaire qui présente la singularité d'exercer des compétences exclusives dans certains domaines. Dans le champ de compétences de l'OMI, l'Union européenne est le seul organisme qui correspond à cette définition mais il ne faut pas exclure que des modèles de coopération régionaux, comme la Communauté économique et monétaire de l'Afrique du centre (CEMAC), évoluent en ce sens.

412. La question de l'accession de la Commission européenne au statut de membre de l'OMI agit directement sur la coordination des interventions internationales et régionales en matière de sécurité maritime et de protection du milieu marin. L'Union européenne présente un modèle original de coopération entre États qui lui confie l'exercice de certaines de leurs compétences. Le premier accord entre l'OMI et la Commission européenne fut signé à Bruxelles le 28 juin 1974¹²⁷⁹. L'évolution du rôle de l'Union européenne dans le secteur

¹²⁷⁹ L'importance du commerce extérieur transitant par voies maritimes et par conséquent la nécessité d'entretenir des relations commerciales avec les pays tiers ont conduit l'UE à privilégier des rapports de travail avec l'OMI et à revendiquer un droit de participation aux travaux des organes préparatoires de l'Organisation. L'Union s'est alors basée sur l'article 302 du TCE qui charge la Commission d'assurer toutes liaisons utiles avec les organes des Nations Unies, de leurs institutions spécialisées et de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce. L'accord signé en 1974 donne à la Commission la possibilité de participer aux travaux et débats de

maritime permit progressivement la construction d'une politique commune de la sécurité en mer la poussant à revendiquer un statut de membre auprès de l'OMI sur le modèle du statut que la FAO¹²⁸⁰ ou l'OMC¹²⁸¹ lui avaient accordé¹²⁸². L'idée d'une adhésion de l'Union

l'OMI, ainsi la délégation européenne bénéficie d'un droit de parole qui vaut intervention de tous les États membres de l'Union, GROUX (J.) et MANIN (P.), *Les Communautés européennes dans l'ordre international*, Bruxelles, Perspectives européennes, 1984, p. 50 ; DORMOY (D.), *L'Union européenne dans l'ordre international*, Édition de l'Université de Bruxelles, 1997, p. 53

¹²⁸⁰ Les relations entre la FAO et l'Union européenne se basaient initialement sur un échange de lettres et d'un arrangement cadre signé en 1962. Quatre années de négociations ont été nécessaires pour finaliser l'adhésion de l'Union européenne en tant que membre de la FAO le 26 novembre 1991. Elle jouit aujourd'hui d'un statut de membre spécifique qui n'est pas identique à celui des États. En effet sa participation est soumise à la présence d'un État membre, de plus sa contribution est limitée car elle ne peut ni intervenir dans les affaires institutionnelles ou financières, ni intégrer les organes créés conjointement avec d'autres organisations. La relation entre la FAO et l'Union européenne est régie par l'article II paragraphe 8 de l'Acte constitutif de l'organisation internationale : « Une organisation membre exerce les droits liés à sa qualité de membre en alternance avec ses États membres qui sont membres de l'Organisation conformément aux règles fixées par la Conférence et dans les domaines de leur compétences respectives ». La FAO a marqué sa prudence car la révision de son acte créateur ne constitue pas une réelle ouverture à l'ensemble des organisations régionales, il s'agissait de ne pas ouvrir la boîte de pandore des regroupements régionaux et seule la Communauté européenne correspond aux critères d'adhésion. L'acte constitutif de la FAO prévoit aussi les conditions d'articulation des compétences communautaires et des compétences de ses États membres. Par son article II paragraphe 5 et 7, elle prévoit les conditions de communication sur les compétences partagées avec les États pour éviter les ambiguïtés. De plus le règlement intérieur de la FAO précise dans son article XLI paragraphe 2 : « L'Organisation membre ou ses États membres indiquent qui, de l'Organisation membre ou de ses États membres a compétence pour toute question donnée qui doit être examinée au cours de la réunion, et qui, de l'Organisation ou de ses États membres, exercera le droit de vote en ce qui concerne ce point particulier de l'ordre du jour ». Ainsi, dans le souci de définir clairement les interlocuteurs d'une négociation, l'Union a donc dessiné les contours de la discussion relative aux compétences partagées entre ses organes et les États membres. Dès lors lorsqu'un point relève exclusivement des compétences de l'Union, la Commission intervient et vote en son nom et exerce les droits de vote de ses 15 États membres (Arrangement du 18 décembre 1991 révisé en octobre 1992 entre le Conseil et la Commission relatif au passage du statut d'observateur au statut de membre auprès de la FAO). En revanche les États interviennent et votent lorsqu'un point concerne exclusivement des compétences nationales. Notons toutefois que le partage de compétences n'est pas toujours simple et que certaines questions peuvent faire l'objet d'un contentieux ce qui rend obscure la négociation entre la Communauté et ses États membres vis à vis des autres membres de la FAO : RIDEAU (J.), « La participation de l'Union européenne aux organisations internationales » in *Droit international et droit communautaire : perspectives actuelles*, SFDI, Colloque de Bordeaux, Paris, Édition A. Pédone, 2000, p. 352 ; TAVARES DE PINHO (A.), « L'admission de la Communauté européenne comme membre de l'Organisation des Nations unies pour l'Alimentation et l'Agriculture », *Revue du Marché commun*, juillet-août 1993, p. 239 ; SCHWOB (J.), « L'amendement à l'acte constitutif de la FAO visant à permettre l'admission en qualité de membre d'organisation d'intégration économique régionale et la Communauté économique européenne », *RTDE*, 1993, p. 1, MEUNIER (P.), « La Communauté européenne, l'OACI et l'OMI : de l'union libre à l'union sacrée », in GRARD (L.) (Dir.), *L'Europe des transports*, Paris, La documentation française, 2004, p. 543 et s.

¹²⁸¹ L'Union européenne a participé à la création de l'OMC et en est devenue membre le 1^{er} janvier 1996, elle y est représentée par la Commission. Il est nécessaire de noter que dans leur ensemble, les questions traitées par les organes de l'OMC relèvent de la compétence de l'Union, il s'agit du commerce de marchandises, des échanges de services n'impliquant pas de mouvements de personnes et des contrefaçons. La Commission dispose au sein des organes de l'OMC d'un droit de vote encadré par l'article IX.1 de l'Accord : « Dans les cas où les communautés européennes exerceront leur droit de vote, elles disposeront d'un nombre de voix égal au nombre de leurs États membres qui sont membres de l'OMC ». Toutefois la prise de décision se fait généralement selon la procédure de consensus sur le modèle de la prise de décision au sein de l'OMI et le recours au vote n'est pas systématique : RIDEAU (J.), « La participation de l'Union européenne aux organisations internationales » in *Droit international et droit communautaire : perspectives actuelles*, SFDI, Colloque de Bordeaux, Paris, Édition A. Pédone, 2000, p. 359 ; NEFRAMI (E.), « Quelques réflexions sur la réforme de la politique commerciale par le Traité d'Amsterdam : le maintien du statu quo et l'unité de la représentation internationale de la Communauté », *Cahier de droit européen*, 1998, p. 137, BLIN (O.), *La Communauté européenne, le GATT et l'Organisation internationale du commerce. Contribution à l'étude des*

européenne aux organisations internationales spécialisées dans le transport a donc été plus tardive¹²⁸³. Le souhait européen d'agir au sein des enceintes multilatérales figurait dans le Livre vert publié en 2006¹²⁸⁴. Deux facteurs sont essentiels dans l'obtention d'un statut de membre pour la CE : sa compétence exclusive dans les domaines discutés au sein de l'OMI et l'ouverture de l'OMI aux organisations économiques d'intégration.

413. Les discussions sur l'attribution du statut de membre à part entière à la Commission reposent en partie sur la clarification du partage de compétence entre l'Union et ses États membres. Dès 1971, la CJCE considéra que l'instauration d'une politique commune des transports était spécialement mentionnée parmi les objectifs de la Communauté ; en conséquence, les règles communautaires fixées s'imposèrent aux États membres qui ne pouvaient en altérer la portée¹²⁸⁵. En 1994, la CJCE considéra que le domaine des transports

rapports institutionnels entre la Communauté européenne et les organisations internationales, Thèse de droit, Université de Toulouse, 1997, p. 322 et s, NAFILYAN (G.), « La coordination communautaire au sein du GATT », in STEPHANOU (G.), *La communauté et ses États membres dans les enceintes internationales*, Paris, PUF, 1985, p. 38.

¹²⁸² La Communauté européenne est aussi membre de la BERD, de l'Office of United Nations disaster Relief Coordination (UNDRO), des Commissions internationales de protections fluviales, de l'Autorité des fonds marins et d'EUROCONTROL, RIDEAU (J.), « La participation de l'Union européenne aux organisations internationales » in *Droit international et droit communautaire : perspectives actuelles*, SFDI, Colloque de Bordeaux, Édition A. Pédone, 2000, p 352

¹²⁸³ Plusieurs tentatives ont été menées par la Commission Européenne pour obtenir son adhésion auprès de l'OMI : en 1990 lors de l'adoption de la Convention Torremolinos relative à la sécurité des navires de pêche et en 1993 au moment de l'adoption de la Convention internationale sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (OPRC). L'idée d'une adhésion a été ensuite clairement émise dans le Livre blanc sur les transports adopté en 2001. Son principal argument était alors l'incapacité de l'Union pour s'exprimer même dans les domaines de sa compétence exclusive. Selon la Commission, l'impossibilité de se référer aux décisions européennes favorisait l'émergence de positions contraires à l'intérêt de l'Union. Dans son livre blanc, la Commission notait donc qu'il lui semblait : « *paradoxal que l'Union européenne, première instance commerciale du monde faisant une grande partie de son commerce en dehors de l'Union européenne, pèse aussi dans l'adoption de règles internationales qui, pour l'essentiel, régulent les transports.* » et insistait sur le fait qu'il « *convient de remédier rapidement à cette situation par l'adhésion de la Communauté aux organisations intergouvernementales régissant le transport pour que la trentaine de membres de l'Union élargie non seulement parle d'une seule voix mais puisse surtout infléchir l'activité de ces organisations dans le sens de l'intérêt commun et du développement durable.* », COM (2001), 370, Politiques et transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, du 12 septembre 2001, pp. 106-107 ; BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Rennes, Thèse de droit, Édition Apogée, 2000, p. 91 ; Brussels bid for seat at IMO collapses in political disarray, *Lloyd's List*, 24 juin 2005. Certains auteurs reconnaissent la valeur des arguments de la Commission: « *L'imbrication des marchés communautaires et internationaux implique que les objectifs définis dans le Traité C.E. sont réalisés au moyen d'une action normative intracommunautaire et internationale. Celle-ci suppose que les deux sphères normatives soient compatibles. Dès lors la contribution européenne s'analyse en termes de participation communautaire à l'élaboration des règles internationales relatives aux domaines de compétences communautaires.* », MEUNIER (P.), « La communauté européenne, l'OACI et l'OMI : de l'union libre à l'union sacrée », in GRARD (L.) (Dir.), *L'Europe des transports*, Paris, La documentation française, 2004.

¹²⁸⁴ « *La gestion des mers et des océans doit se faire en coopération avec les pays tiers dans des enceintes multilatérales. La politique européenne relative aux océans doit être élaborée dans un contexte international* », COM (2006) 275, Livre vert Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des océans et des mers, 7 juin 2006, p. 4.

¹²⁸⁵ La Cour a affirmé : « *chaque fois que pour la mise en œuvre d'une politique commune prévue par le traité, la Communauté a pris des dispositions instaurant sous quelque forme que ce soit des règles communes, les États*

maritimes ne faisait pas partie de la politique commerciale commune, celui-ci faisant l'objet d'un titre spécifique dans le Traité et en conséquence, la Communauté ne peut pas bénéficier d'une compétence externe exclusive¹²⁸⁶. En outre, la CJCE a en 2009 affirmé que les États membres européens ne pouvaient contribuer aux travaux de l'OMI indépendamment d'une position commune dans les domaines intégrés dans une politique européenne¹²⁸⁷. Par son adhésion, la Commission souhaitait exercer une influence effective sur le droit international des transports maritimes en y incorporant les valeurs fondamentales de l'Union. Le principal obstacle émanait pourtant des États qui n'ont pas encore unanimement émis leur volonté de confier à la Commission « *le soin de gérer une véritable politique extérieure des transports maritimes* »¹²⁸⁸.

414. La Commission déploie pourtant tous les moyens pour progressivement renforcer sa relation avec l'OMI et accéder dans l'avenir à un statut de membre à part entière. En confortant son statut de sujet de droit international par son adhésion à l'OMI, la Commission aurait ouvert la porte d'une plus grande implication des organisations économiques régionales dans le système onusien, toutefois le transport maritime présentait des oppositions particulièrement fortes par rapport à d'autres secteurs¹²⁸⁹. Le Professeur Patrick Meunier notait, en ce sens, que l'interdiction opposée à la Commission d'adhérer au Fonds complémentaire constituait une preuve de cette singularité. Dans l'hypothèse où l'idée de l'adhésion de la Commission à l'OMI deviendrait une priorité, la première phase des

membres ne sont plus en droit, qu'ils agissent individuellement ou collectivement de contracter avec des États tiers des obligations affectant ces règles », CJCE, Commission des Communautés européennes / Conseil AETR, 31 mars 1971. FENET (A.) (Dir.), *Droit des relations extérieures de l'Union européenne*, Paris, Litec, 2006, p. 200.

¹²⁸⁶ « *En matière de transport, la compétence externe exclusive de la Communauté ne découle pas de son pouvoir d'édicter des règles sur le plan international. (...) ce n'est que dans la mesure où des règles communes ont été établies sur le plan interne que la compétence externe de la Communauté devient exclusive.* ». Dans le même avis, la CJCE a reconnu « *en matière de transport les États membres qu'ils agissent individuellement ou collectivement ne perdent pas le droit de contracter des obligations à l'égard des pays qu'au fur et à mesure que sont instaurées des règles communes qui pourraient être affectées par ces obligations. Ce n'est que dans la mesure où des règles communes ont été établies sur le plan interne que la compétence de la Communauté devient exclusive.* » CJCE, 15 novembre 1994, GATS et TRIP's, avis 1/94 point 27, rec I/ 5267 ; DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « L'ère des compétences partagées : à propos de l'étendue des compétences extérieures de la Communauté européenne », RMCUE, 1995, p. 467.

¹²⁸⁷ Cette position a été confirmée dans une affaire opposant la Grèce à la Commission européenne. La Commission européenne reprochait à la Grèce d'avoir soumis à l'OMI une proposition relative au contrôle de la conformité des navires et des installations portuaires aux exigences du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS. Sur le fondement de sa jurisprudence AETR, la Cour affirme que dans la mesure où des règles communautaires sont arrêtées pour réaliser les buts du Traité, les États membres ne peuvent hors du cadre des institutions communes prendre des engagements susceptibles d'affecter lesdites règles ou d'en altérer la portée. Arrêt CJCE, Commission des Communautés européennes c. Grèce, 12 février 2009.

¹²⁸⁸ MEUNIER (P.), « La Communauté européenne, l'OACI et l'OMI : de l'union libre à l'union sacrée », in GRARD (L.) (Dir.), *L'Europe des transports*, 7 et 8 octobre 2004.

¹²⁸⁹ Décision du Conseil du 2 mars 2004, JOUE, n° 78 du 16 mars 2004, p. 22.

négociations au sein de l'Union consisterait à ce que la Commission obtienne l'autorisation et les directives du Conseil pour pouvoir mener les négociations. Ainsi les obstacles liés aux rapports entretenus entre la CE et ses États membres seraient dépassés et dans l'exercice de ce mandat confié à la Commission, cette dernière pourrait déposer une demande d'adhésion.

415. L'adhésion de l'Union européenne nécessiterait ensuite la révision de la Convention OMI. Dans le secteur maritime, la valorisation du rôle de l'Union sur la scène internationale est encore lointaine, les États membres européens sont réticents à son accession au rang de membre à part entière car ils craignent que leur propre droit de vote ne soit restreint et que leur position ne soit ainsi affaiblie. Les États tiers sont eux aussi réticents car ils voient dans l'adhésion de l'Union européenne la constitution d'un groupe influent sur les négociations. L'élargissement de l'Union européenne représente 40% de la flotte mondiale et les trois plus grandes compagnies mondiales sont européennes¹²⁹⁰. Aussi la détermination d'un statut adapté à l'UE suppose la fixation des conditions d'adhésion et des modalités d'exercice du droit de vote. La Conférence sur la révision de la Convention d'Athènes de 1974 adopta une Résolution où elle confiait à l'OMI le soin d'étudier la question de la généralisation du droit d'adhésion des organisations régionales d'intégration économique¹²⁹¹. Dans cette perspective, le Brésil déposa une contribution qui s'appuyait sur les dispositions de la CMB¹²⁹² ; dans sa note, il soulignait qu'une telle participation nécessiterait la définition d'un cadre précis garantissant leur « *inclusion harmonieuse* »¹²⁹³. Pour le moment, la question n'est pas maintenue à l'ordre du jour du Comité juridique.

416. L'action de l'Organisation est à la fois fragile et nécessaire. Son développement

¹²⁹⁰ Chiffres fournis par l'Association des armateurs de l'Union européenne cités par KALAYDJIAN (R.), « L'économie maritime en Europe et en France », in GULLEC (J.) et LOROT (P.) (Dir.), *Planète océane : l'essentiel de la Mer*, Paris, Édition Choiseul, 2006, p. 25.

¹²⁹¹ Les membres de la Conférence indiquent que l'OMI est priée « *de procéder à une étude de la question et si elle le juge nécessaire, de mettre au point des dispositions appropriées dont l'inclusion puisse être envisagée dans les nouveaux traités qu'elle pourrait élaborer, ou dans des amendements à des traités existants, si besoin est pour permettre à des organisations régionales d'intégration économique existantes et futures et à leur États Membres de devenir Parties à ces traités* » LEG-CONF 13-22, Adoption de l'acte final et des instruments, recommandations et résolutions qui résulteront des travaux de la conférence, Résolution sur les organisations régionales d'intégration économique, 11 novembre 2002.

¹²⁹² L'article 305-f de la CMB qui permet à une organisation internationale d'être partie à la Convention renvoie à l'annexe IX. Cette dernière fixe les conditions d'une telle adhésion. En vertu de ces dispositions, l'organisation internationale est entendue comme « *Une organisation constituée d'États qui lui ont transféré compétence pour des matières dont traite la Convention, y compris la compétence pour conclure des traités sur ces matières.* », CMB, art. 300-f. L'organisation internationale applique la Convention dans les limites des dispositions de l'instrument de confirmation qui rend compte de la répartition des compétences avec ses États membres.

¹²⁹³ Le document soumis par le Brésil suite aux observations de la Commission européenne sur la question énumère un ensemble de dix points visant à orienter les travaux du Comité juridique sur cette question. LEG 86/14/1/1, Participation d'organisations régionales aux conventions, Document présenté par le Brésil, le 26 février 2003.

dépend de la volonté politique de ses membres et implique d'évoluer pour répondre à leurs attentes. La mondialisation de l'économie maritime appelle absolument la mise en place de normes universelles appuyées sur un droit situationnel. L'articulation entre les strates normatives est alors fondamentale et l'OMI y participe.

417. La création de l'OMCI devait permettre en 1948 de centraliser les négociations des États concernant la navigation maritime. Son action a donc contribué à l'harmonisation et à la cohérence des mesures juridiques relatives à la navigation. Le bilan révèle aujourd'hui que l'environnement institutionnel du secteur maritime est à l'origine de la fragmentation du droit de la navigation. La diversité des sources normatives et le morcellement des groupes de pression mènent à l'éclatement des régimes juridiques; ils favorisent les inégalités et l'insécurité juridiques. Le défi de l'Organisation est donc de légitimer son action afin d'élargir son influence. Son objectif est alors de se démarquer et de mettre en avant ses atouts : son mandat spécifiquement dédié à la sécurité maritime, la dimension universelle de son action et la représentation de l'ensemble des acteurs du secteur maritime au sein de ses organes. L'OMI doit ensuite adapter son action normative et exploiter la marge de manœuvre dont elle dispose pour contribuer à réduire les risques maritimes et leurs effets. Son intervention ne peut être par conséquent que progressive. La continuité de ses travaux devient alors la priorité et suppose un investissement régulier des États et des professionnels.

418. Avec l'intensification des échanges et la mondialisation de l'économie maritime, la lutte contre les risques maritimes ne peut être menée qu'à l'échelle internationale. L'OMI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies dédiée à la navigation maritime, doit contribuer à l'émergence d'un droit de la navigation universel dont l'efficacité repose sur la solidité de son action. Pourtant, chaque catastrophe maritime souligne les défaillances de son processus décisionnel : devant l'émotion soulevée par les pertes humaines ou les graves atteintes à l'environnement, les États ou les groupes d'États peuvent préférer agir unilatéralement pour compenser les carences des discussions au sein de l'OMI même si cela menace le maintien des négociations internationales. Le fonctionnement de l'Organisation doit par conséquent être réformé pour réunir la communauté maritime et offrir à la navigation un cadre institutionnel cohérent qui passe nécessairement par la reconnaissance de valeurs communes et le respect des particularismes régionaux.

419. D'une part, l'évolution économique et les risques générés par le transport maritime suscitent l'émotion des populations et la mobilisation de l'ensemble des professionnels du secteur mais d'autre part, les pressions économiques et les lois du marché sont aujourd'hui un paramètre important du respect des normes internationales. Considérant la fragmentation du droit maritime, le foisonnement des normes relatives à la navigation maritime et les inégalités entre États, l'OMI cherche à légitimer son action et à permettre l'émergence d'un droit de la navigation universel. Renforcer son action normative et tirer les leçons de ses soixante années d'expérience supposent d'engager un profond mouvement de réformes. L'élargissement du réseau de participation doit permettre la reconnaissance universelle des mesures adoptées. Au-delà du simple droit de représentation, l'enjeu pour l'Organisation est d'équilibrer la participation des États, des professionnels et de la société civile afin de s'affranchir de la pression des armateurs. De plus, son processus décisionnel est soumis depuis 2000 à un dispositif d'évaluation censé doper ses performances ; la dynamique semble orienter les organes de l'OMI vers une véritable stratégie d'entreprise.

420. Au-delà de la conception normative, l'intégration de la norme internationale à l'environnement réglementaire relatif au transport maritime confronte l'OMI à la concurrence institutionnelle. Ses perspectives résident dans l'appréhension de la complexité du secteur maritime et dans la définition d'une stratégie dans le cadre de laquelle l'OMI s'appuie sur les initiatives d'autres institutions et de professionnels. Exploiter l'ensemble des maillons de la chaîne du transport maritime serait un moyen d'accélérer l'émergence d'un droit de la navigation mondialisé, adapté aux transformations de l'économie maritime et à ses bouleversements géopolitiques. L'approche universelle de l'Organisation doit permettre de sécuriser les rapports juridiques et de réduire par conséquent le risque maritime. La révision de son acte constitutif et la définition de valeurs communes réunies au sein d'un préambule pourraient permettre l'émergence d'un lien de solidarité dont l'OMI serait le garant. Point de départ d'une politique intégrée à l'échelle internationale, ces réformes doivent renforcer l'efficacité des dispositifs normatifs internationaux. En s'engageant sur cette voie, l'OMI mettrait fin à l'hypocrisie qui l'oblige à lutter contre des phénomènes économiques ou politiques pour lesquels elle n'a pas les moyens de lutter.

421. L'originalité de la démarche de l'OMI réside dans l'utilisation exclusive d'une démarche consensuelle. L'ensemble de son dispositif institutionnel est basé sur cette exigence qui correspond à ses objectifs de conciliation entre développement économique et

sécurisation de la navigation maritime. Cette démarche normative est stratégique et découle autant de l'évolution du commerce par mer que de la progression du droit international. Dans un contexte où la réduction du risque maritime est incontestable, c'est au travers sa longévité et ses transformations que l'Organisation confirme sa contribution importante pour déterminer le cadre de la navigation maritime internationale. Ses limites lui imposent de développer une action normative dans le long terme afin d'entretenir une action continue de progression du consensus.

**PARTIE II- ENTRETENIR LE RENFORCEMENT
DES NORMES PAR L'ACTION CONTINUE**

422. La démarche consensuelle de l'Organisation marque aujourd'hui profondément les normes que ses membres adoptent : le consensus induit l'idée de progressivité et de compromis. L'action de l'OMI doit donc consister à entretenir un effort permanent de négociation entre ses membres. La recherche constante d'un équilibre guide son action et, pour chacune des questions soulevées, l'effectivité des travaux et du dispositif¹²⁹⁴ n'est pas facilement perceptible. Pour autant, l'expérience acquise depuis plus de soixante ans montre la capacité de l'Organisation à faire évoluer le droit international de la navigation maritime et à trouver un accord entre ses membres. La démarche consensuelle adoptée par l'Organisation induit l'élaboration progressive des dispositifs réglementaires et le cadre de négociation permanente a permis de fonder un processus continu. L'action normative, développée par étape, a montré une évolution constante qui traduit les rapports d'influence tellement déterminants dans la formation du droit consensuel. Le processus continu a d'abord conduit à enrichir progressivement l'arsenal normatif (TITRE I) avant de mettre en évidence la nécessité de développer des compétences opérationnelles pour contribuer à la mise en œuvre de son contenu (TITRE II).

¹²⁹⁴ JEAMMAUD (A.), « Le concept d'effectivité du droit », in AUVERGNON (P.) (Dir.), *L'effectivité du droit du travail : à quelles conditions ?*, Acte du séminaire international de droit comparé du travail, des relations professionnelles et de la sécurité sociale, Bordeaux, Comtrasec, 2006, p. 33 et s. Le lien entre le droit et ses effets correspond au concept de « force normative » en tant qu'il détermine l'« intelligence juridique », ARNAUD (A.J.), « La force normative, pierre angulaire d'une intelligence juridique », in THIBIERGE (C.) et alii, *La force normative*, Paris, LGDJ, Bruylant, 2009, p. 13.

TITRE I- LA CONSTRUCTION PAR PALIERS DE L'ARSENAL NORMATIF

423. Le déséquilibre institutionnel donnant l'ascendant aux États transporteurs fondé sur l'accord adopté par les membres fondateurs de l'OMCI pèse sur ses travaux depuis son entrée en fonction. Conséquence de la flexibilité du processus consensuel, l'action normative de l'Organisation montre différentes périodes normatives liées au contexte institutionnel, politique et économique. Son histoire présente alors deux phases successives: l'immixtion de l'Organisation au sein de la sphère industrielle (CHAPITRE I) et l'immixtion de l'Organisation dans la mise en place de la politique publique à l'échelle internationale (CHAPITRE II).

CHAPITRE I : LA CONTRAINTE LIÉE AU RESPECT DES POLITIQUES DE PROFITS

424. A l'origine, l'association au sein d'une institution de tous les États du pavillon et des organisations privées expertes du transport devait permettre la conciliation du principe de liberté de navigation avec les exigences de rentabilité inhérentes au commerce. Dans ce système, où les acteurs de l'industrie maritime étaient omniprésents pour garantir la protection du marché, la démarche consensuelle s'imposait puisqu'elle correspondait au principe de négociation qui régissait les relations commerciales. Alors que l'objectif de l'Organisation était de contribuer aux conditions d'une navigation efficace, la plupart des dossiers soulevés devant l'Organisation débouchèrent *in fine* sur la signature d'une convention internationale. Chacune d'elles était associée à des documents non contraignants le plus souvent techniques destinés à préciser ou compléter les dispositions des conventions ou à accompagner leur mise en œuvre. Au moment de la création de l'OMI, la priorité était d'adopter des normes susceptibles de former un cadre juridique global préservant la liberté de commerce et évitant l'ouverture incontrôlée du secteur. Ses travaux se focalisèrent d'abord sur le navire, avant de s'intéresser plus globalement à l'ensemble des paramètres de la sécurité du transport maritime. Par sa démarche consensuelle, les travaux de l'Organisation menèrent à l'adoption d'un cadre réglementaire global du transport maritime qui, aujourd'hui encore, s'enrichit sans être contesté dans son ensemble. Longtemps l'élaboration des normes internationales a toutefois été limitée par le souci de préserver le développement économique des transports (SECTION I) et par l'emprise des armateurs sur la dynamique normative (SECTION II).

SECTION I: ACTION CIBLÉE PROPICE AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE

425. Très vite après son entrée en fonction, une tendance lourde de l'action normative de l'OMCI se dessina puisque sa compétence se limita aux questions autorisées par les membres du Conseil et du CSM¹²⁹⁵ ; si l'on avait pu y voir une forme de « timidité¹²⁹⁶ », l'enjeu pour

¹²⁹⁵ Les réserves liées à la composition restreinte du Comité de sécurité maritime retardent l'implication effective de l'Organisation et la décrédibilisent. Son fonctionnement reste d'ailleurs marqué comme étant largement influencé par les acteurs économiques du marché maritime favorables à une libéralisation maximale du commerce par mer. La question de la représentation des États est cruciale depuis son origine jusqu'à nos jours car elle détermine les orientations de la politique de l'Organisation qui suit une démarche exclusivement consensuelle, ADEMUM ODEKE, « From the Constitution of the Maritime Safety Committee to the Constitution of the Council : will the IMCO experience repeat itself at the IMO nearly fifty years on ? », *The juridical politics of the International organization*, *Texas international law journal*, volume 43, 2007, pp. 56-113.

¹²⁹⁶ SUDRE (F), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 295.

l'Organisation était essentiel tant son démarrage fixait les conditions de son devenir. Au-delà d'une perspective purement politique, il fallait comprendre que ses travaux étaient orientés en fonction des priorités de l'industrie maritime mondiale et plus particulièrement des intérêts des armateurs très influents à Londres. Dans une première période, les minces efforts normatifs furent uniquement axés sur la sécurisation des échanges commerciaux par le biais de la réduction du risque maritime (PARAGRAPHE I) et accessoirement ciblés sur le droit de l'environnement au travers des pollutions par les hydrocarbures (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I : L'ENJEU DE LA SÉCURISATION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX

426. Les fondateurs de l'OMCI visaient un double objectif : le renforcement de l'implication de l'État dans l'adoption d'un cadre normatif en matière de transport maritime¹²⁹⁷ et la centralisation des questions maritimes au sein d'un même système décisionnel¹²⁹⁸. Dans ce domaine, leur approche était purement technique afin d'éviter une régulation trop importante d'un secteur commercial basé sur la liberté d'entreprendre. Leurs travaux portèrent donc d'abord sur la construction, l'équipement et l'exploitation des navires afin d'encadrer le concept de navigabilité (A) et ensuite sur l'organisation du trafic maritime (B).

A- Le concept de navigabilité dans les normes OMI

427. Sur l'enrichissement de la notion de navigabilité, la mission de l'OMCI se résumait principalement à la mise à jour des textes antérieurs à la signature de sa Convention constitutive. Cette activité traduisait sans doute le champ d'action limité laissé à l'institution enfermée dans un rôle purement consultatif et dans des domaines ayant déjà fait l'objet d'accords internationaux. Son action normative s'appuya immédiatement sur le concept de navigabilité du navire généralement défini comme : « *L'ensemble des qualités nautiques et commerciales qui permettent au navire d'assurer le service auquel il est promis* »¹²⁹⁹. En

¹²⁹⁷ Avant la création de l'OMI, l'élaboration des conventions maritimes internationales revenait principalement au Comité maritime international. Le CMI fut créé en 1896 à Anvers afin de « *contribuer par tous travaux et moyens appropriés, à l'unification du droit maritime sous tous ses aspects.* ». Ses missions comprenaient à la fois la création d'associations internationales et la collaboration avec d'autres organisations. Il regroupe des individus et des associations nationales de droit maritime et dispose par conséquent d'une vision étendue des différents systèmes juridiques nationaux. ROHART (J.-S.), « Le CMI aujourd'hui », *DMF*, 652, 2004, p. 789.

¹²⁹⁸ Il s'agissait de créer en 1948 une « *articulation non plus de fait mais organique [...] superposer un corps de direction et de coordination qui, par la généralité de sa compétence, consacrerait l'unicité formelle des choses de la mer* ». SUDRE (F.), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 15.

¹²⁹⁹ CORNU (G), *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, 2007, p. 608

matière de responsabilité, l'acceptation de cette notion pouvait poser quelques difficultés¹³⁰⁰ mais elle traduisait l'idée générale d'une obligation de moyens qui devait permettre au transporteur de remplir l'obligation de résultat dans le déplacement de la marchandise¹³⁰¹. A Londres, les États de l'OMCI cherchèrent avant tout à renforcer le cadre préventif de règles s'appuyant sur plusieurs conventions parmi lesquelles la Convention de 1960 sur la sauvegarde de la vie humaine (Convention SOLAS) et la Convention de 1966 sur les lignes de charge (Convention LL). Le but visé par ces conventions était de réduire les risques engendrés par la navigation maritime en se concentrant sur l'équipement du navire. A l'exception de la navigation dans les glaces et la distinction entre les navires de charge et les navires à passagers, la priorité n'a pas été d'adapter les normes aux particularités du trafic, aux conditions d'exploitation ou à la région fréquentée. La démarche globalisante du transport maritime explique sans doute les réticences des transporteurs face à la rigidité d'une démarche plus segmentée.

428. La première Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) fut adoptée en 1914 suite au naufrage du transatlantique *Titanic* en avril 1912. Les limites de cet accord découlaient d'une difficile négociation face aux réticences des grandes puissances maritimes à convenir d'une norme internationale¹³⁰². L'adoption d'une version révisée était donc une priorité pour la nouvelle OMCI qui permit l'élaboration d'une nouvelle

¹³⁰⁰ LALLEMENT (C.), *La navigabilité du navire*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2004.

¹³⁰¹ Sur la notion de navigabilité, le droit maritime marque encore sa complexité. Recouvrant plusieurs dimensions, la navigabilité peut être nautique ou commerciale, la perception de ce concept est différente selon que l'on est assureur, affréteur, armateur ou navigant. Le Professeur William Tetley considère que la navigabilité fait référence à : « *L'état du navire dans une condition, un armement et un équipement tels que, normalement, la marchandise sera chargée, transportée, soignée et déchargée proprement et sûrement pour le voyage à accomplir* », TETLEY (W.); *Marine cargo claims*, Londres, International shipping Publications, 4^{ème} édition, 2008, p. 370. Cette acceptation élargie est confirmée par Martine Rémond-Gouilloud puisque selon elle : « *la navigabilité s'entend au sens large et comprend tout ce qui est nécessaire au navire pour remplir sa mission. Elle s'apprécie compte tenu du voyage à effectuer et des marchandises à transporter.* », RÉMOND-GOUILLOUD (M.), *Droit maritime*, Paris, Éditions A.Pédone; 2^{ème} édition, 1993, p.375.

¹³⁰² Treize États ont participé à la négociation : cette Convention introduisait de nouvelles prescriptions internationales relatives à la sécurité de la navigation pour tous les navires de commerce ; elle prévoyait des cloisons étanches à l'eau et résistantes au feu, des engins de sauvetage, des mesures de prévention de l'incendie et des dispositifs de lutte contre l'incendie à bord des navires à passagers. D'autres prescriptions exigeaient que les navires transportant plus de cinquante passagers fussent pourvus d'une installation radiotélégraphique et que fût créé un service de recherche des glaces dans l'Atlantique nord. Cet accord reprenait les principaux facteurs décelés dans le rapport d'enquête du naufrage du *Titanic* sans réellement envisager de nouvelles hypothèses d'évènements de mer. La Première Guerre mondiale va interrompre la ratification de ce texte, signé par cinq États seulement, et qui n'entra pas en vigueur. En 1927, une nouvelle conférence internationale sur la sauvegarde de la vie humaine en mer déboucha sur l'adoption d'une nouvelle version de l'accord de 1914. Toujours sous l'impulsion du Royaume-Uni, cet accord fit l'objet d'une révision étendue en 1948 qui détaillait le modèle établi en 1914 ; « *La Convention SOLAS : Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer* », *Reflets de l'OMI*, 1998, p. 2.

Convention SOLAS dès 1960¹³⁰³. Le nouveau texte prenait en compte les améliorations techniques relatives à la sécurité, à la construction ou à la prévention de l'incendie, d'autres prescriptions concernaient l'équipement radioélectrique, les dispositifs concernant les engins de sauvetage ou le transport de grains. Comme en témoigne le volume de la Convention, cette dernière n'était toutefois pas exhaustive¹³⁰⁴ et imposait la mise en place d'un système d'amendement insatisfaisant. Dans sa version de 1960, les dispositions de la Convention confirmaient les principes de contrôle mis en place en 1948 et prévoyaient une obligation pour un gouvernement de mener une enquête en cas d'accident « *s'il estime que cette enquête peut aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter aux présentes règles* » en vue d'une communication des renseignements pertinents à l'OMCI¹³⁰⁵. Par ce dispositif, les États cherchaient à assurer l'enrichissement continu de la Convention. Dans cette perspective, l'OMCI devint garante de la continuité de la négociation et de la pérennisation du texte. En dépit de ces précautions, l'accord ne prenait pas suffisamment en compte les contraintes liées à la négociation internationale. Rapidement, la technicité des questions abordées par la Convention rendit nécessaire l'élaboration de plusieurs amendements adoptés successivement en 1966¹³⁰⁶, 1967¹³⁰⁷, 1968¹³⁰⁸, 1969¹³⁰⁹, 1971¹³¹⁰ et

¹³⁰³ La rapidité des évolutions technologiques éprouve la version de la Convention SOLAS adoptée en 1948. A l'initiative du Royaume-Uni, une conférence internationale est réunie dès 1957, elle visait à organiser les négociations pour l'adoption d'une nouvelle convention SOLAS ; dès lors la charge de mener les négociations jusqu'à l'adoption d'une Convention le 17 juin 1960 a été attribuée à l'OMCI. Les représentants de 55 États assistent à la conférence. ROUILLER (J.), « La sauvegarde de la vie humaine en mer », *JMM*, 1960, p. 58.

¹³⁰⁴ La Convention SOLAS 1960 est composée de huit chapitres respectivement dédiés aux dispositions générales, à la construction, aux engins de sauvetage, à la radiotélégraphie et radiotéléphonie, à la sécurité de la navigation, aux transports de grains, aux transports de marchandises dangereuses et aux navires nucléaires.

¹³⁰⁵ En marge des discussions sur l'adoption de la Convention SOLAS, la conférence adopta cinquante-six résolutions adressées à l'OMCI pour entreprendre des études, rassembler des informations, diffuser des renseignements et prendre de nouvelles mesures.

¹³⁰⁶ Les amendements de 1966 sont contenus dans la Résolution A 108 de l'Assemblée et concernent spécifiquement les mesures spéciales en matière d'incendie à bord des navires à passagers. Conformément aux dispositions de la Convention, un État partie ne peut maintenir son adhésion à la Convention SOLAS 1960 que s'il accepte cet amendement dans un délai de 12 mois. Rés A 108 (ES III), Amendements au chapitre II de la Convention SOLAS 1960, adoptée par l'Assemblée lors de sa troisième session extraordinaire, le 30 novembre 1966.

¹³⁰⁷ Adopté par la Résolution A 122 de l'Assemblée, cet amendement vise à renforcer les mesures de prévention de l'incendie, la radiotéléphonie en ondes métriques dans les zones de haute densité de trafic, les dispositions relatives aux engins de sauvetage à bord de certains navires-citernes et navires de charge. Rés A 122(V), Amendement à la Convention SOLAS 1960, adoptée par l'Assemblée lors de sa cinquième session le 25 octobre 1967.

¹³⁰⁸ Suite au naufrage du *Torrey Canyon* en 1967, l'amendement adopté par l'Assemblée vise à imposer un équipement électronique d'assistance à la navigation comme le radar, le radiogoniomètre ou le gyrocompas.

¹³⁰⁹ La Résolution A 174 de l'Assemblée prévoit l'amendement de SOLAS 1960 afin d'intégrer des règles relatives à la radiotélégraphie et la radiophonie, Rés A 174 (VI), Amendements à la Convention SOLAS 1960, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 21 octobre 1969.

¹³¹⁰ Adopté par la Résolution A 205 de l'Assemblée, cet amendement vient modifier les mesures prises en 1969 par la Résolution A 174. Rés A 205 (VII), Amendements à la Convention SOLAS, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 11 octobre 1971.

1973¹³¹¹ mais ces modifications n'ont jamais été appliquées tant les conditions de leur entrée en vigueur étaient rédhitoires¹³¹². L'OMCI contribua à l'élaboration d'une nouvelle Convention SOLAS qui comportait l'ancienne version et ses amendements. La Convention entra en vigueur en 1980, elle est considérée comme le plus important des traités internationaux concernant la sécurité maritime des navires de commerce¹³¹³. Destinée à fixer les normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, elle confie aux États du pavillon la responsabilité de faire appliquer ses dispositions. Toujours subdivisée en plusieurs chapitres, la Convention SOLAS de 1974 fut adoptée sur la base d'une expérience de cinquante années, depuis l'adoption de sa première version ; elle a été conçue pour être évolutive. Son article VIII, relatif aux amendements, distingue la révision des dispositions générales contenues dans les articles de la Convention ou le chapitre I de son annexe¹³¹⁴ et les prescriptions techniques contenues dans les différents chapitres de l'annexe¹³¹⁵. La Convention introduit, par ce biais, la procédure d'amendement tacite qui permet d'accélérer l'entrée en vigueur des amendements; avec ce dispositif, la norme juridique s'adapte au rythme des avancées techniques.

429. Compte tenu des différents types de navire et des différentes natures de cargaison, la négociation d'un texte exhaustif consensuel et contraignant s'avéra utopique ; dans le sillon de la Convention se négocièrent alors d'autres recommandations destinées à la compléter¹³¹⁶. Sur les différentes thématiques abordées par la Convention SOLAS, les organes directeurs de l'OMCI adoptèrent plusieurs résolutions visant à accompagner sa mise en œuvre ou à aborder différents points spécifiques non soulevés par la Convention. Pour les États membres, il pouvait s'agir d'anticiper des risques non considérés comme des priorités ou de préserver une flexibilité normative sur des points techniques qui ne faisaient pas l'objet de réelles oppositions. Le Recueil de règles pratiques pour la sécurité de transport des cargaisons

¹³¹¹ Les amendements de 1973 adoptés par la Résolution A 263 viennent modifier le chapitre VI relatif au transport de grains. Rés A 263 (VIII), Amendements aux chapitres II, III, IV de la Convention SOLAS, 1960, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session le 20 novembre 1973.

¹³¹² L'article 9 de la Convention SOLAS, relatif aux amendements, prévoit plusieurs procédures de révision, toutes très difficiles à mettre en œuvre : soit par un accord unanime, soit par un amendement déposé devant le Conseil de sécurité maritime (à l'époque organe restreint de l'Organisation) pour être recommandées par les deux tiers de ses membres auprès de l'Assemblée après six mois et une notification aux États contractants pour enfin être adoptées par les États parties, soit enfin par la convocation d'une conférence internationale qui doit être préalablement acceptée par les États parties.

¹³¹³ LE GOUARD (Y.), « La convention SOLAS : un recueil au service de la sécurité », *JMM*, 1998, p. 153.

¹³¹⁴ Une fois l'amendement adopté, il doit être accepté par au moins les deux tiers des États parties à la Convention, Convention SOLAS, art.VIII.

¹³¹⁵ Une fois l'amendement adopté, il est réputé accepté deux ans après communication aux États parties ou après une période spécifique qui ne peut toutefois pas être inférieure à 1 an, Article VIII de la Convention SOLAS, IMO Édition récapitulative, Londres, IMO Publication, 2004, p. 16.

¹³¹⁶ Convention SOLAS 1974, Annexe D Paragraphe 55.

solides en vrac (Recueil BC)¹³¹⁷, adopté en 1965, vint renforcer la Convention SOLAS en s'intéressant plus particulièrement au type de marchandises¹³¹⁸. Les cargaisons en vrac particulièrement visées représentaient un danger spécifique¹³¹⁹. L'ouverture du marché après la Seconde Guerre mondiale correspondait aux besoins croissants en matières premières des pays industrialisés. L'action internationale visait uniquement à soutenir la libéralisation du marché et si la Convention SOLAS aborda très tôt le cas du transport de grain toutefois la réglementation ne suffit pas à juguler la dérive vers des pratiques dictées par la rentabilité¹³²⁰. L'enjeu pouvait aussi consister à étendre l'application de la Convention à des flottes qui n'entraient pas dans son champ d'application. En matière de stabilité par exemple, conformément aux recommandations formulées par la Conférence internationale de 1960, le CSM proposa des recommandations pour les navires à passagers et les navires de charge de moins de 100 mètres de long¹³²¹.

430. La Convention internationale sur les lignes de charge adoptée en 1966 (Convention LL), entrée en vigueur en 1968¹³²², témoigne de l'importance du tirant d'eau sur la

¹³¹⁷ Le Recueil donne des conseils d'ordre général sur les méthodes à suivre pour le chargement des cargaisons, ainsi que des listes des produits typiques actuellement transportés en vrac et des détails sur les méthodes d'essai recommandées pour déterminer les diverses caractéristiques des matières transportées en vrac. Il a vocation à s'adresser aux administrations, aux propriétaires de navires, aux expéditeurs et aux capitaines.

¹³¹⁸ Rés A 82 (IV), Approbation du Code de bonne pratique pour les navires vraquiers, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session, le 28 septembre 1965 ; BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 280.

¹³¹⁹ L'adoption d'un recueil spécial découle de l'importance de l'activité puisque la plupart des marchandises sont transportées par ce type de navire dont la structure et la coque sont utilisées comme contenant de la marchandise. Le développement du transport en vrac est exponentiel, entre 1955 et 1970 le trafic a quadruplé et il a conservé une croissance constante jusqu'à nos jours, TERRASSIER (N.), *Les transports maritimes de marchandises en vrac*, ISEMAR, Paris, Éditions MOREUX, 2001, p. 46.

¹³²⁰ La demande croissante de transport de matières premières a abouti au fort développement de la flotte de vraquiers qui recouvre plusieurs types de navires. La multiplication des voyages, l'accélération des cadences et l'exploitation de vieux navires sont des facteurs de risques importants sur ce type de flotte. Malgré l'initiative précoce de l'OMCI dans ce domaine, l'exploitation de ce type de navires a mené à une augmentation significative des sinistres à la fin des années 1980, BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 277 et s, BEURIER (J.-P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international » in *La mer et son droit* mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp.87-99.

¹³²¹ Rés A 167 (ES IV), Recommandations sur la stabilité à l'état intact pour les navires à passagers et les navires de charge d'une longueur inférieure à cent mètres, résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 28 novembre 1968. Ces recommandations concernent spécifiquement l'établissement des courbes de stabilité, les conditions de chargement types à envisager et un mémorandum à l'intention des administrations sur les moyens de déterminer approximativement la stabilité du navire à partir de l'essai de la période de roulis. Rés. A 185 (VI), Application des dispositions de la Convention en matière de transport de grain pour les navires inférieurs à cinq cents tonnes de jauge brut, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 20 octobre 1969.

¹³²² La réunion de la conférence diplomatique est prévue par la Résolution A 53 (III) de l'Assemblée relative à la réunion d'une conférence internationale pour l'adoption d'une convention des lignes de charge, adoptée par l'Assemblée lors de sa troisième session le 24 octobre 1963. La rapidité de l'entrée en vigueur de la Convention découle de ses modalités d'entrée en vigueur qui requiert l'acceptation de quinze États dont sept pays possédant chacun un tonnage global d'1 million de TJB.

navigabilité du navire. L'OMCI a été chargée en 1963¹³²³ de réviser la Convention internationale de 1930, basée uniquement sur le principe de réserve de flottabilité¹³²⁴. Sa mission consistait donc à intégrer des dispositions spécifiques relatives aux lignes de charge des navires citernes afin de déterminer leur franc-bord¹³²⁵ en fonction d'un compartimentage et du calcul de la stabilité après avarie. L'enjeu était d'abord d'adopter une norme universelle¹³²⁶ et ensuite d'adapter la Convention aux nouvelles réalités techniques et technologiques des navires¹³²⁷. Dans sa globalité, la version de 1966 autorise une diminution du franc-bord dont la contrepartie réside dans l'exigence plus rigoureuse des ouvertures de ponts et de superstructures dont l'automatisation s'était répandue. Ces dispositions prévoient en outre la délivrance d'un certificat de franc-bord ou d'un certificat d'exemption de franc-bord pour valider les mesures prises par les administrations¹³²⁸. Les trois annexes précisent l'ensemble du dispositif : les quatre chapitres de l'annexe I de la Convention fixent les règles de calcul¹³²⁹, l'annexe II traite des conditions liées aux espaces ou aux saisons et l'annexe III catalogue des modèles de certificats comme le certificat international de franc-bord. La Convention prévoit notamment le marquage des lignes de charge sur la coque des navires. Le dispositif distingue six lignes différentes qui correspondent à la prise en compte de l'impact des différents milieux fréquentés par les navires sur leur flottabilité¹³³⁰ : la ligne de charge

¹³²³ Le Conseil décide en 1962 de saisir le CSM et l'Assemblée sur la question des lignes de charge. Il invite le MSC à une étude des questions relatives à la Convention de 1930 et recommande à l'Assemblée d'autoriser la programmation d'une conférence visant à adopter une nouvelle convention sur les lignes de charge. Rés C2 (VI), Convention internationale des lignes de charge, adoptée lors de la sixième session du Conseil le 21 février 1962.

¹³²⁴ Le principe de réserve de flottabilité représente la surcharge que pourrait supporter le navire sans couler.

¹³²⁵ Le franc-bord assigné est la distance mesurée verticalement au milieu du navire entre le bord supérieur de la marque de la ligne de pont et le bord supérieur de la ligne de charge appropriée ; Règle 3 Définition des termes utilisés dans les annexes, Décret n° 69-89 du 20 janvier 1969 portant publication de la Convention internationale sur les lignes de charge et de son annexe du 5 avril 1966, en ligne sur www.legifrance.gouv.fr (consulté juin 2010), p. 21. On distingue plusieurs types de franc-bord, le franc-bord de forme, le franc-bord d'échantillonnage, le franc-bord de compartimentage et de stabilité. La convention LL n'a vocation qu'à encadrer la question du franc-bord de forme qui doit garantir une réserve de flottabilité et assurer le maintien dans des conditions normales de navigation. Pour une description de la matérialisation du franc-bord sur la coque du navire, voir notamment BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 241, Annexe : Les marques de franc-bord, p. 623.

¹³²⁶ Dans le préambule de la Convention LL, les États parties précisent son objectif : « Désireux d'établir des principes et des règles uniformes en ce qui concerne les limites autorisées pour l'immersion des navires effectuant des voyages internationaux, en raison de la nécessité d'assurer la sécurité de la vie humaine et des biens en mer. »

¹³²⁷ L'accroissement de la taille des navires, les progrès accomplis dans la construction navale et l'évolution des conceptions en matière de jaugeage ont rendu nécessaire la révision de la Convention sur les lignes de charge, BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 242.

¹³²⁸ Convention LL Art 1.

¹³²⁹ Les quatre chapitres de l'annexe I de la Convention abordent respectivement : les dispositions générales, les conditions d'assignation du franc-bord, les francs-bords et les prescriptions particulières aux navires auxquels est assigné un franc-bord pour le transport de bois en pontée. La Convention distingue deux régimes selon deux types de navire. Ce dispositif vise à concilier le maximum de sécurité pour la meilleure rentabilité. BOISSON (P.), *op cit*, p. 243.

¹³³⁰ Annexe : Les marques de franc-bord, p. 623.

d'été, la ligne de charge d'hiver, la ligne de charge d'hiver en Atlantique Nord, la ligne de charge tropicale, la ligne de charge d'été en eau douce et la ligne de charge tropicale en eau douce. L'objectif de cette Convention est double : d'une part le rodage de l'Organisation par l'exercice de ses missions au sein du secteur maritime, alors qu'en 1966 elle comptait 61 États membres, et d'autre part l'adoption d'une norme unanime qui consiste à déterminer la capacité des navires non pas sur des critères uniques de rentabilité mais aussi des critères de sécurité. Au travers des dispositions qui reconnaissent la spécificité des activités et des conditions de navigation, l'on constate que le système adopté nécessite la mise en place d'un contrôle des navires susceptible de procéder à une évaluation en fonction des différents paramètres qui entrent dans la détermination du franc-bord. Dès 1966, les négociations aboutirent et l'entrée en vigueur de la Convention, en 1968, était un bon présage pour l'Organisation même si elle n'était pas de nature à effacer les imperfections du compromis dégagé lors de la Conférence de Genève¹³³¹.

431. Avec l'essor du commerce maritime et la spécialisation des flottes, l'enjeu pour l'Organisation consistait toutefois à contribuer à l'adoption de nouveaux outils internationaux. Dans ce domaine, le travail de l'Organisation fut plus complexe. Le développement exponentiel du transport de charge en compartiment depuis l'initiative de l'Américain Malcom Mac Lean¹³³², mettait l'Organisation à l'épreuve. Encadré depuis 1933 par le Bureau international des conteneurs et du transport intermodal¹³³³, les normes sur les conteneurs devaient faciliter ce type de transport qui, dans un premier temps, servait principalement le cabotage¹³³⁴. La normalisation des conteneurs, combinée à l'augmentation de la demande de transport de produits manufacturés, fit exploser le trafic de conteneurs qui passa de 4 millions d'EVP en 1960 à 485 millions d'EVP en 2007¹³³⁵. En 1967, l'enjeu pour les 62 États membres de l'OMCI était de remplacer le Bureau international des conteneurs et

¹³³¹ L'on peut ainsi mentionner qu'aucun mode de calcul spécifique n'est adopté pour les navires inférieurs à 100 mètres malgré leur plus grande vulnérabilité devant les situations de mer. Cette question a été soulevée en vain par la France, le consensus a finalement été atteint sur une réglementation plus stricte en matière d'étanchéité, de conception des navires et de navigation en Atlantique Nord. BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 245.

¹³³² Dissociation du châssis de la partie supérieure des remorques de camion.

¹³³³ Le Bureau international des conteneurs et du transport intermodal est une ONG créée par la Chambre de commerce internationale en 1933 pour accompagner le développement du transport de marchandises par conteneurs. Il réunit les fabricants, transporteurs et chargeurs afin d'assurer le développement du transport conteneurisé, <http://www.bic-code.org>, (site consulté en juin 2010).

¹³³⁴ DIALLO (M.), *Les aspects juridiques des transports maritimes conteneurisés*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1991, p. 5 et s.

¹³³⁵ Le marché du conteneur révolutionne le transport maritime. SITT (B.) et HAUTECOUCOURETURE (B.), « Sécurité des conteneurs, pour un code de conduite multilatérale », *AFRI*, volume VIII, 2007, www.afri-ct.org (consulté en juin 2010). CNUCED, *Review of maritime transport*, 2009, p. 94 (disponible sur le site de la CNUCED, www.unctad.org (consulté en juin 2010)).

du transport multimodal. En effet, la spécialisation de la flotte et les risques inhérents à ce type de transport suscitaient l'intérêt des États membres de l'Organisation qui décidèrent, dès 1967, de convenir d'une réglementation destinée à faciliter le transport international des conteneurs et à maintenir un degré de sécurité de la vie humaine au cours de ces opérations de transport¹³³⁶. L'explosion de la demande généra une augmentation importante de l'offre et modifia considérablement les aspects du marché du transport conteneurisé. La fusion de grandes compagnies maritimes répondait à la nécessité d'organisation des flux de marchandises, de régulation des prix et d'augmentation de leur capacité d'investissement pour acquérir de nouvelles unités. Dans ce contexte, le rapport de force entre les transporteurs et les chargeurs était déterminant sur l'évolution du prix du fret et l'encadrement des mécanismes de responsabilité. Le naufrage du *Torrey Canyon* retarda l'adoption d'une nouvelle réglementation qui ne figurait pas, malgré les abus des transporteurs, parmi les priorités de l'OMCI¹³³⁷. La Convention internationale sur la sécurité des conteneurs fut finalement adoptée en 1972¹³³⁸ : elle ciblait la prise en compte de l'ensemble des étapes du transport autour du conteneur lui-même et l'uniformisation des règles de sécurité pour favoriser la gestion internationale de ce type de transport. La grande majorité des conteneurs pour marchandises étaient visés par la Convention¹³³⁹. Le système d'agrément des États aux fins de sécurité était l'avancée majeure de ce texte car il était basé sur le principe d'acceptation réciproque. L'administration ou son représentant officiel autorise le fabricant à fixer sur les conteneurs agréés une plaque portant les données techniques pertinentes, celle-ci atteste du contrôle effectué sur ce produit : on peut alors parler de « traçabilité » des conteneurs¹³⁴⁰. L'Annexe technique de la Convention prévoit divers essais qui correspondent à un ensemble de normes de sécurité applicables à la fois aux transports terrestres et aux transports maritimes. Cette Convention, qui a le mérite d'attester de l'action de l'Organisation

¹³³⁶ Le Comité de la sécurité maritime a entrepris, lors de sa dix-septième session, un travail en concertation avec 4 sous-comités : le Sous-comité de transport des marchandises dangereuses, le Sous-comité de la protection incendie, le Sous-comité du compartimentage et de la stabilité et le Sous-comité de la conception et de l'équipement, MSC XVIII (22).

¹³³⁷ Selon une décision du Conseil, si l'Organisation maintient ses efforts sur la future adoption d'un texte relatif au transport conteneurisé, en revanche les États membres affichent clairement leur volonté de retarder la réunion d'une conférence internationale sur le sujet, « *Decides that, whilst there is no immediate need to refer to the legal Committee the legal problems arising in this context, especially in view of the urgency of the legal Committee's work on the « Torrey Canyon », the legal committee should be asked to consider such problems in the future, in the light of the fact that the eventual outcome of this work will be one or more international instruments on this subject* ». Rés C36 (XX), Conteneurs, adoptée par le Conseil lors de sa vingtième session le 22 mai 1968.

¹³³⁸ Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p.604.

¹³³⁹ La portée de la Convention s'étend à tous les conteneurs ayant des dimensions prescrites et pourvus de pièces de coin - dispositifs permettant la manutention, l'assujettissement et le gerbage.

¹³⁴⁰ Annexe : Le marquage sur les conteneurs, p. 624.

dans ce domaine, préserve la compétence des États qui ne sont pas prêts à confier à une autorité supranationale un pouvoir de contrôle aux dépens du libéralisme commercial¹³⁴¹.

432. Le démarrage des travaux de l'Organisation sur la navigabilité présentait, selon nous, deux failles qui ont des répercussions importantes à plus ou moins long terme : la navigation des navires à passagers et l'exploitation des navires de pêche.

433. Les risques de la navigation maritime et les répercussions sur les vies humaines prirent toutes leurs significations, en 1914, avec le naufrage du *Titanic* qui lors de son voyage inaugural heurta un iceberg¹³⁴². Cette catastrophe justifia la convocation de la Conférence internationale qui adopta en 1914 la Convention SOLAS. Les navires à passagers¹³⁴³ sont certes régis par les conventions SOLAS et LL mais paradoxalement aucun chapitre ne leur est exclusivement dédié¹³⁴⁴. Aucune convention sur le transport de passagers n'est projetée, ce qui s'est révélé être un véritable problème tant le passage d'un transport exclusif à un transport combiné¹³⁴⁵ impose de travaux spécifiques. Très attaché aux continents par son type de chargement et la proximité de ses lignes avec la côte, ce mode de transport ne s'était pas imposé dans les préoccupations de l'OMCI alors même qu'il présentait des fragilités techniques spécifiques : la présence de portes destinées au chargement, l'absence de cloisonnement dans les parcs à voiture, les zones de trafic et les risques d'incendie. L'état du trafic au lendemain de la Seconde Guerre mondiale, le développement de nouveaux modes de transport et l'attachement des passagers à leur État d'origine ne favorisèrent pas une prise de décision à l'échelle internationale. Plusieurs catastrophes après le *Titanic* mirent en évidence les points faibles de ce type de transport et les pertes humaines qui en découlaient immédiatement¹³⁴⁶.

434. Le cas des navires de pêche, était aussi particulier car il a montré l'incapacité de l'Organisation à proposer une norme intégrée alliant sécurité, exploitation et modèle

¹³⁴¹ Les accords adoptés sous l'égide de l'OMCI traduisent ici une mentalité profondément différente des avancées effectuées par l'aviation civile. SUDRE (F.), *OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 255.

¹³⁴² LE MOING (G.), ... *Et l'Océan fut leur tombe, naufrages et catastrophes maritimes du XXème siècle*, Rennes, Marines éditions, 2005, p.85 et s.

¹³⁴³ Un navire à passagers est un navire qui transporte plus de douze personnes.

¹³⁴⁴ La convention SOLAS présente des dispositions spécifiques en matière de visite de contrôle et d'équipement.

¹³⁴⁵ Les transbordeurs sont des navires ayant pour fonction principale de transporter des véhicules routiers ou ferroviaires avec leur chargement et leurs passagers dans les traversées maritimes, on les appelle aussi ferries.

¹³⁴⁶ Ainsi, le 31 janvier 1953, le naufrage du paquebot ferry *Princess Victoria* sur sa ligne régulière entre le port irlandais de Larne et le port écossais de Stanraer a fait 130 morts suite à la pénétration d'eau par la porte d'embarquement par mauvais temps. Le 8 décembre 1966, le navire *Heraklion* coule par mer forte suite à l'endommagement de sa porte d'embarquement par un véhicule mal amarré, 250 personnes ont péri. Annexe : Dates clefs dans l'histoire de l'Organisation, p. 595

économique localisé¹³⁴⁷. Alors que les équipements des navires de pêche ou la cohabitation entre les flottes de commerce et de pêche représentent un danger réel, les États membres de l'OMCI ne parvinrent pas à trouver un accord contraignant. La coopération entre l'OIT, la FAO et l'OMCI déboucha toutefois sur l'adoption de plusieurs résolutions qui remédiaient à l'exclusion de ce type de navire des conventions existantes et prévoyaient des normes adaptées aux conditions de navigation et à la nature de l'activité économique¹³⁴⁸.

B- Le concept d'espace de la navigation

435. La concentration des trafics, les caractéristiques liées aux espaces et la dangerosité de la navigation maritime ont incité les États à globaliser la question des conditions de déplacement du navire¹³⁴⁹. Dans l'espace de liberté que représente le territoire maritime, la gestion de la sécurité consistait alors à faciliter le trafic (B.1) et à mettre en place des systèmes d'assistance et de gestion de crise (B.2).

B.1- La facilitation du trafic et les règles de navigation

436. Suite à l'adoption de la Résolution A 724 de l'ECOSOC du 17 juillet 1959, l'OMCI adopta, en 1965, la Convention sur la facilitation du trafic maritime qui visait à réduire et à simplifier les formalités gouvernementales et les démarches administratives¹³⁵⁰. Les objectifs de la Convention exprimaient suffisamment l'intérêt des armateurs et la mission de l'OMCI de concilier sécurité et développement économique : éviter les retards inutiles aux navires, à

¹³⁴⁷ A cette époque la pêche était une exploitation principalement côtière.

¹³⁴⁸ Six résolutions sont adoptées entre 1968 et 1973 :

-Res A 168 (ES IV), Recommandation on intact stability of fishing vessels, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session extraordinaire le 28 novembre 1968.

-Res A 207(VII), Recommandation for an interim simplified criterion for decked fishing vessels under 30 metres length, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971.

-Res A. 208 (VII), Recommandation on construction of fishing vessels affecting the vessels's stability and crew safety, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971.

-Res A 267 (VIII), Code of practice concerning the accuracy of stability information for fishing vessels, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session, le 20 novembre 1973.

-Res A 268 (VIII) Amendments to recommendation on intact stability of fishing vessels appendix V-recommended practice on portable fish-hold divisions, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session, le 20 novembre 1973.

-Res A 269 (VIII), Recommandation for skippers of fishing vessels on measuring a vessel's endurance in conditions of ice formation, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session le 20 novembre 1973.

¹³⁴⁹ Cette démarche se fait sur deux axes : l'aide à la navigation qui consiste en la mise en place de dispositifs extérieurs aux navires et les aides de navigation qui représentent les équipements et matériel embarqués.

¹³⁵⁰ Cette initiative originale de l'OMCI dans le domaine maritime rappelle l'expérience antérieure des pratiques recommandées dans l'aviation civile, SUDRE (F.), *L'OMCI institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 214. Les États et les professionnels ne peuvent que plébisciter ces mesures qui diminuent l'investissement des États, simplifient la démarche des professionnels du secteur privé et réduisent le poids des contrôles sur la rentabilité des échanges commerciaux. L'importance de cette réglementation est d'autant plus remarquable que la mise à jour des textes relatifs à la structure et à l'équipement des navires va dans le sens d'un renforcement des compétences des États riverains. Les développements postérieurs des contrôles par l'État du pavillon et les États du port alimentent cette analyse.

leurs équipages, aux passagers et aux cargaisons, coopérer pour uniformiser dans toute la mesure du possible les procédures, formalités et documents et pour réduire au minimum les modifications jugées nécessaires afin de répondre à des exigences d'ordre minimal¹³⁵¹. En 1962, un groupe d'experts fut réuni par le Secrétaire général dans le but de rédiger un projet de convention selon trois axes de réflexion : les douanes, l'immigration et la santé. Le texte fut approuvé par le Conseil lors de sa onzième session. La mise en place des systèmes de collaboration entre États en matière de transport aérien influença les travaux du groupe, notamment sur la réduction du nombre de documents exigés des navires dans les ports et l'introduction de documents standardisés dans la gestion du trafic. Les dispositions du texte montrent que la souveraineté et la compétence des États restent préservées. L'article 6 définit et distingue clairement les normes¹³⁵² des pratiques recommandées¹³⁵³. Les dispositions prennent alors en compte plusieurs situations : l'entrée et le séjour au port, la sortie du port, les navires et les personnes, l'hygiène, la quarantaine, les services vétérinaires et phytosanitaires pour conclure sur des dispositions diverses concernant l'éventualité d'erreurs sur les documents, la responsabilité du capitaine ou encore certains services portuaires.

437. En matière d'organisation du trafic, l'OMCI exerce des missions qui dépassent son rôle purement consultatif. En marge de l'adoption de la Convention SOLAS, la Conférence internationale de 1960 adopta un ensemble de règles pour prévenir les abordages en mer afin de remplacer les règles antérieures de 1948. Révisée en 1972, la Convention sur les règlements internationaux pour prévenir les abordages en mer (COLREG) comprend 38 règles réparties selon 5 parties distinctes¹³⁵⁴ et 4 annexes¹³⁵⁵. La révision de ces règles s'exerce selon la procédure de l'acceptation tacite, leur champ d'application concerne tous les navires en haute mer et dans les eaux attenantes accessibles aux navires de mer¹³⁵⁶. La Convention COLREG comporte des dispositifs susceptibles de réduire le risque d'abordage

¹³⁵¹ Le préambule de la Convention FAL dispose : « *Les gouvernements contractants, désireux de faciliter le trafic maritime en simplifiant et en réduisant au minimum les procédures, les formalités et les documents requis pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires effectuant des voyages internationaux* ».

¹³⁵² Les dispositions qu'il est jugé possible et nécessaire de faire appliquer uniformément par les gouvernements contractants, conformément à la Convention, afin de faciliter le trafic maritime international.

¹³⁵³ Les dispositions qu'il est jugé souhaitable de faire appliquer par les gouvernements contractants pour faciliter le trafic maritime international.

¹³⁵⁴ Cette Convention visait à mettre à jour et à remplacer les règles de 1960 pour prévenir les abordages en mer qui avaient été annexées à la Convention SOLAS, adoptée la même année. Partie A : Généralités ; Partie B Règles de barre et de route ; Partie C : Feux et marques ; Partie D : Signaux Sonores et lumineux ; Partie E : Exemptions.

¹³⁵⁵ Annexe I : Emplacement et caractéristiques techniques des feux et marques ; Annexe II : Signaux supplémentaires des navires de pêche pêchant à proximité les uns des autres ; Annexe III : Caractéristiques techniques du matériel de signalisation sonore et Annexe IV : Signaux de détresse.

¹³⁵⁶ COLREG Partie A règle 1 a.

comme la veille, la vitesse de sécurité, l'évaluation du risque d'abordage, les manœuvres d'évitement, les règles de priorité, la signalisation des navires et l'organisation du trafic. Sur ce dernier point, le texte présente un intérêt particulier car il permet l'adoption par l'OMCI de dispositifs de séparation de trafic (DST)¹³⁵⁷ dont la mise en place se faisait jusqu'alors par voie de recommandation¹³⁵⁸. Ces mesures s'imposent à tous les navires dans les eaux intérieures et sont recommandées au-delà de cette zone. L'objectif est de définir des couloirs de circulation afin de séparer les navires qui se déplacent dans des directions opposées. La zone maritime européenne compte 50 DST adoptés par l'OMI en vertu de la Convention de 1972¹³⁵⁹. Ces mesures sont prises en fonction de la densité du trafic et des risques d'abordage¹³⁶⁰. La révision de la Convention SOLAS de 1974 souligne d'ailleurs le rôle exclusif de l'Organisation dans ce domaine : « *L'Organisation est le seul organisme international qui soit habilité à élaborer sur le plan international des directives, des critères et des règles portant sur les systèmes d'organisation du trafic maritime. Les gouvernements contractants doivent soumettre à l'Organisation leurs propositions en vue de l'adoption de systèmes d'organisation du trafic maritime. L'Organisation se charge de rassembler tous les renseignements pertinents concernant tout système d'organisation du trafic maritime adopté et de le communiquer aux gouvernements contractants.* »¹³⁶¹

438. L'Organisation du trafic passe aussi par l'élaboration d'un système de signalisation qui, pour être efficace, requiert une mise en place unifiée à l'échelle mondiale¹³⁶². L'adoption en 1965 du Code international de signaux fut le résultat d'un effort conjoint de l'Association internationale de signalisation maritime (AISM) créée en 1957¹³⁶³ et de l'OMCI. La mission,

¹³⁵⁷ Convention COLREG règle 10, Dans le monde, il existe 247 DST dont 136 ont été adoptés par l'OMI, *Guide du navigateur*, Service Hydrocartographique et océanographique de la marine, Volume 3 réglementation nautique, édition 2000, fascicule de corrections 2008, pp. 230-236 ; OMI, Organisation du trafic maritime,

¹³⁵⁸ A partir de 1968, l'Assemblée de l'OMCI a recommandé la mise en place de dispositifs de séparation de trafic :

Res A 161 (ES.IV), Recommandation on establishing traffic separation schemes and areas to be avoided by ships of certain classes, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session extraordinaire le 27 novembre 1968.

Res A 179 (VI), Recommandation on establishment of fairways through offshore exploration areas, adopté par l'Assemblée lors de sa sixième session, le 28 octobre 1969.

Res A 186(VI), Recommandation on establishing additional traffic separation schemes and areas to be avoided by ships of certain classes, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 28 octobre 1969.

Res A 226 (VII), System traffic separation schemes in the Dovers strait and adjacent areas, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971.

Res A 228 (VII), Observance of traffic schemes, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971.

¹³⁵⁹ DUQUERROY (M), « Les DST européens, pour une mer plus sûre », *La lettre du SHOM*, Lettre n° 20.

¹³⁶⁰ GALLAIS-BOUCHET (A.), « Délimitations des espaces maritimes et relations internationales », *ISEMAR*, avril 2009, note de synthèse n° 114, p. 3.

¹³⁶¹ Convention SOLAS, Chap V Règle 10-2.

¹³⁶² BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 405 et s.

¹³⁶³ L'objectif de l'AISM est de veiller à l'amélioration et l'harmonisation des aides à la navigation et des

autrefois assurée par le Comité de signalisation maritime, était désormais assumée par le CSM qui proposa, dès sa dixième session, une révision du Code pour une plus large application¹³⁶⁴. Une mise à jour régulière s'organisa au sein du CSM et de ses sous-comités¹³⁶⁵.

B.2- L'assistance en mer

439. Le lien logique entre la sécurité maritime, la protection et l'assistance aux navires n'a pas trouvé immédiatement écho dans les travaux de l'Organisation¹³⁶⁶. L'entrée en vigueur de la Convention OMCI en 1958 devait créer une dynamique importante de réappropriation du droit de la sécurité maritime par les États, celle-ci n'a toutefois pas profité directement au renforcement de l'organisation de l'assistance maritime. En 1958, le texte international de référence, dans ce domaine, était la Convention pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, signée en 1910 par 36 États qui détenaient d'importantes flottes maritimes¹³⁶⁷. Cette Convention prévoyait notamment le devoir de tout capitaine « *de prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre* »¹³⁶⁸. Cette obligation était conforme à la traditionnelle solidarité des gens de mer et traduisait la singularité des rapports humains en mer. La Conférence diplomatique de Bruxelles de 1967 vint réviser l'accord antérieur par l'élargissement de son application à tous les navires, comme l'avait déjà consacré la pratique.

440. Le renforcement de l'assistance en mer nécessitait sans doute un investissement plus grand de l'Organisation dans la coordination et la mise en place d'un réseau d'assistance, ce qui supposait une implication plus grande de l'État côtier dans la gestion du trafic maritime. L'utilisation des nouvelles technologies devait permettre de limiter l'impact des accidents par la mobilisation de moyens d'intervention géographiquement proches. La reconnaissance du rôle des États était alors inévitable or la Convention de 1910 ne répondait pas à ces attentes puisque, d'une part, elle ne relevait que du droit privé et, d'autre part, elle consacrait un

procédures de gestion du trafic maritime, ou tout autre moyen, afin que les mouvements de navires soient sûrs, rapides et économiques, KRUSSE (T.), « The role of IALA », *Bulletin de AISM*, 1996/2 ; VILLE (C.), *AISM 1957-1990, 33 ans de coopération internationale*, Publication de l'AISM, France, 1991.

¹³⁶⁴ L'Assemblée entérine les propositions du CSM dans sa résolution A 80 (IV) Code international des signaux, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 24 septembre 1965.

¹³⁶⁵ A 113 (V) Code international des signaux révisé, adoptée par l'Assemblée lors de sa cinquième session le 25 octobre 1967 ; A 187(VI) Procédure d'amendement et de mise à jour du code international des signaux, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 28 octobre 1969.

¹³⁶⁶ Sur l'encadrement juridique de l'assistance en mer, voir notamment MONTAS (A.), *Le quasi-contrat d'assistance Essai sur le droit maritime comme source de droit*, Paris, LGDJ, 2007, 416p.

¹³⁶⁷ RODIERE (R.), *Traité général du droit maritime, événements de mer*, Paris, Dalloz, 1972, p. 164.

¹³⁶⁸ Convention de Bruxelles de 1910, Art 11.

modèle favorable aux intérêts de l'armateur, du chargeur et de l'assistant¹³⁶⁹. Malgré un sursaut et l'engagement des travaux sur l'assistance au sein de l'Organisation, l'issue des négociations fut tardive et progressive. Ses travaux s'orientèrent d'abord vers l'intégration de nouvelles dispositions dans des textes contraignants et incontournables comme la Convention SOLAS 1974 ou la Convention internationale sur les normes de formation, de délivrance des brevets et de veille des gens de mer (Convention STCW) de 1978 ; ensuite, les négociations aboutirent à l'adoption de conventions spécifiques comme la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime (Convention SAR) de 1979 ou la Convention sur l'assistance de 1989. Dans cette première phase de son action, la protection du milieu marin ne fut pas une priorité jusqu'au naufrage du *Torrey Canyon* qui força les membres à s'engager sur la voie environnementale.

PARAGRAPHE II : L'ENGAGEMENT PROGRESSIF POUR LA PROTECTION DU MILIEU MARIN

441. Au moment de sa création, l'Organisation n'était pas destinée à travailler la protection du milieu marin et l'intégration de ces questions dans son mandat fut tardive¹³⁷⁰. Dans ce domaine, les intérêts ont divergé non plus uniquement entre les puissances maritimes traditionnelles et les nouveaux États du pavillon mais face aux craintes des États riverains des grandes lignes de transport pour lesquels le tribut environnemental était le plus lourd. Certains États du pavillon comme le Royaume-Uni qui étaient principalement pollueurs devinrent des États pollués qui stimulèrent les négociations sur la protection des côtes. Limités à l'impact de la navigation maritime, ces travaux s'inscrivirent d'abord dans le cadre de la Convention OILPOL adoptée en 1954 qui traitait exclusivement des rejets opérationnels d'hydrocarbures (A) jusqu'au naufrage du *Torrey Canyon*¹³⁷¹ qui l'obligea à intervenir sur les

¹³⁶⁹ DE LACHARRIERE (G.), « La France et les leçons de *l'Amoco Cadiz* », in *Aspects actuels du droit international des transports*, SFDI, Colloque du Mans de mai 1980, Paris, Éditions A. Pédone, 1981, p. 177.

¹³⁷⁰ L'article 1 al 1 de la Convention OMCI signée en 1948 concernait les compétences techniques, ce dernier ne mentionnait pas la protection de l'environnement : « *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 toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, et d'encourager l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime et l'efficacité de la navigation.* ». Cette disposition n'a été amendée qu'en 1979. Sous l'impulsion des Nations Unies, l'Assemblée avait toutefois reconnu le mandat de l'Organisation dans ce domaine et souligné l'implication des États membres. La Résolution programmatique notamment la conférence internationale au cours de laquelle a été adoptée la Convention MARPOL qui a servi d'appui aux différentes initiatives de l'OMI dans le domaine de la protection du milieu maritime. Rés A 176 (VI), Pollution marine, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 21 octobre 1969.

¹³⁷¹ Le *Torrey Canyon* était un superpétrolier qui battait pavillon libérien. Après une longue traversée en provenance du Golfe persique, le navire était attendu au port de Milford Haven. Afin d'éviter tout retard, le commandant italien choisit un itinéraire « raccourci » qui fut fatal au navire puisqu'il s'éventra le 18 mars 1967 sur les rochers des Seven Stones à proximité des Sorlingues au large de la Cornouaille anglaise. Ce furent alors

questions relatives aux rejets accidentels (B).

A- L'action initialement limitée au rejet opérationnel d'hydrocarbures

442. La protection du milieu marin n'était pas déterminante au moment de la création de l'Organisation pour deux raisons essentielles : d'une part, on évaluait mal l'impact des pollutions générées par la navigation et, d'autre part, le droit de l'environnement était embryonnaire surtout à l'échelle internationale¹³⁷². Exclusivement axés sur la réduction des rejets opérationnels d'hydrocarbures en mer, les standards internationaux différenciaient les navires-citernes¹³⁷³ de l'ensemble de la flotte de commerce. Sur les autres types de pollutions marines générées par la navigation maritime, l'Organisation ne procédait que dans un cadre non contraignant afin de préserver la liberté de navigation et l'efficacité du transport, ce qui remettait en cause la portée de ses initiatives¹³⁷⁴.

443. Face au retard dans la ratification du texte constitutif de l'OMCI, le Royaume-Uni prit l'initiative d'organiser sur son territoire une conférence internationale dans le but de faire adopter la Convention sur la prévention de la pollution des hydrocarbures (Convention OILPOL)¹³⁷⁵. Après deux tentatives non concluantes, en 1926¹³⁷⁶ et 1935¹³⁷⁷, visant à

120 000 tonnes de pétrole brut qui s'échappèrent de ses soutes pour polluer gravement les côtes anglaises et françaises ; BERTRAND (A.R.), *Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole, faits et chiffres (1951-1999)*, Paris, Éditions TECHNIP, 2000, p. 24 et s ; LE MOING (G.), ... *Et l'Océan fut leur tombe, naufrages et catastrophes maritimes du XXème siècle*, Rennes, Marines éditions, 2005, p.30 et s.

¹³⁷² La Conférence des Nations Unies pour l'environnement qui s'est tenue à Stockholm du 5 au 16 juin 1972 a conféré à la protection de l'environnement une valeur sociale internationale. Cette conférence a réuni 6000 personnes dont les délégations de 113 États, 700 observateurs d'ONG et 1500 journalistes. KISS (A) et BEURIER (J.-P.), *Droit international de l'environnement*, Paris, Éditions A. Pédone, 4^{ème} édition, 2010, 588p.; KISS (A.), « Les origines du droit à l'environnement : le droit international », *RJE*, 2003, pp. 13-14 ; MAZAUDOUX (O.), *Droit international public et droit international de l'environnement*, Limoges, Les cahiers du Crideau, n° 16, p. 15 et s.

¹³⁷³ Les années 1950 sont marquées par une forte progression du transport par navire-citerne et cette tendance s'accélère ensuite en combinaison avec l'accroissement du trafic mondial toute catégorie de navires confondue. En conséquence de l'accroissement de la demande en pétrole, cette période présente une augmentation considérable du volume de cargaison des navires-citernes. Pour exemple, alors qu'à la fin des années 1950 leur port en lourd était en moyenne 30 000 tonnes, vers la fin des années 1970, plusieurs navires ont un port en lourd supérieur à 500 000 tonnes.

¹³⁷⁴ Son rôle consiste dans ce domaine à participer aux travaux menés dans d'autres instances afin de protéger les principes de liberté des mers et de navigation efficace : « *requests the secretary-General to co-operate, as appropriate, with the international organizations concerned with respect to the investigation, prevention and control of pollution of the sea by agents other than oil with special regard to those aspects of the problem which may imply any limitations on the freedom and efficiency of shipping* », Rés 85 (IV), Prévention de la pollution des mers par des agents autres que les hydrocarbures, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 septembre 1965.

¹³⁷⁵ Trente-deux délégations représentaient leur État à la conférence du 12 mai 1954 afin de débattre sur des textes préparés par le gouvernement britannique.

¹³⁷⁶ En 1926, la Conférence préliminaire de la pollution des eaux navigables par le pétrole à Washington a réuni les représentants de treize États. Les recommandations adoptées n'ont eu toutefois qu'un effet très limité dans un contexte de guerre. MUSSET (R.), « La pollution des eaux marines par les produits pétroliers », *Annales de Géographie*, volume 68, 1959, p.280.

¹³⁷⁷ L'aggravation des pollutions par les navires a poussé le gouvernement britannique à adresser une

encadrer les pollutions opérationnelles par un instrument international, seuls quelques États se dotèrent d'un dispositif spécifique¹³⁷⁸. A l'issue de la Conférence du 12 mai 1954, les États s'entendirent sur un ensemble de résolutions qui conférèrent au texte une dimension déclaratoire¹³⁷⁹. Dans ce contexte, la Convention OILPOL de 1954 représentait, certes, une avancée notable mais limitée puisque ses dispositions obligatoires portaient exclusivement sur les rejets volontaires en haute mer. Comme pour les conventions SOLAS ou LL, l'OMCI devait en devenir le dépositaire et ouvrir par conséquent son champ d'action aux thématiques environnementales. Les conventions OILPOL et OMCI entrèrent en vigueur la même année et les membres reconnurent formellement leur lien lors de la première session de l'Assemblée¹³⁸⁰. Bien que la Convention OILPOL fût considérée comme un texte pilote¹³⁸¹, les travaux de l'OMCI dans ce domaine traduisaient la frilosité de ses membres. Ces derniers étaient davantage soucieux de répondre à la demande de pétrole et d'engager les nécessaires transformations des navires-citernes¹³⁸². Dès lors, l'adoption de nouvelles normes internationales n'était pas urgente. De leurs côtés, les Nations Unies firent de la pollution un

communication au Secrétaire général de la SDN afin de proposer à l'Organisation des communications et du transit de la SDN l'adoption d'une convention internationale. Le 8 décembre 1934, un memorandum élaboré par un comité d'experts, composé d'un Anglais, d'un Français, d'un Italien, d'un Danois, d'un Nord Américain et d'un Japonais a été adopté. Ce document énonçait les effets néfastes de la pollution marine sur la faune et la flore aquatiques, les oiseaux marins et les populations du littoral. Les pollutions volontaires sont spécifiquement visées compte tenu des dispositifs pouvant être mis en place pour éviter de tels usages. Sur la base d'enquêtes menées auprès des États du pavillon et des navigateurs, les documents adoptés par le Secrétaire général de la SDN préconisent l'installation d'appareils séparateurs. L'Organisation se fait ici l'écho des plaintes des populations côtières et des défenseurs de la faune, bien que les mesures restent très limitées et sans véritable effet sur l'impact environnemental de la navigation maritime. CAVAILLES (H.), « La pollution des eaux marines par les hydrocarbures des motor-ships et des usines », *Annales de géographie*, volume 45, numéro 255, 1936, pp303-306.

¹³⁷⁸ Une loi anglaise interdisait aux navires le rejet de leurs résidus dans la mer du Nord, la Manche et la mer d'Irlande, la loi française prévoyait un dispositif similaire. MUSSET (R.), « La pollution des eaux marines par les produits pétroliers », *Annales de Géographie*, volume 68, 1959, p. 280.

¹³⁷⁹ Les huit résolutions annexées à la Convention mettent en évidence les limites du dispositif prévu par le Traité, elles visent à : « *supprimer complètement, dès que possible, tout rejet à la mer d'hydrocarbures persistants ; appliquer les principes de la convention, autant qu'il est raisonnable et possible, aux navires non soumis à la Convention ; encourager la mise au point et l'installation de séparateurs efficaces à bord des navires et l'établissement d'une spécification des conditions à satisfaire par ces appareils ; mettre en service des installations de réception des résidus d'hydrocarbures aux ports de réparation et aux points de chargement du pétrole ; préparer des instructions sur les moyens d'éviter la pollution en vigueur de la Convention ; instituer des commissions nationales sur la pollution par les hydrocarbures et recueillir et diffuser par l'entremise de l'organe approprié des Nations Unies des renseignements d'ordre technique sur la pollution par les hydrocarbures* », Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1954, telle que modifiée.

¹³⁸⁰ Rés A 8(I), Acceptation des devoirs prévus par la Convention internationale pour la prévention des pollutions de mer par le pétrole, résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa première session le 13 janvier 1959.

¹³⁸¹ Cette Convention est la première initiative contraignante en matière d'impact de la navigation maritime sur le milieu marin; SUDRE (F.), *OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 221 et s.

¹³⁸² Sur l'augmentation de la demande de pétrole et les effets sur le transport maritime, voir notamment : LE LANNOU (M.), « Les transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue de géographie de Lyon*, Année 1964, volume 39 Numéro 4, pp. 207-245.

axe de réflexion sans nécessairement en faire une priorité et les États membres ne déplorèrent à ce moment que les effets néfastes du trafic à proximité des zones touristiques¹³⁸³. Le retard de ces travaux montra que l'impulsion constituait le premier obstacle dans le processus consensuel car elle requérait l'expression d'une communauté d'intérêt qui n'existait pas dans ce domaine.

444. S'appuyant sur une définition élargie du navire¹³⁸⁴, la Convention OILPOL repose sur deux principes : l'interdiction des rejets à proximité des côtes et l'interdiction de déverser un mélange trop riche en hydrocarbures. Ses dispositions prévoient notamment l'interdiction de rejets d'hydrocarbures ou de tout mélange contenant des hydrocarbures de nature à souiller la surface de la mer¹³⁸⁵ à moins de 50 milles des côtes et dans certaines zones sensibles¹³⁸⁶. Les hydrocarbures concernés sont le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile diesel et l'huile de graissage¹³⁸⁷, le texte précise qu'un « *mélange dont la teneur en hydrocarbures est inférieure à 100 parties d'hydrocarbures pour 1 000 000 de parties de mélange ne sera pas considéré comme de nature à souiller la surface de la mer.* ». La Convention rend obligatoire la tenue d'un registre des hydrocarbures destiné à consigner toutes les opérations de transfert d'hydrocarbures et de lestage¹³⁸⁸ ainsi que les rejets ou déversements accidentels ou exceptionnels d'hydrocarbures liés à l'exploitation du navire. L'objectif n'est pas d'imposer un contrôle systématique des navires mais d'assurer un suivi susceptible d'être consulté et vérifié par les autorités maritimes des Parties contractantes. Outre le niveau de tolérance des rejets, le cadre juridique prévu par la Convention montre certaines faiblesses qui remettent en cause son efficacité : d'une part, le maintien de la sécurité du navire justifie la non-application de la Convention or cette disposition laisse une importante marge d'appréciation

¹³⁸³ A cette époque, la pollution des mers est considérée comme un sujet de préoccupations nationales dont l'impact est localisé sur les grands axes maritimes et les ports. LUCCHINI (L.), VOELCKEL (M.), *Les États et la mer*, Paris, Notes et études documentaires, La documentation française, 10 janvier 1978, p. 25 et s; TENDRON, *Les pollutions chimiques des mers, des estuaires et des côtes* (comptes rendus des séances de l'Académie de France, XLIV, 1958, pp. 582-588.

¹³⁸⁴ Sont considérés comme navires au sens de l'article premier de la Convention OILPOL de 1954 : tous bâtiments de mer, quels qu'ils soient, y compris les engins flottants effectuant une navigation maritime, soit par leurs propres moyens, soit à la remorque d'un autre navire. »

¹³⁸⁵ Convention OILPOL art 3.

¹³⁸⁶ L'identification de ces zones d'interdiction figure à l'Annexe A de la Convention, il s'agit : de plusieurs zones de l'Adriatique, d'une zone dans la mer du Nord, d'une zone atlantique, d'une zone australienne.

¹³⁸⁷ Convention OILPOL art 1. Dans la Convention MARPOL qui remplace la Convention OILPOL, une formule ouverte est utilisée pour définir les hydrocarbures. Ils sont définis comme : « *le pétrole sous toutes ses formes, à savoir notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues, les résidus d'hydrocarbures et les produits raffinés et comprend sans que cela porte atteinte au caractère général de ce qui précède, les substances énumérées à l'appendice I de la présente Annexe.* ». La liste des hydrocarbures comprend huit catégories (Asphalte, hydrocarbures, gas-oils atmosphériques, distillats paraffineux, base pour carburants, essences, carburoacteurs et Naphta) qui contiennent cinquante substances nommées.

¹³⁸⁸ Convention OILPOL art 9.

susceptible de permettre des abus¹³⁸⁹ ; d'autre part, si toute infraction aux dispositions de la Convention constitue une infraction punissable selon la législation de l'État du pavillon, aucun détail n'est apporté sur la nature ou le niveau de cette sanction¹³⁹⁰. La communication à l'Organisation des mesures prises par l'État du pavillon constitue néanmoins un point positif même si l'absence de moyen de sanction ou de contrôle en limite l'effectivité¹³⁹¹.

445. Les travaux de suivi de l'OMCI sur la Convention OILPOL provoquèrent la convocation, en 1962, d'une nouvelle conférence destinée à étendre son application aux navires d'une jauge brute plus faible et à élargir les zones d'interdiction à la Méditerranée, la mer Rouge ou, encore, à proximité de Madagascar. Se démarquant d'une stratégie uniquement axée sur l'équipement des navires, les nouvelles dispositions prévoyaient l'engagement des États Parties à promouvoir la création d'installations de réception des résidus et mélanges d'hydrocarbures dans les points de chargement, à porter l'interdiction de rejet à 100 milles des côtes et à interdire le déversement pour les grands navires. Cette mission, attribuée aux États, dépendait clairement de leur capacité et de leur volonté de mettre en place ce type de structure¹³⁹², même si les gouvernements pouvaient signaler les faiblesses des dispositifs mis en place par d'autres États¹³⁹³. En contrepartie, une clause favorable aux chargeurs les prémunissait contre des retards anormaux sur le voyage¹³⁹⁴. L'économie générale de ces amendements était clairement d'accentuer les missions de transmission de l'OMCI pour que celle-ci devînt le centre de coopération des États, sans réellement accroître les contraintes sur ses membres et leurs armateurs. Cette ouverture permit la création du

¹³⁸⁹ La Convention OILPOL prévoit que les exceptions s'appliquent : « a- au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures effectué par un navire pour assurer sa propre sécurité ou celle d'un autre navire pour éviter une avarie au navire ou à la cargaison, ou sauver des vies humaines en mer ; b- au rejet d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures provenant d'une avarie ou d'une fuite impossible à éviter, si toutes les précautions raisonnables ont été prises après l'avarie ou la découverte de la fuite pour empêcher ou réduire ce rejet » Convention OILPOL, art.4.

¹³⁹⁰ La Convention OILPOL stipule que : « Toute contravention aux paragraphes 1 et 2 du présent article constituera une infraction punissable par la législation du territoire dans lequel le navire est immatriculé » et l'article 6 ajoute : « Les pénalités que la législation d'un des territoires relevant d'un gouvernement contractant imposera en application de l'article 3, pour les rejets interdits d'hydrocarbures ou de mélanges d'hydrocarbures en dehors de ses eaux territoriales, ne devront pas être inférieures à celles que cette législation prévoira pour les mêmes infractions commises dans ses eaux territoriales. » Convention OILPOL, art.3-3

¹³⁹¹ Convention OILPOL art 12.

¹³⁹² L'article 8 des amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1954 précise : « Pour l'application du présent article, chaque gouvernement contractant décidera quels sont les ports et les points de chargement de son territoire qui sont à aménager conformément au paragraphe 1 ci-dessus. »

¹³⁹³ L'article 8 des amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de 1954 précise : « Les gouvernements contractants feront rapports à l'organisation, pour transmission au gouvernement contractant intéressé, sur tous les cas où ils estimeront insuffisantes les installations visées au paragraphe 1 ci-dessus. »

¹³⁹⁴ Amendements du 13 avril 1962 à la Convention OILPOL art.8 paragraphe 1-a.

Sous-comité de la pollution par les hydrocarbures, chargé du traitement des questions techniques relatives à la Convention et à sa mise en œuvre. Sa mission consistait à insister sur les mesures pratiques à prendre pour lutter contre la pollution, à accompagner la mise en place des installations portuaires pour la réception des résidus d'hydrocarbures, à promouvoir les mesures à prendre à bord des navires et à rechercher les méthodes de traitement des sites pollués sur le littoral. Placé sous la responsabilité du CSM, le Sous-comité devint alors le Comité de protection du milieu marin (CPMM). Cette décision résultait des pressions exercées par l'adoption de recommandations des Nations Unies lors de la Conférence de Stockholm et de résolutions adoptées par les États membres lors de la Conférence internationale pour la prévention de la pollution des navires de 1973¹³⁹⁵.

446. Afin de prendre en compte l'intensification du trafic et son impact sur le milieu marin, la Convention fut révisée une nouvelle fois en 1969¹³⁹⁶. Deux principes majeurs furent alors pris en compte, témoignant de l'ampleur de ces amendements: l'interdiction totale des rejets d'hydrocarbures et le système de chargement sur résidus¹³⁹⁷. L'objectif final était d'éviter entièrement les rejets mais une nouvelle fois les industriels, par l'intermédiaire de l'influence de leur pavillon, imposèrent des exceptions à même de remettre en cause l'efficacité du dispositif. Les conditions qui permettent de déroger à l'interdiction de rejet sont détaillées selon deux catégories de navires. Pour les navires-citernes, il s'agit de réunir quatre conditions cumulatives : faire route, ne pas dépasser une vitesse de rejet de 60 litres par mille, déverser une quantité totale d'hydrocarbures au cours d'un voyage sur lest sans dépasser 1/15000 de la capacité totale des espaces à cargaison et le faire à au moins 50 milles des terres les plus proches c'est-à-dire de la ligne de base. Concernant les autres navires, les conditions prévues sont sensiblement identiques et ne varient que sur la teneur des rejets en hydrocarbures, qui doit être inférieure à 100 parties pour 1 million de parties du mélange. Aucune distance minimum des terres n'est précisée car le texte stipule simplement que : « *les rejets s'effectuent le plus loin possible des terres* ». Les rejets sont en outre tolérés dans le cas d'un nettoyage des lests effectué depuis le transport de la dernière cargaison du navire s'il s'agit de mélanges d'hydrocarbures provenant des bouchains des espaces affectés aux

¹³⁹⁵ Rés A 297(VIII), Création du Comité de protection du milieu marin ; résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session le 23 novembre 1973.

¹³⁹⁶ Rés A 175 (VI), Amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des mers par les hydrocarbures adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 21 octobre 1969.

¹³⁹⁷ La procédure dite de chargement sur résidus a été mise au point par l'industrie pétrolière afin de réduire les pertes d'hydrocarbures et la pollution. Avec ce procédé, le mélange résultant du nettoyage des citernes est pompé dans une citerne spéciale. Au cours du voyage de retour vers le terminal de chargement le mélange se décante et les hydrocarbures et l'eau se séparent. L'eau est évacuée par-dessus bord et, au terminal, la nouvelle cargaison est placée au dessus des hydrocarbures restant dans la citerne.

machines.

447. Enfin, la Convention fut amendée une dernière fois en 1971, par l'Assemblée de l'OMCI¹³⁹⁸. Le CSM préconisait à cette époque de protéger le récif de la Grande Barrière en tant que région d'un intérêt scientifique exceptionnel. Le nouveau texte fixa donc des limites précises d'une zone protégée beaucoup plus importante que celle prévue initialement. Cette révision permit aussi de plafonner la capacité des citernes des transporteurs de brut et de limiter les fuites d'hydrocarbures en cas d'abordage ou d'échouement¹³⁹⁹. La variation des incidences de cette limitation des fuites d'hydrocarbures s'apprécie en fonction de divers facteurs comme la disposition des citernes, l'installation de doubles fonds et l'interposition de citernes de ballast propre. La réglementation s'adapte ensuite à la capacité du navire et, dans le cas des navires-citernes monocoques normaux d'un port en lourd égal ou inférieur à 422 000 tonnes ayant deux cloisons longitudinales, la capacité d'une citerne centrale et d'une citerne latérale est limitée à 30 000 mètres cubes et 15 000 mètres cubes respectivement, ces chiffres augmentant graduellement jusqu'à 40 000 mètres cubes et 20 000 mètres cubes pour un navire-citerne d'un port en lourd d'1 million de tonnes. Ces amendements qui correspondaient à l'ambition des projets industriels pour concevoir des navires toujours plus grands n'entrèrent jamais en vigueur principalement en raison des chocs pétroliers qui provoquèrent l'ajournement des projets industriels.

448. Au-delà de la question des pollutions par hydrocarbures, le programme de travail prévoyait l'adoption et la révision de plusieurs codes spécifiques, destinés à compléter les dispositions de la Convention SOLAS révisée en 1960. C'était le cas notamment du Code des marchandises dangereuses adopté en 1965¹⁴⁰⁰, qui s'inspirait des systèmes de classement et d'étiquetage définis par le Comité des Nations Unies. Les États membres adoptèrent aussi le Recueil de règles pratiques pour la sécurité de transport des cargaisons solides en vrac, qui dans un contexte de diversification des cargaisons de vrac, traitait de l'arrimage, de l'expédition des cargaisons et des opérations de manutention.

449. En 1967, l'échouement du *Torrey Canyon* donna une nouvelle impulsion à l'action de l'OMCI dans le domaine de la pollution par hydrocarbures. La catastrophe poussa les

¹³⁹⁸ Rés A 232 (VII), Amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des mers par les hydrocarbures, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971.

¹³⁹⁹ QUÉNEUDEC (J.-P.), Chroniques du droit de la mer, *AFDI*, 1971, p. 783.

¹⁴⁰⁰ Rés A 81(IV), Adoption du Code maritime international des marchandises dangereuses, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 novembre 1965. L'adoption d'un code unique permet de simplifier l'utilisation de ce document. Sa forme de classeur facilite la mise à jour des textes disponibles auprès des professionnels. Cet instrument sera d'ailleurs très régulièrement révisé par le CSM

gouvernements britannique et français à soulever, au sein de l'Organisation, la question de l'encadrement plus stricte des conditions de navigation et du droit d'intervention en cas de menace de pollution. L'effervescence politique et la mobilisation des États directement touchés par la marée noire, en tête desquels le Royaume-Uni, engagèrent l'Organisation dans une action de grande ampleur même si ses effets restèrent limités. Devant une telle catastrophe, aucun membre ne pouvait s'opposer à l'élaboration d'une nouvelle convention et le traumatisme justifia l'accélération des procédures et la mobilisation de moyens institutionnels extraordinaires avec la création de sous-comités. L'initiative britannique bouleversa l'action de l'Organisation pour intégrer le concept global de danger pour l'environnement alors que jusque là elle était basée uniquement sur les rejets opérationnels d'hydrocarbures. Le Conseil adopta alors un programme en 18 points qui devait être exécuté par le CSM et ses sous-comités. Un ensemble de 7 études fut mené par les États membres participant aux travaux de ces organes techniques. Après un an de préparation, les propositions soumises à l'Assemblée furent approuvées à la majorité des deux tiers. Par ces mesures, les organes préconisaient principalement l'équipement électronique des navires et l'établissement de nouvelles routes spécifiques pour l'organisation du trafic dans des zones très fréquentées.

450. Au-delà des travaux menés en son sein, la participation de l'OMCI au Groupe d'experts sur les aspects scientifiques de la protection de l'environnement marin (GESAMP)¹⁴⁰¹, à partir de 1968, fit l'unanimité de ses membres. S'appuyer sur une expertise scientifique relative à tous les aspects de la pollution maritime représentait, pour les uns, un moyen d'aboutir à un plus haut niveau de protection et, pour les autres, une possibilité de défendre le nécessaire développement du transport maritime face aux contraintes liées à la protection de l'environnement¹⁴⁰². L'Assemblée générale des Nations Unies reconnut la faculté des États à prévenir les risques de pollution au-delà de la limite des juridictions nationales, c'est-à-dire en haute mer, ouvrant ainsi la voie aux négociations de la Convention de Bruxelles de 1969. La révision constante de la Convention OILPOL et l'adoption de normes non contraignantes susceptibles de contribuer à la protection de l'environnement firent émerger des antagonismes au sein du secteur maritime. La contribution de

¹⁴⁰¹ GESAMP correspond aux termes anglais de Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection

¹⁴⁰² La création du GESAMP répond à la nécessité de globaliser l'analyse scientifique: « *The evaluation and dissemination of data from so many diverse fields required a competent, interdisciplinary body, independent of interests and influences from industries, institutions and governments* », KHALIMONOV (O.), « Report on GESAMP and its role for the protection and sustainable development of the marine environment », *Ocean and coastal management*, vol. 29, 1995, p. 297.

l'Organisation devenait essentielle pour engager ses membres par l'adoption de nouveaux textes. Ainsi grâce à la catastrophe du *Torrey Canyon* et la participation plus active des représentants de la société civile, l'OMCI et son Secrétaire général britannique, Colin Goad¹⁴⁰³, allaient pouvoir intégrer au programme de travail les questions relatives aux rejets accidentels et à la prise en compte du risque pour l'environnement.

B- La prise en compte forcée des rejets accidentels et du risque pour l'environnement

451. L'influence de la catastrophe du *Torrey canyon* fut fondamentale dans l'élargissement des compétences de l'Organisation et le traitement des événements de mer¹⁴⁰⁴. Sa démarche évolua d'une vocation purement préventive au traitement des situations accidentelles, auparavant laissé à la libre appréciation de chaque État. En réaction aux enjeux politiques découlant de la catastrophe, les organes directeurs adoptèrent une stratégie multidirectionnelle sur les différentes questions juridiques qui découlaient de l'échouement du *Torrey Canyon*. Le choc ressenti au moment du naufrage poussa le Royaume-Uni et la France à engager des négociations sur deux axes : faire reconnaître les dommages causés par le naufrage d'un navire-citerne et mettre en place des principes internationaux d'indemnisation. La réaction de ces deux membres permit à l'OMCI de centraliser les débats dans ce domaine¹⁴⁰⁵, bien que l'expérience mît en évidence les limites de sa démarche consensuelle déjà privilégiée. Au-delà de son action préventive, l'Organisation travailla donc en priorité sur le droit d'intervention en cas d'accident et la réparation des dommages subis par les victimes. Dix ans après son entrée en fonction, l'enjeu pour elle était d'imposer des normes internationales publiques dans un domaine investi par les initiatives des puissants armateurs et des groupes privés. Si dans le champ du droit privé, l'OMCI était déjà dépositaire de la Convention sur la limitation de responsabilité des propriétaires de navires de mer adoptée en 1957¹⁴⁰⁶-, la

¹⁴⁰³ Annexe : Les secrétaires généraux de l'Organisation de 1959-2010, p.593.

¹⁴⁰⁴ DU PONTAVICE (E.), « La pollution des mers par les hydrocarbures. (A propos de l'affaire du *Torrey Canyon*) », *LGDJ*, 1968, p. 32 ; QUÉNEUDEC (J.-P.), « Les incidences de l'affaire du *Torrey Canyon* sur le droit de la mer », *AFDI*, 1978, p. 701 ; FOSCANEAU (L.), « L'échouement du *Torrey Canyon* et ses conséquences juridiques », in *Transports*, n° 128, 1968, pp. 19-33 ; PRICE (M.), « Interrelationship of the behavioral sciences and law in international crisis decision making : an analysis of « the *Torrey Canyon* Incident » as a model », *The international lawyer*, vol. 8, 1974, pp.219-230 ; SCHINAS (J-G), « L'affaire du *Torrey Canyon* sept ans après essai d'une synthèse », *Revue hellénique de droit international*, vol. 26/27 afl.1-4, 1974, pp. 254-292.

¹⁴⁰⁵ Frédéric Sudre insiste sur l'impact de l'échouement du *Torrey Canyon* pour l'OMCI: « l'activité de l'OMCI dans le domaine de la pollution a trouvé son point de départ dans les conséquences de l'échouement du *Torrey Canyon*. Cet accident aura servi de ferment à la rénovation du droit de la mer; sous ses aspects multiples de droit privé et de droit public, de droit national et de droit international, et aura ainsi contribué au bouleversement de quelques règles surannées du droit maritime « A quelque chose malheur est bon » » ; SUDRE (F), *L'OMCI : Institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 242.

¹⁴⁰⁶ En réaction à l'échec de la Convention internationale sur la limitation de responsabilité des propriétaires de

création d'un organe spécifique tel que le Comité juridique exclusivement dédié aux questions de cette discipline¹⁴⁰⁷ présageait l'approfondissement des normes internationales susceptibles de responsabiliser les propriétaires de navire face aux risques générés par le gonflement du trafic. Deux ans seulement après la catastrophe¹⁴⁰⁸, les négociations débouchèrent sur la réunion à Bruxelles d'une conférence internationale au cours de laquelle les États présents¹⁴⁰⁹ adoptèrent deux conventions en vue de résoudre les problèmes mis en évidence par l'échouement du *Torrey canyon*¹⁴¹⁰: la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures¹⁴¹¹.

452. La Convention sur l'intervention qui entra en vigueur en 1975¹⁴¹², reconnaît à l'État riverain le droit d'intervenir en haute mer, de protéger ses intérêts menacés à la suite d'un accident de mer entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures¹⁴¹³. Après l'échouement du *Torrey Canyon*, chacun s'accordait à penser qu'un nouveau régime permettrait de reconnaître un droit d'intervention aux États riverains en haute mer en cas de situation critique grave¹⁴¹⁴. Même si cette dérogation à la compétence exclusive de l'État du

navire signée à Bruxelles le 25 août 1957, la Convention de 1957 reconnaît le principe de responsabilité personnelle du propriétaire. VIALARD (A.), *La responsabilité des propriétaires de navires*, Thèse de droit, Université de Bordeaux, 1969, p. 7 ; CORBIER (I), « La métamorphose de la limitation de responsabilité », 2007, www.isabellecorbier.co/documents/articles/28.pdf, (consulté en juin 2010), p. 3.

¹⁴⁰⁷ La création du Comité juridique fait suite à l'échouement du *Torrey Canyon* en 1967. Sa mission consiste à apporter une assistance sur les questions juridiques relatives aux conventions adoptées par l'Organisation ou à leur comptabilité avec d'autres instruments internationaux; Annexe: Organigramme de l'Organisation maritime internationale, p. 583.

¹⁴⁰⁸ Bien que l'on constate aujourd'hui une accélération du processus d'élaboration des conventions, la durée moyenne de préparation d'un instrument contraignant s'élève à cinq ans.

¹⁴⁰⁹ Les plus grands États du pavillon y étaient représentés à l'exception du Panama.

¹⁴¹⁰ QUÉNEUDEC (J.-P), « La Conférence de Bruxelles de novembre 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer », *AFDI*, 1969, p. 747 ; LUCCHINI (L.), « La pollution des mers par les hydrocarbures. Les conventions de Bruxelles de novembre 1969 ou les fissures du droit international classique », *JDI*, vol. 97, n°4 1970, pp.795-843.

¹⁴¹¹ Annexe: Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

¹⁴¹² Au moment de son entrée en vigueur, la Convention réunit 19 États signataires : La Belgique, le Danemark, la République dominicaine, les Fiji, l'Allemagne, le Japon, le Libéria, Monaco, le Maroc, la Nouvelle Zélande, la Norvège, la fédération de Russie, le Sénégal, la Suède, la Syrie et les États-Unis.

¹⁴¹³ LEGENDRE (C.), « La Conférence internationale sur les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », *DMF*, 1970, p. 579 ; LUCCHINI (L), « La pollution des mers par les hydrocarbures : la Convention de Bruxelles de novembre 1969 ou les fissures du droit international classique », *JDI*, 1970, p. 795 ; QUÉNEUDEC (J.-P), op cit, p. 747 ; MORIN (J.Y), « La pollution des mers au regard du droit international », *Académie de Droit international de la Haye, La protection de l'environnement et le droit international, Colloque*, 1973, Leiden, 1975, p. 240.

¹⁴¹⁴ Rappelons les circonstances particulières de la catastrophe qui expliquent la forte détermination du Royaume-Uni et de la France. Après l'échouement du *Torrey Canyon* sur le récif des *Seven stones*, les gouvernements de France et de Grande-Bretagne ont pris un ensemble de mesures visant à empêcher la détérioration de leurs côtes respectives ou à atténuer les conséquences du naufrage : bombardements, usage de produits coagulants et de détergents sur la nappe de pétrole. Malgré les importants moyens mobilisés, les dégâts

pavillon en haute mer est clairement limitée, cette initiative ébranle les fondements du droit puisque l'État riverain intervient face à une menace et non plus à un dommage avéré, certain et personnel. Ce revirement est fondé sur l'action des puissances maritimes traditionnelles qui ne sont plus impliquées uniquement en tant qu'États du pavillon mais aussi en tant que victimes de pollution capables de peser ainsi lourdement sur l'issue des négociations au lendemain de la catastrophe. L'enjeu des négociations réside donc dans l'encadrement par des conditions de fond et de forme des pouvoirs de l'État riverain dans un dispositif acceptable pour les nouveaux États du pavillon, de plus en plus nombreux au sein de l'OMCI¹⁴¹⁵.

453. Les dispositions de la Convention étaient le résultat d'un compromis entre les États riverains, forts de l'expérience traumatisante de l'échouement du *Torrey Canyon*, et les États du pavillon qui s'appuyaient sur les fondements traditionnels du droit maritime. Sur la base d'une définition large de l'accident de mer¹⁴¹⁶, la Convention, qui entra en vigueur le 6 mai 1975, prévoit que l'État riverain peut intervenir dans un cas de pollution ou de menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures¹⁴¹⁷. Pour que son action soit légitime, les côtes ou intérêts connexes de l'État riverain doivent courir un danger grave et imminent susceptible d'avoir des conséquences dommageables très importantes. Le droit d'intervention s'évalue alors en fonction des critères d'imminence et de gravité. Dans ce sens, l'article 2 de la Convention définit les intérêts connexes de l'État riverain comme : « *les intérêts menacés par l'accident de mer et qui ont trait aux activités de pêcheries, aux activités maritimes côtières et portuaires, à l'attrait touristique de la région considérée, à la santé des populations riveraines* ». La Convention pose alors des conditions de forme peu contraignantes pour l'État riverain : avant d'engager ses moyens d'intervention, il lui suffit de consulter les autres États mis en cause par l'accident de mer, en particulier le ou les États du pavillon; il doit ensuite notifier les mesures envisagées à l'encontre des personnes physiques ou morales qui sont connues de lui ou qui ont été signalées au cours des consultations comme ayant des intérêts qui pourraient vraisemblablement être compromis ou affectés par ces mesures. Ces avis ne lient pas l'État riverain même si une liste d'experts établie par l'OMCI

sur la faune et la flore côtières ont été très importants.

¹⁴¹⁵ Au moment de la réunion de la Conférence internationale, l'OMCI se compose de soixante-cinq États membres, Annexe : Dates clefs dans l'histoire de l'Organisation, p. 595.

¹⁴¹⁶ L'accident de mer s'entend au titre de la Convention INTERVENTION comme : « *un abordage, échouement ou autre incident de navigation ou autre événement survenu à bord ou à l'extérieur du navire qui aurait pour conséquence soit, des dommages matériels, soit, une menace immédiate de dommages matériels dont pourrait être victime un navire ou sa cargaison* », Convention INTERVENTION, art.2.

¹⁴¹⁷ Les amendements à la Convention de 1973, 1991 et 1996 ont pour principal objet d'élargir les substances visées par le dispositif d'intervention.

était à la disposition des États¹⁴¹⁸. Dans les cas d'urgence, où des moyens immédiats sont nécessaires, les conditions de forme deviennent facultatives. Outre cette procédure, l'intervention de l'État riverain est soumise à différentes modalités. Premièrement, les mesures prises par l'État riverain doivent avoir pour finalité de prévenir, d'atténuer ou de limiter les dangers encourus du fait de la pollution et ne doivent pas aller au-delà de celles que l'on peut raisonnablement considérer comme nécessaires pour atteindre le but mentionné à l'article premier¹⁴¹⁹ ; elles doivent prendre fin dès que ce but est atteint. Deuxièmement, les mesures prises sont appréciées sur la base de trois critères conformes au principe de proportionnalité¹⁴²⁰ : l'étendue et la probabilité des dommages imminents, l'efficacité de ces mesures et l'ampleur des dommages qui peuvent être causés par ces mesures. Enfin, en cas de litige, la charge de la preuve du non-respect des dispositions de la Convention pèse sur l'État victime. Dans ce sens, la Convention prévoit une procédure de conciliation entre États avec la formation d'une commission ad hoc composée de trois membres : un membre nommé par l'État riverain qui a pris les mesures d'intervention, un membre nommé par l'État dont relèvent les personnes ou les biens affectés par ces mesures, et un troisième membre désigné d'un commun accord par les deux premiers. Le rôle de cette commission est d'élucider les questions en litige, de recueillir à cette fin toutes les informations utiles, d'enquêter et de s'efforcer de concilier les Parties ; à l'issue de son étude, elle doit adresser une recommandation aux Parties, tenues de se prononcer dans un délai de 90 jours. En cas d'échec de la procédure de conciliation, la Convention prévoit une procédure d'arbitrage où la sentence motivée du tribunal est définitive et sans recours. La composition tripartite du tribunal est similaire à la composition de la commission de conciliation. Par cette Convention, les États présents lors de la Conférence de Bruxelles entendaient donner une réponse politique à la catastrophe du *Torrey Canyon*. Les Parties présentes ne décidèrent d'ailleurs pas d'étendre le dispositif aux cargaisons dangereuses et nocives qui représentent pourtant un danger similaire aux hydrocarbures¹⁴²¹.

¹⁴¹⁸ En vertu de la Convention INTERVENTION, l'Organisation doit établir et tenir à jour une liste d'experts qui peuvent être recommandés par les États membres. Les prestataires sont alors rétribués par les États demandeurs.

¹⁴¹⁹ La Convention INTERVENTION prévoit que « les Parties à la présente Convention peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présentent pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes. », Convention INTERVENTION art.1.

¹⁴²⁰ Convention INTERVENTION art. 5.

¹⁴²¹ Des amendements ultérieurs viendront allonger la liste des substances concernées. A l'heure actuelle, la Convention INTERVENTION concerne : les hydrocarbures visés par la Convention MARPOL, certaines

454. Dans le domaine de l'indemnisation des victimes de pollution par hydrocarbures, la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention CLC) émana du travail conjoint du Comité juridique et du CSM. L'ambition de l'OMCI était de combler un vide juridique où seuls des accords privés volontaires étaient jusqu'alors en vigueur. Les travaux sur ces questions devinrent prioritaires et le dispositif mis en place par l'Organisation fut d'ailleurs complété en 1971 par la Convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Face à des initiatives privées telles que l'Accord TOVALOP¹⁴²², l'OMCI devait participer à l'effort pour pallier les carences du droit dans le domaine de l'indemnisation des pollutions par hydrocarbures. Encore une fois, les États qui participaient à la Conférence de Bruxelles tinrent à limiter cette initiative au seul transport des hydrocarbures¹⁴²³, ce qui montrait clairement le lien entre la catastrophe du *Torrey Canyon* et la vague normative qui a agité l'Organisation. L'objectif était de garantir une indemnisation équitable des victimes de la pollution par les hydrocarbures à la suite d'accidents maritimes mettant en cause des navires-citernes¹⁴²⁴. La Convention rendit responsable de tels dommages le propriétaire du navire¹⁴²⁵ à bord duquel s'étaient produits les fuites ou les rejets d'hydrocarbures polluants. Même si le dispositif représentait un tournant dans la prise en compte des victimes, le compromis trouvé entre les armateurs et les victimes présentait d'importantes faiblesses. Tout d'abord, la Convention ne devait pas s'appliquer aux navires sur lest ni aux dommages causés par les hydrocarbures transportés dans les soutes du navire en tant que combustible et non en tant que cargaison. Le texte excluait aussi les navires de guerre et les navires appartenant à un État ou exploités par lui et affectés à un service non

substances liquides nocives transportées en vrac, certaines substances nuisibles transportées en colis, certaines matières radioactives et certains gaz liquéfiés transportés en vrac. Ces amendements sont reproduits dans le décret n°93-1134 du 24 septembre 1993 portant publication des amendements à la liste des substances figurant en annexe au Protocole de Londres de 1973 sur l'intervention en haute mer en cas de pollution par des substances autres que les hydrocarbures adoptés à Londres le 4 juillet 1991, Journal Officiel de la République française du 02 octobre 1993.

¹⁴²² L'Accord TOVALOP (Tanker Owners Voluntary Agreement Concerning Liability for Oil Pollution), entré en vigueur en 1969, valorise la capacité de réaction des acteurs privés face aux difficultés liées à la recherche de consensus entre les États. Il regroupe les propriétaires de navires pour indemniser les gouvernements et les propriétaires de navires des coûts de nettoyage d'une pollution accidentelle par hydrocarbures.

¹⁴²³ La Convention CLC définit le navire comme étant « *tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, qui transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison* ». Les hydrocarbures sont entendus par la convention comme « *tous les hydrocarbures persistants, notamment le pétrole brut, le fuel-oil, l'huile de diesel lourde, l'huile de graissage et l'huile de baleine, qu'ils soient transportés à bord du navire en tant que cargaison ou dans les soutes de ce navire* », Convention CLC, art.1-1

¹⁴²⁴ WU(C.), *La pollution du fait des transports maritimes d'hydrocarbures : responsabilité et indemnisation*, Paris, Éditions A. Pédone, 1994, 320p.

¹⁴²⁵ Comme le stipule la Convention, le propriétaire du navire est : « *La personne ou les personnes au nom de laquelle ou desquelles le navire est immatriculé ou, à défaut d'immatriculation, la personne ou les personnes dont le navire est la propriété* », Convention CLC, art.2.

commercial. En dehors de certaines exceptions précises, la responsabilité du propriétaire du navire était dite « objective »¹⁴²⁶ car il lui appartenait d'apporter la preuve des cas d'exonération¹⁴²⁷. Le dispositif prévoit aussi que le propriétaire est en droit de limiter sa responsabilité à 133 droits de tirage spéciaux (DTS) par tonneau de jauge brute du navire, jusqu'à concurrence de 14 millions de DTS, sous réserve qu'il n'ait commis aucune faute personnelle¹⁴²⁸. En matière d'indemnisation, la position des États membres de l'OMCI consistait clairement à canaliser la responsabilité sur le propriétaire sans que sa faute délictuelle ou quasi-délictuelle n'eût besoin d'être prouvée. La convention prévoit aussi, pour les propriétaires des navires transportant plus de 200000 tonnes d'hydrocarbures, l'obligation de souscrire une assurance ou une autre garantie financière, d'un montant total couvrant leur responsabilité pour un tel évènement. En contrepartie de la reconnaissance de sa responsabilité, le propriétaire peut s'en exonérer dans certains cas¹⁴²⁹: soit d'un acte de guerre, d'hostilité, d'une guerre civile, d'une insurrection ou d'un phénomène naturel de caractère exceptionnel, inévitable et irrésistible ; soit en totalité du fait qu'un tiers a délibérément agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage; soit de la négligence ou d'une autre action préjudiciable d'un gouvernement ou autre autorité responsable de l'entretien des feux ou autres aides à la navigation dans l'exercice de ses fonctions. Le texte de la Convention précise que « *si le propriétaire prouve que le dommage par pollution résulte en totalité ou en partie, soit du fait que la personne qui l'a subi a agi ou omis d'agir dans l'intention de causer un dommage, soit de négligence de cette personne, le propriétaire peut être exonéré de tout ou partie de sa responsabilité envers ladite personne.* ». L'objectif de la Convention résidait dans la mise en place d'un système de réparation non judiciaire basé sur une double exigence: l'équité des victimes et l'accessibilité des démarches¹⁴³⁰. Le système a

¹⁴²⁶ Sur ce point précisément, les discussions ont été difficiles et ont opposé trois groupes de délégations étatiques défendant leur propre conception : le premier groupe est représenté par la France et les États-Unis qui sont favorables à un régime de responsabilité objective pesant sur l'armateur sans qu'il y ait lieu de prouver la faute, le deuxième groupe représenté par le Royaume-Uni défendait un régime de responsabilité pesant sur l'armateur avec présomption de faute et le troisième groupe réunissant les Pays-Bas, l'Irlande, le Canada souhaitait faire peser la responsabilité sur le propriétaire de la cargaison.

¹⁴²⁷ WU (C.), *La pollution du fait des transports maritimes d'hydrocarbures : responsabilité et indemnisation*, Paris, Éditions A. Pédone, 1994, p. 103 et s.

¹⁴²⁸ Le droit de tirage spécial (DTS) a été créé par le FMI en 1969 pour soutenir le système des changes à parité fixe de Bretton Woods. Outre son rôle d'avoir de réserve complémentaire, le DTS sert d'unité de compte du FMI et de plusieurs autres organisations internationales. Le taux de change du DTS est déterminé par rapport à un panier de monnaies qui comprend le dollar américain, l'euro, la livre sterling et le yen. Sa valeur, qui varie quotidiennement, représente la somme de la part de chacune des 4 monnaies dont se compose le DTS, exprimée en dollars américain et calculée sur la base du taux de change coté à midi, chaque jour, sur le marché de Londres. (www.imf.org, consulté en juin 2010)

¹⁴²⁹ Convention CLC, Art. 3 al 2.

¹⁴³⁰ BEURIER (J.-P.) et NDENDE (M.), « Le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (FIPOL) », *Juris-Classeur Environnement* 2007, fasc.4860; PONTAVICE (E) et

été largement compromis à cause, d'une part, de l'évolution des entreprises maritimes qui ne permettent plus d'identifier aisément le propriétaire du navire¹⁴³¹ et, d'autre part, de l'insuffisance des montants d'indemnisation des dommages. Devant la lente mise en application et les faiblesses de la norme internationale, les accords volontaires émanant de l'industrie maritime devenaient des instruments de substitution¹⁴³².

455. Par suite de la Résolution adoptée par la Conférence de Bruxelles en 1969, le Comité juridique de l'OMCI élaborait un projet d'indemnisation basé sur la constitution d'un fonds international. La feuille de route de l'organe nouvellement constitué affichait deux principes : les victimes doivent être indemnisées de façon pleinement satisfaisante en vertu d'un système qui se fonde sur le principe de responsabilité objective et le fonds doit, en principe, exonérer le propriétaire du navire de l'obligation financière supplémentaire qui lui est imposée par la Convention¹⁴³³. Le fonds est destiné à l'indemnisation des victimes de catastrophes sur le territoire d'un État contractant et aux mesures de sauvegarde destinées à prévenir ou limiter les dommages¹⁴³⁴. En instituant le FIPOL comme une organisation intergouvernementale de caractère universel, la Convention assure une indemnisation pour les dommages causés par pollution dans la mesure où la protection qui découle de la Convention sur les responsabilités reste insuffisante¹⁴³⁵ et exonère le propriétaire du navire de l'obligation financière supplémentaire que lui impose la Convention sur la responsabilité de 1969. Ainsi, les contributions sont versées par les personnes qui ont reçu plus de 150000 tonnes de pétrole brut ou de fuel-oil lourd dans un État contractant au cours de l'année civile. Leur montant par tonne d'hydrocarbures reçue est calculé chaque année par l'Assemblée du FIPOL, seul organe à part entière. Son comité exécutif composé du tiers des États membres et de son secrétariat complète son dispositif. Lorsqu'une victime présente une demande d'indemnisation, elle doit

CORDIER (P.), *La mer et le droit*, Paris, PUF, 1984, p. 489 ; BONASSIES (P.), *Le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes*, *Collection espaces et ressources maritimes*, 1986, n°1, p. 132.

¹⁴³¹ DOUAY (C.), « L'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », *DMF*, 1981, pp. 451-476.

¹⁴³² KBAIER (R.), *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'OMI, Analyse méthodologique*, Thèse de droit, Université de Rennes, 1987, p. 280.

¹⁴³³ LUCCHINI (L.) « Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers », *JDI*, 1974, p. 785 ; JOCOBSSON (M.), « La réparation des dommages de pollution maritime et le rôle du FIPOL », *DMF*, 1989, p. 619 ; RÉMOND-GOUILLOUD (M.), « Les fonds d'indemnisation », in *Droit de l'environnement marin*, Colloque de Brest, 1987, Collection Economica, p. 305.

¹⁴³⁴ Convention FUND 1971, Art 3 al 2.

¹⁴³⁵ L'article 4 para 1 précise que le Fonds est tenu d'indemniser toute personne ayant subi un dommage par pollution si cette personne n'a pas été en mesure d'obtenir une réparation équitable des dommages sur la base de la Convention sur la responsabilité pour l'une des raisons suivantes : aucune responsabilité pour dommages par pollution ne découle de la Convention sur la responsabilité civile, le propriétaire est financièrement incapable de remplir les obligations que lui impose la Convention sur la responsabilité civile et son assurance ne suffit pas à satisfaire les demandes d'indemnisation pour les dommages par pollution et les dommages dépassent le montant de la responsabilité incombant au propriétaire en vertu de la Convention sur la responsabilité civile.

établir un lien de causalité entre les dépenses effectuées et la pollution. Le Fonds rembourse alors les frais de nettoyage en mer et sur les plages, les frais de remise en état des propriétés et des biens des particuliers ainsi que les coûts de mesures de sauvegarde après pollution. Le Fonds ne prend en charge que les coûts additionnels qui ont un lien étroit avec l'évènement¹⁴³⁶. Comme dans le cas de la Convention CLC de 1969, la Convention de 1971 correspondait à la conclusion d'un accord volontaire des acteurs privés du transport maritime dit Accord CRISTAL¹⁴³⁷; émanant de l'industrie pétrolière, ce dispositif prévoyait notamment une indemnisation complémentaire des victimes d'un événement de mer.

456. Dans leur phase de démarrage, les travaux de l'OMCI présageaient de ses orientations futures. Son apparente frilosité découlait exclusivement de la volonté des armateurs de protéger le marché économique des transports d'une implication trop grande des États. Comme elle était une simple enceinte d'information et de discussion, son rôle, qui consistait à offrir une légitimité institutionnelle à des discussions entre acteurs du marché économique, comportait plusieurs avantages. Tout d'abord, l'adoption de nouvelles conventions attestait de la capacité des États membres à introduire la réglementation publique au sein de l'industrie maritime. De plus, l'influence des armateurs facilitait l'accompagnement de leurs choix techniques, susceptible de réduire le retard entre le développement économique et l'élaboration du droit. Enfin, la réunion des États du pavillon et des États côtiers signifiait en outre la prise en compte des questions environnementales, même si elles impliquaient le ralentissement des prises de décision et l'abaissement du niveau d'exigence des normes, compte tenu des antagonismes qu'elles soulevaient. En résumé, à cette époque qui correspondait à la perte d'influence des pavillons maritimes traditionnels, l'OMCI ne pouvait pas réagir face à la formation de deux groupes d'États : le premier qui voyait en elle le moyen de préserver la liberté des mers dans l'intérêt de l'activité commerciale et le second qui souhaitait s'appuyer sur sa structure pour encadrer les flottes dans une perspective de développement.

¹⁴³⁶ Ainsi, les opérations d'assistance ne sont prises en charge par le fonds que si elles ont pour objectif essentiel de prévenir la pollution. Dans ce cas, les opérations d'assistance sont considérées comme des mesures de sauvegarde. Les dommages causés à l'environnement ne sont indemnisés par le fonds que si le demandeur a subi une perte économique quantifiable ou si un préjudice a été causé directement à des intérêts économiques. Le Fonds rejette les demandes d'indemnisation dont le montant est effectué sur la base d'une « quantification abstraite ».

¹⁴³⁷ Ce sigle correspond au titre anglais: Contract Regarding a Supplement to Tanker Liability for Oil Pollution. Sur les accords privés en matière d'indemnisation pour pollution par les hydrocarbures, voir notamment: BECKER (G.L.), «A short cruise on the good ships TOVALOP and CRISTAL», *JMLC*, vol. 5, 1974, pp. 609-632 ; COHEN (L.G.), «Revisions of TOVALOP and CRISTAL : strong ships for stormy seas», *JMLC*, Vol18, 1987, pp. 525-539; BRENNAN (B.Y.), «Liability and compensation for oil pollution from tankers under private international law: TOVALOP, CRISTAL, and Exxon Valdez», *GIELR*, vol. 2, 1989, pp. 1-18.

SECTION 2 : EMPRISE PERSISTANTE DES ARMATEURS SUR LA DYNAMIQUE NORMATIVE

457. Avec les vagues d'adhésions successives, le déplacement des flottes et la massification du trafic, les rapports d'influence ont pesé lourdement sur le fonctionnement de l'Organisation et ont fait apparaître de nouvelles tendances normatives. Les puissances maritimes traditionnelles étaient moins influentes et la situation s'est retournée au profit d'États soucieux de réduire au maximum les contraintes réglementaires pesant sur les armateurs. En s'appuyant sur les valeurs et les principes fondamentaux du droit de la mer, les nouveaux pavillons ont dirigé l'action de l'Organisation et les mécanismes de décision ont alors été progressivement adaptés pour pallier la perte d'influence des États fondateurs¹⁴³⁸. Par l'intermédiaire des États du pavillon, les armateurs exploitèrent pleinement l'avantage que leur procuraient les principes de fonctionnement de l'OMCI. Comme son action normative dépendait principalement de la participation des pavillons de libre immatriculation qui favorisaient la concentration des flottes¹⁴³⁹, la démarche consensuelle permit alors aux puissances maritimes traditionnelles de conserver leur influence malgré la désertion de leur flotte¹⁴⁴⁰. L'augmentation du risque maritime et l'emprise de l'industrie sur le système consensuel face aux besoins plus prononcés de sécurisation des échanges entraînèrent toutefois une rupture qui accentua l'impuissance de l'Organisation pourtant jugée nécessaire. La démarche consensuelle devint le seul moyen politique d'aboutir à l'adoption de conditions minimales de navigation dans le respect de la liberté de commerce. Dans ce contexte, la prise de décision a été facilitée lorsqu'il s'agissait d'accompagner les choix techniques des armateurs (PARAGRAPHE I) alors que sa progression a été plus pénible sur des questions à

¹⁴³⁸ En 1964, les quinze premiers pavillons sont dans l'ordre de leur adhésion : la Grande-Bretagne, les États-Unis, la Libéria, la Norvège, le Japon, l'URSS, la Grèce, l'Italie, l'Allemagne de l'Ouest, la France, les Pays-Bas, la Suède, le Panama, le Danemark et l'Espagne. La flotte mondiale est constituée de 40159 unités qui représentent 152 999 621 tonnes.

¹⁴³⁹ Rappelons que le phénomène marginal de la complaisance représente une majeure partie de la flotte mondiale aujourd'hui : les quinze pavillons de complaisance passent de 9% de la flotte mondiale en 1955, à 23% en 1970 pour atteindre plus de 66% en 2005. Bien entendu, les degrés de complaisance sont variables et tous les navires sous pavillon de complaisance ne sont pas nécessairement des navires sous normes. Le laxisme des pavillons de libre immatriculation facilite le non-respect des instruments internationaux. Sur l'évolution des pavillons de complaisance voir notamment : SLIM (H.), « Les pavillons de complaisance », in *Le pavillon*, Colloque international de l'institut de droit économique de la mer des 2 et 3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp. 81-104.

¹⁴⁴⁰ Comme on l'observe pour les organisations internationales politiques face à la pression du nombre des États en développement, le consensus s'installe au sein de l'OMI pour faire face à la fuite des navires de commerce vers de nouveaux pavillons qui offrent des avantages économiques très séduisants pour les armateurs. Madjid Benchikh souligne parfaitement les raisons du passage d'un système majoritaire vers une démarche consensuelle : « *au fur et à mesure que les pays développés perdent le contrôle des organes, les procédures de prise de décision connaissent une évolution qui permet à ces pays de minimiser les conséquences de cette perte de contrôle* », cité par BEN ACHOUR (R.), *Évolution des modes de prise de décision dans les organisations et conférences internationales*, Publications scientifiques tunisiennes Série droit public, n°3, 1986, p. 208.

fortes répercussions économiques, comme la reconnaissance de l'élément humain (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE 1 : ACCOMPAGNEMENT SYSTÉMATIQUE DES CHOIX TECHNIQUES DES ARMATEURS

458. L'augmentation des échanges de marchandises, la progression du transport de pétrole, de produits manufacturés et de cargaisons chimiques contribuèrent à un double phénomène d'allongement et de massification des trafics¹⁴⁴¹. Comme les cargaisons, les navires et les trajets changeaient, le droit international suivit alors cette progression afin de prendre en compte l'émergence de nouveaux risques mais aussi de maîtriser les retards du droit international sur les progrès techniques¹⁴⁴². Dans cette perspective, l'Organisation quitta alors sa phase de démarrage pour entrer dans une nouvelle période en s'appuyant sur plusieurs années de travaux. Son enrichissement se fit alors sur deux axes: la révision continue des normes existantes (A) et l'adoption de nouveaux textes qui correspondaient à la spécialisation des flottes (B).

A- La mise à jour constante des principales conventions

459. Dans le contexte spécifique du commerce maritime, l'imbrication des progrès techniques et des considérations économiques orientait le processus réglementaire à tous les niveaux. La difficulté, à l'échelle de l'Organisation, était d'harmoniser les normes techniques dans des contextes économiques très hétérogènes selon les régions, les types de trafic et les périodes. Comme son action n'avait pas vocation à freiner le développement du commerce maritime, elle accompagna l'accroissement des échanges. Dès lors, sa mission consista à suivre la progression de la capacité de transport en s'assurant que les normes de sécurité ne vinssent pas entraver le bon développement des échanges commerciaux. Les normes internationales devaient alors suivre la spécialisation des flottes et coller aux caractéristiques techniques de chaque type de transport par mer afin de préserver leur rentabilité. L'évolution des flottes répondait à la forte augmentation de la demande en transport et à la diversification

¹⁴⁴¹ LE LANNOU (M.), « Les transports maritimes réalités et perspectives », *Revue de géographie de Lyon*, volume 39, Numéro 4, 1964, p.208.

¹⁴⁴² La survenance de grandes catastrophes et le danger que représente le gonflement des trafics incitent les spécialistes à montrer les limites du droit de la mer. Ainsi comme le souligne Jean-Pierre Quéneudec : « *il a cependant fallu des accidents aussi graves et aussi spectaculaires que celui du « Torrey canyon » en 1967 pour que l'on prenne conscience du retard du droit de la mer face à l'évolution rapide du progrès technique* » ; QUÉNEUDEC (J.-P.), « La remise en cause du droit de la mer », *Colloque de Montpellier*, Paris, SFDI, Éditions A. Pédone, 1973, p. 9.

de la marchandise¹⁴⁴³. Les conséquences sur la structure des navires et leur mode d'exploitation nécessitaient l'adaptation du droit. Les experts ont alors joué au sein de l'OMCI un rôle fondamental dans ce processus d'accompagnement du choix des armateurs. Favorable à l'intensification des échanges et au développement d'un marché mondial rémunérateur, aucun État ne s'y opposa. Soumises à des critères de performance et de rentabilité, les flottes maritimes de commerce ont évolué selon différents axes : la spécialisation des flottes, l'augmentation de la capacité des navires, l'automatisation et la vitesse¹⁴⁴⁴.

460. L'exploitation de chacun de ces vecteurs relevait de choix stratégiques de l'entreprise, désireuse d'optimiser son investissement. On distinguait alors trois grands secteurs d'activité : les passagers, les produits liquides¹⁴⁴⁵ et les produits solides¹⁴⁴⁶. Chacune de ces catégories recouvrait différents types de transport selon la distance parcourue, la spécificité des cargaisons, leurs zones de navigation et leur fréquence¹⁴⁴⁷. A cette époque, l'évolution de la composition de la flotte marchande mondiale correspondait à un mouvement d'« unitisation des charges »¹⁴⁴⁸ qui allait imprégner l'action normative à l'échelle internationale. D'une part, les vraquiers, les navires-citernes et les porte-conteneurs représentaient le plus grand pourcentage de la flotte mondiale ; la rapide progression et la forte innovation du marché maritime contrastaient avec l'inertie du droit international qui s'exerçait dans une démarche purement réactive. D'autre part, l'accroissement de la demande en marchandises et l'augmentation de la capacité des navires représentaient, dans les années 1960, un enjeu technique et technologique fondamental pour diminuer le coût du transport et augmenter la productivité des entreprises maritimes¹⁴⁴⁹ ; justifié par l'économie mondiale et la rentabilité du transport maritime, le gigantisme touchait tous les types de navires : pétroliers, vraquiers, gaziers, navires à passagers, ro-ro ou porte-conteneurs¹⁴⁵⁰. Le cas des pétroliers,

¹⁴⁴³ LE LANNOU (M.), *op cit*, pp. 207-245.

¹⁴⁴⁴ TOURE (B.), *L'insécurité maritime et le droit : prévention, mutation et sanction*, Thèse de droit, Université de Lille II, 2000.

¹⁴⁴⁵ Les produits liquides sont principalement les hydrocarbures et le gaz liquéfié.

¹⁴⁴⁶ Les produits solides sont les minerais de fer, les charbons, les grains, le bauxite et le bois.

¹⁴⁴⁷ CNUCED, *Flotte marchande mondiale par pavillons d'immatriculation et par types navires (1979-2004)*, www.unctad.org, (consulté en juin 2010).

¹⁴⁴⁸ VIGARIE (A), « Les tendances d'évolution des transports maritimes (1955-1985) », *Annales de géographie*, volume 92, 1983, p. 62.

¹⁴⁴⁹ L'accroissement des échanges commerciaux par mer est incessant depuis les années 1970 malgré un léger fléchissement au milieu des années 1980, CNUCED, *Review of Maritime transport 2009*, p. 6.

¹⁴⁵⁰ Sur les facteurs du gigantisme dans le transport maritime, voir notamment : TOURE (B.), *L'insécurité en mer et le droit : mutations, prévention et sanction*, Thèse de droit, université de Lille II, 2000, p. 27 et s; DE LIVOIS (P.) et PRIZOT (B.), « Le gigantisme en construction navale et ses conséquences sur la sécurité des navires », Article en ligne sur le site de l'AFCAN : http://www.afcan.org/dossiers_techniques/gigantisme.html

dont la capacité est passée de 31 000 tonnes à 550 000 tonnes¹⁴⁵¹, symbolisait cette tendance ; ce mouvement a été toutefois interrompu par les chocs pétroliers de 1973 et 1979 ; la flotte actuelle représente 346 685 tpl¹⁴⁵² avec 4024 navires¹⁴⁵³. En ce qui concerne les porte-conteneurs, bien que la mise à l'eau d'unités d'une capacité de 13000 evp¹⁴⁵⁴ impressionnait, les répercussions structurelles sur le navire¹⁴⁵⁵ ont poussé les décideurs publics à envisager l'impact de la démesure sur la sécurité maritime. Plus tardivement, le transport de gaz naturel liquéfié a connu la même évolution avec des unités capables de transporter 130000 mètres cubes¹⁴⁵⁶. Enfin, la concurrence de nouveaux armements incitait à réduire les coûts d'exploitation, l'automatisation a alors permis de réduire les équipages pour contribuer à la rentabilité du transport. Considérée comme : « *l'ensemble des techniques qui tendent à concentrer le déclenchement des opérations de mise en marche, d'arrêt ou de contrôle à bord des navires, dans un minimum de postes de commande, en réduisant le nombre d'intermédiaires et relais entre la décision et son exécution* »¹⁴⁵⁷, l'automatisation servait les politiques de rentabilité, de fiabilité, d'efficacité et de sécurité. Son implantation gagna l'ensemble des postes du navire et concerna d'abord la machine, ensuite le positionnement du navire, le suivi de route, les systèmes anticollisions, la cartographie et les télécommunications¹⁴⁵⁸. Ses implications multiples imposaient la révision de l'ensemble des

(consulté en juin 2010).

¹⁴⁵¹ Sur l'évolution des flottes pétrolières dans les années 1950 et 1960, voir notamment GASQUET (R.), « Progrès et dimensions des navires pétroliers », *Cinquième congrès mondial sur le pétrole* organisé du 30 mai au 5 juin 1959 à New York. Une flotte de quatre navires pétroliers de 550 000 tpl est sortie des chantiers entre 1976 et 1979 : les navires *Batillus* et *Bellamy* en 1976, le navire *Pierre Guillaumat* en 1977 et le navire *Prairial* en 1979. Avec l'évolution des marchés pétroliers, la carrière de ces navires fut courte, le *Batillus* a été démantelé à Taiwan en 1985.

¹⁴⁵² Tpl : Tonne de port en lourd voir glossaire.

¹⁴⁵³ Au sein de la flotte, on compte 1592 navires d'une capacité de 10 000 à 89 999 tpl qui représentent un tonnage de 39 561 tpl à l'échelle mondiale, 1626 navires d'une capacité de 40 000 à 119 999 tpl qui représentent un tonnage de 117 909 tpl à l'échelle mondiale, 329 navires d'une capacité de 120 000 à 199 999 qui représentent un tonnage de 49 475 tpl à l'échelle mondiale, 468 navires d'une capacité de 200 000 à 319 999 qui représentent un tonnage de 135 943 tpl à l'échelle mondiale et 9 unités de 320 000 et plus TPL qui représentent un tonnage de 3497 tpl à l'échelle mondiale.

¹⁴⁵⁴ Evp : équivalent vingt pied voir glossaire.

¹⁴⁵⁵ Deux tendances se dessinaient pour augmenter la capacité des porte-conteneurs. D'un côté, les armateurs ont développé le type de navire utilisé via Panama, l'augmentation de la capacité du navire repose alors sur le creux du navire, la réduction de l'espace intérieur, l'allongement du navire, la réception de chargement sur la plage arrière et l'affinage du château. Par ce procédé, la capacité d'emport des navires est passée de 3000 evp en 1971 à 5100 en 2005. D'un autre côté, les armateurs ont développé des navires over-panamax ou post-panamax plus larges qui ont permis d'accroître rapidement la capacité des navires de 5000 evp à 13000 evp aujourd'hui. ISEMAR, *Les nouvelles échelles du transport maritime*, note de synthèse n° 91, janvier 2007.

¹⁴⁵⁶ Aujourd'hui, la capacité visée est de 250 000 mètres cubes, DE LIVOIS (P.) et PRIZOT (B.), « Le gigantisme en construction navale et ses conséquences sur la sécurité maritime », http://www.afcan.org/dossiers_techniques/gigantisme.html, (consulté en juin 2010).

¹⁴⁵⁷ *Dictionnaire GRUSS de la marine*, EMON 1978, p. 27 cité par BOISSON (P), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 385.

¹⁴⁵⁸ Les systèmes d'automatisation des navires ont d'abord été un critère de classification des navires. Dès 1962, le Lloyd's register a mis en place le Département des systèmes de contrôle. Sa mission était de conseiller

normes internationales. Enfin, la logique productiviste des armateurs favorisait aussi l'apparition de navires plus rapides qui permettaient d'augmenter leur capacité de rotation mais les contraintes techniques et la forte consommation, liées à la vitesse, limitèrent toutefois les avantages de ces unités. Si l'accélération du trafic a touché tous les types de navires, les engins à grande vitesse n'ont concerné véritablement que le transport de passagers. Considérant que les avancées technologiques pouvaient devenir un facteur d'insécurité maritime si leur exploitation n'était pas encadrée¹⁴⁵⁹, la diminution du décalage entre la technique et le droit devenait donc une priorité. Dans une démarche purement réactive liée aux limites de sa démarche consensuelle, l'Organisation s'est, dans un premier temps, appliqué à la refonte des conventions existantes.

461. Les perspectives ouvertes par l'innovation technique et l'accroissement de la demande de fret favorisèrent la spécialisation des flottes. Les normes internationales étant principalement fondées sur le navire, les mesures prises par l'Organisation devaient nécessairement correspondre aux nouvelles techniques d'exploitation. Sa crédibilité et sa légitimité reposaient, par conséquent, sur sa capacité à lier le droit à la pratique. Pourtant, le rapide renouvellement de cette dernière et la lenteur inhérente aux négociations internationales semblaient inconciliables. L'option choisie par les États membres fut alors de fonder l'ensemble des mesures de l'Organisation sur un nombre limité de conventions qui formèrent un « socle » normatif. Devant la difficulté d'élaborer de nouvelles normes, l'entretien des conventions existantes présentait des atouts incontestables. La mise à jour des textes contraignants montra alors deux tendances distinctes : la simplification des procédures de révision par la généralisation de l'acceptation tacite et l'adoption de normes non contraignantes qui facilitait la révision des textes bien qu'entraînant un affaiblissement du droit international. Ses efforts portèrent alors principalement sur l'enrichissement de la

l'utilisation des systèmes d'automatisation qui se limitaient à l'origine aux systèmes de contrôles électrique, hydraulique et pneumatique. En 1969, une nouvelle étape est franchie à la demande d'un armateur. La société de classification rédigeait une note sur les systèmes d'automatisation, d'alarme et de sécurité permettant l'exploitation temporaire du compartiment-moteur sans présence humaine. Ces règles soumettaient l'obtention de cette classe à l'équipement d'un système de commande et de surveillance de la propulsion à partir de la passerelle, un système d'alarme pour les machines relié aux carrés des officiers, un système de détection d'incendie, un système de détection de niveau d'eau dans les cales au bouchain, un bureau central de commande et de surveillance des machines, un système d'éclairage de secours et un contrôle local des machines. Au cours des années 1980, s'est développée l'utilisation des ordinateurs et des ensembles électroniques programmables pour permettre le contrôle en temps réel des machines et des systèmes de navigation des navires. « Les progrès de l'automation des navires », *Navires, ports et chantiers*, vol. 42, 492, 1991, pp. 483-484.

¹⁴⁵⁹ Philippe BOISSON distingue plusieurs facteurs de risque liés à la spécificité de ces flottes : les caractéristiques de structure qui doivent correspondre aux efforts subis par la structure, la conciliation de la légèreté des coques avec la stabilité du navire par gros temps et la vitesse de déplacement qui est un facteur de collision, BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 274..

Convention SOLAS et la refondation de la Convention OILPOL. Malgré plusieurs tentatives, l'actualisation de la Convention LL a été plus tardive et reste à l'ordre du jour du CSM.

462. La Convention SOLAS fut amendée à plusieurs reprises et son contenu a été largement étoffé¹⁴⁶⁰. Son histoire montre que, très tôt après son entrée en fonction, l'OMCI a soumis des amendements aux États membres lors de la Conférence internationale de 1960 à laquelle assistèrent cinquante-cinq pays pour valider la nouvelle convention SOLAS. Les États présents adoptèrent cinquante-six résolutions destinées notamment à impulser une série de travaux au sein de l'OMCI pour compléter les dispositions de la Convention. A partir de 1966, les organes techniques proposèrent plusieurs séries d'amendements. Malgré une importante mobilisation de moyens, la révision de la Convention SOLAS 1960 fut presque impossible tant la procédure d'amendement était lourde. Sa mise à jour était donc devenue une priorité absolue car l'accumulation du retard par rapport aux nouvelles caractéristiques des flottes pesait sur la force du droit international et sur l'efficacité de la coopération interétatique au sein de l'Organisation. La Convention SOLAS, construite autour de la distinction entre les types de navires et les outils principaux de sauvegarde, constituait toutefois l'instrument international le plus adapté. Son texte permettait l'intégration de dispositions portant sur une flotte spécifique sur le modèle prévu à l'origine pour le transport de grain.

463. Avec l'adoption d'une nouvelle version, en 1974, les États membres finalisèrent l'intégration des amendements antérieurs et le renforcement du dispositif de contrôle. Avant même son entrée en vigueur¹⁴⁶¹, la multiplication des accidents marquants qui avaient impliqué des pétroliers entre 1975 et 1977¹⁴⁶², justifia l'adoption du Protocole de 1978. Son entrée en vigueur, qui devait succéder à l'application de la Convention SOLAS 1974¹⁴⁶³, supposait la ratification de 15 États qui représentent 50% de la flotte mondiale. Globalement, ses dispositions concernent d'une part l'obligation pour les navires d'être équipés avec des

¹⁴⁶⁰ Depuis son entrée en vigueur la Convention SOLAS 1974 a été amendée une centaine de fois. Sur le détail des amendements, voir notamment Status of IMO conventions, www.imo.org, (Consulté en juin 2010)

¹⁴⁶¹ L'entrée en vigueur de la Convention SOLAS 1974 intervient le 25 mai 1980, Voir annexe Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

¹⁴⁶² Plusieurs catastrophes pétrolières sont déplorées en 1975, parmi lesquelles le *British Ambassador*, le *Jokob Maersk*, le *Corinthos* ou l'*Epic Colocotronis*. Les côtes européennes sont touchées, en 1976, avec le talonnage de l'*Olympic Bravery* sur la côte d'Ouessant ou l'échouement de l'*Urquiola* au large de la Corogne espagnole. Pourtant la série d'accidents qui toucha les États-Unis à l'hiver 1976 avec l'échouement de l'*Argo Merchant* ou du *Hawaiian Patriot*, a été plus déterminante dans l'issue des débats sur la révision de la Convention SOLAS.

¹⁴⁶³ Le Protocole relatif au champ d'application prévoit : « *Les dispositions des articles II, III, IV, VI, VII et VIII de la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer sont incorporées dans le présent Protocole ; toutefois les références faites dans lesdits articles à la Convention et aux gouvernements contractants doivent être considérées comme des références faites respectivement au présent Protocole et aux parties au présent Protocole* », Protocole SOLAS 1978, art.2.

dispositifs de gaz inerte et des radars et d'autre part le renforcement de la surveillance des appareils à gouverner et des procédures de contrôle des navires¹⁴⁶⁴. Ses modifications ultérieures ont été très fréquentes, suivant un rythme annuel au début des années 1990¹⁴⁶⁵.

464. L'amendement de 1981 entérina des dispositions qui avaient été adoptées avant la révision de 1974 comme le remaniement des chapitres II-1 (le compartimentage, la stabilité, les machines et les installations électriques) et II-2 (construction sur les questions spécifiques de prévention, détection et extinction de l'incendie). Conséquence directe de l'échouement de *l'Amoco Cadiz* dû à une défectuosité de l'appareil à gouverner¹⁴⁶⁶, la révision intégrait notamment le principe de l'installation en double des systèmes de commande de l'appareil à gouverner à bord des navires-citernes. Des modifications importantes furent aussi apportées au Chapitre V, relatif à la présence de matériel à bord comme le gyrocompas, le compas magnétique, les installations radar, les aides de pointage du radar automatique, les sondeurs écho, les indicateurs d'angle de barre, les enregistreurs de vitesse de révolution des hélices, les indicateurs de taux de giration, les radiogoniomètres et le matériel de radio ralliement sur la fréquence radioélectrique de détresse. Un peu plus tard, la révision de 1983 porta principalement sur les engins de sauvetage qui équipaient les navires. Le chapitre III de la Convention détaillait l'ensemble des dispositions relatives à l'équipement embarqué.

465. Dans le même temps, le transport des marchandises dangereuses fit l'objet d'une attention particulière et les mesures prises en 1960 furent étendues. Les amendements apportés au chapitre VII étaient particulièrement remarquables car ils élargissaient son application aux navires-citernes pour produits chimiques et aux transporteurs de gaz liquéfiés. Davantage centrées sur le transport en colis, les nouvelles mesures renvoyaient à deux recueils : le Recueil international de règles sur les transporteurs de produits chimiques et le Recueil international de règles sur les transporteurs de gaz¹⁴⁶⁷. Les règles 10 et 13 du chapitre VII ont rendu obligatoires les prescriptions de chacun des deux recueils. Suite au chavirage

¹⁴⁶⁴ La Conférence a adopté des mesures visant à améliorer les visites et les certificats. Elle a notamment modifié les dispositions concernant la fréquence des visites et des inspections. Son dispositif prescrit des visites intermédiaires des engins de sauvetage et autre parties de l'armement des navires de charge, il introduit aussi des visites périodiques pour la coque, les machines, la matériel d'armement. De nouvelles dispositions permettent la mise en place de visites inopinées et imposent une visite annuelle.

¹⁴⁶⁵ La Convention SOLAS 1974 entra en vigueur le 25 mai 1980, elle a été modifiée en 1981, 1983, 1988, 1989 et chaque année ensuite, montrant à la fois sa capacité d'évolution, la difficulté d'assortir les progrès techniques d'un cadre juridique pérenne et la très grande complexité des conventions « fleuve ».

¹⁴⁶⁶ Sur les circonstances précises de la catastrophe et les étapes de l'échouement, voir notamment BULOT (J.), *Colères noires Amoco, Tanio, Erika trois naufrages de complaisance*, La Turballe, L'Esprit large Blanc Silex éditions, 2002, p. 67 et s.

¹⁴⁶⁷ Ces deux recueils visent les navires construits le 1^{er} juillet 1986 ou après cette date, ils ont été mis au point sous leur forme définitive et adoptés par le CSM.

du *Herald of Free Enterprise*¹⁴⁶⁸ à proximité des côtes belges, les navires transbordeurs firent aussi l'objet d'une série d'amendements.

466. Le Royaume-Uni présenta à l'OMI plusieurs mesures d'urgence qui correspondaient aux conclusions de l'enquête sur le sinistre. Les nouvelles dispositions concernaient l'étanchéité de la coque et de la superstructure. Des mesures spécifiques ont alors été fixées en matière de prévention et de contrôle des avaries pour rendre obligatoire l'installation sur la passerelle d'indicateurs de fermeture des portes afin d'éviter tout envahissement important par l'eau d'un local de catégorie spéciale ou d'un espace roulier à cargaison. Pour renforcer le dispositif de surveillance, l'amendement prévoyait notamment l'embarquement d'un système de télévision pour la détection d'infiltrations, de mouvements excessifs des véhicules par gros temps ou d'entrées non autorisées de passagers dans certains espaces pendant que le navire faisait route. Les propositions britanniques portaient aussi sur les conditions de sauvetage et plus particulièrement sur les dispositifs d'éclairage en cas de panne des systèmes. Ces modifications entrèrent en vigueur le 22 octobre 1989, moins de 2 ans après leur adoption en avril 1988. Une deuxième série d'amendements fut ensuite soumise au CSM en octobre 1988.

467. Découlant aussi des conclusions de la catastrophe de *l'Herald of Free Enterprise*, leur adoption différée se justifiait par la nécessité d'approfondir les expertises techniques. Le Royaume-Uni encouragea constamment les négociations en apportant les financements nécessaires à la réunion des États. Bien qu'encourageant la coopération au sein de l'OMI, la menace britannique d'une action unilatérale et la signature d'un accord spécifique entre 13 pays européens ont créé un déséquilibre entre les régions maritimes¹⁴⁶⁹. Les dispositions de ce dernier portaient principalement sur les mesures de conservation de stabilité en cas d'avarie et à l'état intact. Parmi les questions abordées, la visibilité des échelles de tirant d'eau et le verrouillage des portes de chargement semblaient prioritaires. Les nouvelles mesures prises par l'OMI s'accompagnaient d'un durcissement des procédures de contrôle pour les navires rouliers puisque la règle 22 prévoyait qu'à des intervalles ne dépassant pas 5 ans, les navires à passagers devaient être soumis à une visite à l'état lège¹⁴⁷⁰ qui devait permettre de vérifier tout changement du déplacement à l'état lège ou de la position du centre de gravité longitudinal. L'année 1988 fut particulièrement remarquable puisqu'elle marqua aussi l'aboutissement des longues négociations sur le Système mondial de détresse et de sécurité en

¹⁴⁶⁸ Le 6 mars 1987, le ferry qui assure la liaison entre Zeebrugge et Douvres a appareillé porte d'embarquement ouverte. Peu de temps après avoir quitté le port belge, son chavirage a causé la mort de 189 personnes, prisonnières de l'épave.

¹⁴⁶⁹ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 211.

¹⁴⁷⁰ Le poids lège d'un navire inclut le poids de la coque, de l'équipage, des machines, des installations.

mer (SMDSM)¹⁴⁷¹ et l'introduction d'un système harmonisé de visites et de délivrances des certificats¹⁴⁷². Ce dernier devait permettre de concilier les dispositifs de contrôle prescrits par les conventions SOLAS et LL en mettant en place un système de correspondance qui permettait de limiter l'impact des contrôles sur l'exploitation des navires et de les rendre plus acceptables par les armateurs. Le Protocole prévoit une période maximale de validité de 5 ans pour tous les certificats de charge et de 12 mois pour le certificat de sécurité des navires à passagers¹⁴⁷³. Si ce dispositif favorisait les armateurs, la suppression des visites inopinées n'allait pas en revanche dans le sens d'un système de contrôle efficace.

468. Les amendements d'avril 1989 sur l'ouverture dans les cloisons étanches ou de mai 1990 sur les calculs relatifs au compartimentage et à la stabilité après avarie des navires de charge faisaient partie d'une stratégie d'élévation progressive des standards et à une sécurisation par palier. Les amendements de 1991 avaient une plus grande ampleur car ils prévoyaient le remaniement global du chapitre IV, auparavant ciblé sur le transport de grain. Ce nouveau chapitre intitulé « transport de cargaisons » s'appuie sur un ensemble de recueils : Recueil de règles pratiques pour la sécurité de l'arrimage et de l'assujettissement des cargaisons, Recueil de règles pratiques de 1991 pour la sécurité des navires transportant des cargaisons de bois en pontée, Recueil international de sécurité pour le transport de grain en vrac et Recueil de règles pratiques pour la sécurité du transport de cargaisons solides en vrac. Plus tard, les amendements de 1994 furent adoptés pour une partie par une conférence internationale et pour l'autre par le CSM. Les décisions prises par la réunion de tous les États membres concernaient l'introduction de trois nouveaux chapitres : le chapitre IX pour la gestion de la sécurité de l'exploitation des navires, le chapitre X pour les mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse et le chapitre XI relatif aux mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime. Les amendements adoptés par le CSM concernaient principalement les inspections et le système de compte rendu des navires pour un meilleur contrôle du respect des standards.

469. L'adoption en 1994 du Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse (HSC) visait à remplacer le Code international applicable aux engins

¹⁴⁷¹ Les amendements correspondant au SMDSM sont entrés en vigueur en 1992, ils visent la mise en place d'un système de communication destiné à garantir et accélérer les opérations de recherche et de sauvetage. Le sigle français SMDSM correspond en anglais à GMDSS pour Global maritime distress and safety system.

¹⁴⁷² Les négociations ont débuté à l'issue de la Conférence internationale de 1978 sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution.

¹⁴⁷³ Voir Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

de portance dynamique (DSC Code)¹⁴⁷⁴, comme les navires à ailes portantes, les aéroglisseurs ou hydroglisseurs. Avec le développement de ces flottes, principalement destinées au transport de passagers, l'OMI entendait encadrer la construction et la conception de ces unités amenées à supporter des contraintes démultipliées. Avec l'apparition d'une nouvelle génération de navires rapides¹⁴⁷⁵, les risques liés à leur exploitation étaient plus préoccupants. La nouvelle réglementation devait alors élargir son champ d'application, encadrer la conception des engins et traiter la question de leur cohabitation avec des unités classiques dans des zones encombrées. Malgré une procédure d'élaboration indépendante des autres amendements à la Convention SOLAS, le Recueil s'applique en étroit lien avec cette dernière, puisqu'il a été intégré à son chapitre X¹⁴⁷⁶. Le Code HSC existe sous deux versions. La première adoptée en 1994 comprend dix-neuf chapitres¹⁴⁷⁷ et dix annexes ; ses dispositions portent notamment sur la vitesse, l'automatisation et la spécialisation des flottes. La deuxième version, adoptée en 2000, vise à pallier les lacunes du Code de 1994 face à l'évolution de la taille et de la vitesse des engins concernés. Dans leur structure, les deux versions sont très similaires. Quant au contenu, le code HSC 2000 propose une nouvelle définition des engins à grande vitesse¹⁴⁷⁸ et intègre le changement des normes OMI sur l'aide à la navigation, le sauvetage et le transport de marchandises dangereuses¹⁴⁷⁹. Après le naufrage de l'*Estonia*¹⁴⁸⁰, la réunion d'une conférence internationale SOLAS en 1995 permit l'adoption d'une trentaine d'amendements proposés par un groupe de 22 experts, chargé de la révision complète des normes relatives aux passagers.

470. La mise à jour de la Convention SOLAS a été ensuite régulière avec toutefois une

¹⁴⁷⁴ Le Code international applicable aux engins de portance dynamique est adopté le 14 novembre 1977 par l'Assemblée (Rés A 373/X). Il visait à agglomérer les textes sur les hydroptères et les hydroglisseurs. Le Code DSC était composé de dix-huit chapitres et trois annexes.

¹⁴⁷⁵ Les navires à grande vitesse concernent principalement le transport de passagers faisant apparaître de nouveaux types d'engins : aéroglisseur, hydroptère, hydroglisseur et catamaran semi-submersible.

¹⁴⁷⁶ Le Recueil correspond au chapitre X de la Convention SOLAS intitulé « Mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse ».

¹⁴⁷⁷ Les dix-neuf chapitres du Code HSC concernent : les conditions générales, la flottabilité, la stabilité et le compartimentage, les structures, les mesures d'évacuation, les systèmes de contrôle de direction, l'ancrage, les dispositifs incendie, l'application de la sauvegarde des vies humaines, la machine, les systèmes auxiliaires, les alarmes et systèmes de sécurité, les installations électriques, les équipements de navigation, les radiocommunications, les systèmes de veille, les systèmes de stabilisation, la prise en main et la performance, les systèmes opérationnels, l'inspection et l'entretien du navire.

¹⁴⁷⁸ TOURE (B.), *L'insécurité en mer et le droit: mutations, prévention et sanction*, Thèse de droit, Université de Lille II, 2000, p. 30 et s.

¹⁴⁷⁹ La version 2000 du Code comporte des modifications sur les chapitres 4, 7, 8, 13, 14 et la création d'une nouvelle annexe sur la stabilité des embarcations à simple coque ; HOPPE (H.), « International regulations for high-speed craft an overview », *International conference on fast Sea transportation FAST 2005*, juin 2005 Saint Petersburg, Russie, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹⁴⁸⁰ L'*Estonia* était un navire transbordeur à passagers dont le naufrage a fait près de 900 victimes en mer Baltique le 28 septembre 1994.

activité plus intense en 2000, à la suite de la catastrophe de l'*Erika*¹⁴⁸¹ compte tenu des pressions exercées par l'Union européenne et ses membres. Plus tard, en réaction aux attentats visant les États-Unis en septembre 2001, les amendements de 2002 furent aussi remarquables car ils conféraient au Code international sur le transport des matières dangereuses (Code IMDG) une force contraignante. Encore une fois, la lourdeur du processus de révision força les États à agir par étapes. Après avoir apporté, en mai 2002, les modifications relatives aux marchandises dangereuses, ce fut le lourd dossier de la sûreté maritime qui fut traité. L'ensemble des amendements fut adopté en décembre 2002, au cours d'une conférence internationale spécialement dédiée à l'urgence de cette situation. Les négociations débouchèrent sur l'adoption du Code international sur la sûreté des ports et des navires (ISPS), sur la révision du calendrier pour la mise en place du Système d'identification automatique (Automatic Identification System- AIS) et sur la création d'un nouveau chapitre de la Convention SOLAS exclusivement dédié à la sûreté maritime. La même année, le MSC prenait des mesures relatives à la sécurité maritime en réponse à l'adoption du paquet Erika II par le parlement européen¹⁴⁸².

471. Plus tard, trois vagues d'amendements vinrent étendre ou modifier les dispositions de la Convention SOLAS et de son Protocole de 1974 : la première, en 2004, comprend 15 amendements qui traduisent une pression accrue des États membres et une accélération des travaux de l'OMI au lendemain de la catastrophe du *Prestige* ; la seconde vague de révision, en 2006, composée de 14 amendements, correspond principalement à l'intégration du système d'identification à grande distance (Long Range Identification tracking LRIT) au chapitre V dédié à la sécurité maritime ; la dernière mise à jour générale de la Convention SOLAS est intervenue en 2008 en faveur du resserrement des contrôles et de la surveillance des navires notamment devant la recrudescence des actes de piraterie et de vol à main armée.

472. La Convention SOLAS présente désormais un imposant dispositif dont la révision impose des amendements en cascade et qui, par conséquent, suppose la mobilisation

¹⁴⁸¹ Sept amendements sont apportés à la Convention SOLAS en 2000. Les États membres ont procédé à ces révisions en deux temps : les amendements adoptés en mai concernent l'aménagement d'une plateforme d'hélicoptère sur les navires à passagers et les amendements adoptés en décembre 2000 concernent l'équipement à bord des systèmes d'identification automatique (AIS), la révision des procédures incendie et la révision des codes IBC, BCH, ISM et GC. Sur les conséquences en droit communautaire de la catastrophe de l'*Erika*, voir notamment : ROCHE (C.), « Après l'*Erika* : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime (ERIKA I) », *Revue juridique de l'environnement*, 2002, n°3, pp. 373-392.

¹⁴⁸² Le paquet Erika II, adopté en juillet 2002, était constitué de 3 textes : le Règlement créant l'Agence européenne de sécurité maritime, la Directive sur le suivi de trafic et le Règlement sur le remboursement et les compensations aux victimes des marées noires (le fonds COPE). BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, p. 1139.

d'importants moyens. Si cette évolution témoigne d'une sophistication des normes internationales, elle laisse craindre en revanche une complication des mises à jour qui reposent exclusivement sur les performances des organes techniques de l'OMI. Les amendements annuels de la Convention SOLAS montrent les atouts de l'acceptation tacite qui convient aux caractéristiques de la norme technique et au besoin d'un renouvellement constant. En effet, sur ses dispositions purement techniques, la Convention SOLAS et ses amendements ne suscitent pas de désaccord profond. L'évolution qu'a suivie la Convention a été motivée par la préservation des libertés pour l'innovation et la nécessaire réaction face à des catastrophes maritimes, souvent meurtrières. Les révisions régulières de ses dispositifs témoignent de la capacité de l'Organisation à maintenir une veille et à imposer une attention continue à la Convention SOLAS, qui, par son enrichissement est devenue la plus importante de l'OMI. Ses dispositions réparties en 12 chapitres¹⁴⁸³ constituent un ensemble complexe dont l'usage nécessite un degré d'expertise suffisant. Bien que très largement ratifiée¹⁴⁸⁴ par les États membres, son application implique de lourds dispositifs et un système de coopération entre les États. A ce titre, l'intervention de l'OMI reste insuffisante puisque certaines mesures mal appliquées favorisent le déséquilibre du marché¹⁴⁸⁵. La prise en compte des informations pratiques est parfois difficile. Les recommandations de l'OMI élaborées sur la base de la contribution des États et de données mathématiques ne parviennent pas toujours à combler l'écart néfaste entre la théorie et la pratique. Dans ce contexte, une étude approfondie des analyses émanant des pratiques ou même des accidents est fastidieuse ; leur considération peut être, par conséquent, incompatible avec le souci de réactivité de l'Organisation.

473. Plus qu'une révision de la Convention OILPOL, l'adoption le 2 novembre 1973 de la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) constitua une étape décisive dans la mise en place d'un cadre normatif réglementaire complet

¹⁴⁸³ Chapitre I : Dispositions générales ; Chapitre II-1 : Construction (structure, compartimentage, stabilité machine et installations électriques ; Chapitre II-2 Construction (prévention, détection et extinction de l'incendie ; Chapitre III : Engins et dispositifs de sauvetage ; Chapitre IV : Radiocommunications ; Chapitre V : Sécurité de la navigation ; Chapitre VI : Transport de cargaisons ; Chapitre VII : Transport de marchandises dangereuses ; Chapitre VIII : Navires nucléaires ; Chapitre IX : Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires ; mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse ; Chapitre X : Mesures de sécurité applicables aux engins à grande vitesse ; Chapitre XI-1 : Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime ; Chapitre XI-2 : Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime ; Chapitre XII : Mesures de sécurité supplémentaires applicables aux vraquiers et des appendices sur les certificats, IMO, *Convention SOLAS de 1974*, Version récapitulative, Londres, IMO publication, édition 2004, p. 10-11.

¹⁴⁸⁴ La Convention et ses Protocoles comptent en moyenne cent-vingt États Parties qui représentent environ 95% du tonnage mondial Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

¹⁴⁸⁵ Les contrôles effectués sur les navires montrent que les dépenses de l'armement s'équilibrent parfois au détriment des équipements pour la lutte contre l'incendie ou de sauvetage.

en matière de pollutions maritimes. Conséquence directe du naufrage du *Torrey Canyon*, l'adoption d'une nouvelle convention correspondait à une prise de conscience de l'ampleur de la menace que représentait le transport maritime d'hydrocarbures pour l'environnement. L'objectif visé par cette refondation était de renforcer les dispositifs d'application des normes dans le domaine de la protection de l'environnement marin. Équivalent de la Convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, la Convention MARPOL fut régulièrement révisée pour encadrer juridiquement et techniquement les principales pollutions générées par les navires¹⁴⁸⁶. Avec l'adoption de la Convention, l'Organisation se dotait d'un outil conventionnel susceptible d'appuyer l'ensemble de ses initiatives en matière de protection de l'environnement même si l'Accord ne concernait dans un premier temps que les hydrocarbures et les substances liquides¹⁴⁸⁷. L'entrée en vigueur tardive de la Convention mit de nouveau en évidence les limites du fonctionnement de l'Organisation¹⁴⁸⁸.

474. Le dispositif prévoyait pourtant une « ratification partielle »¹⁴⁸⁹ qui se révéla insuffisante. Après l'adoption des amendements à la Convention OMCI de 1975¹⁴⁹⁰ et au lendemain de la série d'accidents impliquant des pétroliers durant l'hiver 1976¹⁴⁹¹, la Conférence internationale sur la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution¹⁴⁹² accorda une application progressive de l'annexe II. Cette mesure était de nature à débloquer la situation puisque cette annexe représentait le principal obstacle à la ratification

¹⁴⁸⁶ Les perspectives offertes par la Convention MARPOL enchantent les spécialistes du droit international de l'environnement à l'image de Robin Churchill : « *il est certain que si la Convention entrait en vigueur et était largement ratifiée, elle entraînerait une réduction sensible de la pollution en provenance des navires. Malheureusement son entrée en vigueur n'avance que très lentement* », CHURCHILL (R.), « The role of IMCO » in CUISINE (D.J.) et GRANT (J.P.) (Dir.), *The Impact of marine pollution*, Londres, Croom Helm, Ltd, 1980, pp. 73-94.

¹⁴⁸⁷ La Convention MARPOL 1973 ne comportait à l'origine que deux annexes, l'une sur les hydrocarbures et, l'autre, sur les substances liquides.

¹⁴⁸⁸ Son entrée en vigueur nécessitait la ratification par 15 États dont les flottes marchandes représentaient au total au moins 50% du tonnage brut de la flotte mondiale de commerce. En 1976, l'Organisation n'enregistrait que 3 États parties qui ne représentaient qu'1% de la flotte mondiale de commerce : la Jordanie, le Kenya et la Tunisie. La Convention MARPOL entra en vigueur le 2 octobre 1983. Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p. 604 et s.

¹⁴⁸⁹ Un État pouvait devenir Partie à la Convention en ratifiant uniquement les Annexe 1 (hydrocarbures) et II (produits chimiques) ; les annexes III (substances nuisibles en colis), IV (eaux usées) et V (ordures) étaient facultatives.

¹⁴⁹⁰ Les amendements à la Convention OMCI adoptés en 1975 sont entrés en vigueur en 1982. Dans le champ des pollutions marines, leur portée est importante puisqu'ils ajoutent à l'article premier, consacré aux buts de l'Organisation, « *la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et de traiter des questions administratives et juridiques liées aux objectifs énoncés* » et qu'ils modifient le nom de l'Organisation qui devient l'Organisation maritime internationale, DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelles OMI », *AFDI*, 1976, pp. 434-473.

¹⁴⁹¹ Annexe : Dates clés dans l'histoire de l'Organisation, p. 595.

¹⁴⁹² Les représentants de 63 États et de 17 organisations internationales étaient présents, « MARPOL a vingt cinq ans », *Reflets de l'OMI*, octobre 1998, www.imo.org (consulté en juin 2010), p. 7

de la Convention¹⁴⁹³. Ces modifications sont contenues dans le Protocole MARPOL de 1978 qui reprenait la Convention de 1973 pour devenir MARPOL 73/78¹⁴⁹⁴. Bénéficiant des répercussions politiques de la catastrophe de l'*Amoco Cadiz* sur les côtes françaises¹⁴⁹⁵, le protocole entra finalement en vigueur le 2 octobre 1983¹⁴⁹⁶.

475. Au delà de son champ d'application élargi, la Convention MARPOL était annonciatrice de profonds bouleversements comme la reconnaissance des compétences de l'État du pavillon, la protection de l'environnement et la valorisation des normes techniques. Sur ce dernier point, l'adaptation des dispositions de la Convention aux innovations techniques lui imposait une forme souple et évolutive qui se traduisit par la multiplication des annexes techniques. Effectivement, l'adoption des révisions successives de cet instrument permit l'élargissement du champ de compétences de l'Organisation, ce qui facilita ses démarches. En trois décennies, le contenu de la Convention passa de deux à six annexes techniques composées de prescriptions et de recommandations¹⁴⁹⁷. Dans sa dernière version, la Convention porte à la fois sur la pollution par les hydrocarbures, les produits chimiques, les substances nuisibles transportées en colis, les eaux usées, les ordures et la pollution

¹⁴⁹³ Le Protocole MARPOL 1978 autorisait les États à devenir Parties à la Convention en appliquant d'abord l'Annexe I. L'Annexe II n'est devenue obligatoire qu'après un délai de trois ans faisant suite à la ratification de la Convention. L'annexe V (ordures) a obtenu les ratifications nécessaires pour entrer en vigueur le 31 décembre 1988, suivie de l'annexe III le 1^{er} juillet 1992. L'annexe IV relative aux eaux usées obtient soixante et onze ratifications en 1998 représentant 45% de la flotte de commerce mondiale.

¹⁴⁹⁴ Sur la Convention MARPOL adoptée en 1978, voir notamment BEURIER (J.-P.) (Dir), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2009, p. 1138.

¹⁴⁹⁵ Propriété de l'Amoco Transport Company de Monrovia, l'*Amoco Cadiz* est un superpétrolier chargé de 220000 tonnes de brut en provenance de l'Iran et à destination du Royaume-Uni. Suite à une avarie de barre à 9 milles au nord d'Ouessant et malgré l'assistance du remorqueur allemand *Pacific*, une tempête d'ouest le fait dériver et il s'éventre le 16 mars 1978 sur les rochers au large de Portsall. Sa cargaison vient souiller 200 kilomètres de côte entre Brest et Saint-Brieuc ; LE MOING (G.), ... *et l'océan fut leur tombe, naufrages et catastrophes maritimes du XXème siècle*, Rennes, Marines éditions, 2005, pp. 32-33.

¹⁴⁹⁶ Sur les répercussions juridiques de la catastrophe de l'*Amoco cadiz* voir notamment : LUCCHINI (L.), « A propos de l'Amoco Cadiz, La lutte contre la pollution des mers : évolution ou révolution du droit international », *AFDI*, vol 24, 1978, pp. 721-754 ; MARTRAY (J.), « Les leçons de la catastrophe Amoco Cadiz », *Environmental policy and law*, vol 4, 1978, pp. 172-176 ; TRICAUD (M.), « Le droit international et la lutte contre la pollution des espaces marins : l'affaire de l'Amoco Cadiz », *Les petites affiches*, vol. 367, afl. 88, 1978, pp. 3-9 ; DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Les réactions de l'OMCI au désastre de l'Amoco Cadiz », *AFDI*, vol. 24, 1978, pp. 721-754 ; RÉMOND-GOUILLOUD (M.), « Leçons d'un naufrage (à propos de l'indemnisation des victimes de l'Amoco Cadiz) », *Recueil Dalloz Sirey*, vol. 21, 1979, pp. 133-138 ; MARTRAY (J.), « Premières conséquences du drame de l'Amoco Cadiz sur le droit de la mer et sur l'organisation de la lutte contre la pollution en France », *ADMA*, Tome 4, 1979, pp. 157-168 ; Rencontres scientifiques internationales: 20 ans après l'Amoco Cadiz, Actes de conférence, Brest- Centre de Congrès, Le Quartz, du 15 au 17 octobre 1998.

¹⁴⁹⁷ Annexe I (Règles relatives à la prévention de la pollution par les hydrocarbures), Annexe II (Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances liquides nocives transportées en vrac), Annexe III (Règles relatives à la prévention de la pollution par les substances nuisibles transportées en colis), Annexe IV (Règles relatives à la prévention de la pollution par les eaux usées des navires), Annexe V (Règles relatives à la prévention de la pollution par les ordures des navires) et Annexe VI (Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires).

atmosphérique. Finalement, les modifications successives de la Convention en réaction aux catastrophes maritimes ou à la mise en évidence de nouvelles menaces en font un outil certes évolutif mais aussi très complexe.

476. A la différence de la Convention SOLAS, les négociations sur la Convention LL n'aboutirent pas à l'intégration de la procédure d'acceptation tacite, ce qui limita considérablement son actualisation. Plusieurs amendements furent adoptés entre 1971 et 1983 mais n'entrèrent jamais en vigueur¹⁴⁹⁸. L'adoption d'un protocole en 1988 visait à harmoniser les prescriptions de la Convention relatives aux visites et à la délivrance des certificats avec les prescriptions des conventions SOLAS et MARPOL. Au-delà de cet objectif technique, l'enjeu résidait surtout dans l'introduction de la procédure d'acceptation tacite afin de faciliter sa mise à jour. Depuis son entrée en vigueur, le 3 février 2000, quatre amendements furent adoptés en 2003, 2004, 2006 et 2008¹⁴⁹⁹. Tout l'enjeu était d'obtenir le consensus sur un instrument susceptible de mettre en place des règles visant à assurer la stabilité des navires dans toutes les situations qu'ils étaient susceptibles de rencontrer. La question était très vaste et les répercussions sur le commerce maritime préoccupaient les armateurs qui y voyaient un impact néfaste sur le taux de fret¹⁵⁰⁰. La dernière révision du texte prévoit l'intégration du Recueil international de règles de stabilité à l'état intact qui vise à réunir dans un instrument unique les prescriptions relatives à la stabilité des navires. Adopté par le CSM en 2008¹⁵⁰¹,

¹⁴⁹⁸ Le nombre de révisions, très inférieur à celui comptabilisé pour la Convention SOLAS, s'explique notamment par le processus d'amendement prévu par la Convention LL. Son article 29 prévoit en effet que lorsque la révision est initiée sur demande d'un État partie, l'ensemble des États peut procéder à la révision du texte selon trois modalités : l'amendement par approbation unanime, l'amendement après examen par l'Organisation ou l'amendement par une conférence. La procédure de l'amendement tacite n'est pas prévu par l'article 29 ce qui limite considérablement sa révision. En 1971, la révision consiste à améliorer les détails du texte notamment les zones permanentes et périodiques, l'amendement de 1975 prévoit justement la modification de l'article 29 et l'introduction de l'amendement tacite, la révision de 1983 prévoit d'étendre les zones d'été et les zones tropicales vers le sud du Chili, la révision de 1995 porte sur la zone tropicale sud au large des côtes de l'Australie et enfin la révision de 2004 vise à introduire dans les certificats la date d'achèvement de la visite sur la base de laquelle ils sont délivrés. Aucun de ces amendements n'est encore entré en vigueur, voir notamment IMO, Status of convention, 31 décembre 2008, www.imo.org (consulté en juin 2010), p. 164.

¹⁴⁹⁹ Contrairement à la Convention LL, son Protocole prévoit à son article 6 la procédure d'amendement tacite. Le protocole est entré en vigueur le 3 février 2000, il compte 84 signatures qui représentent 94% du tonnage mondial. L'entrée en vigueur des amendements a été régulière. L'amendement de 2003 concernant l'élargissement de l'acceptation du protocole de 1988 a été appliqué à partir du 1^{er} janvier 2005, l'amendement de 2004 concernant les certificats est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2006 ; l'amendement de 2006, appliqué depuis le 1^{er} juillet 2008, concerne les règles de détermination de la ligne de charge ; enfin le dernier amendement qui prévoit l'intégration dans le texte de l'annexe B du Protocole de 1988 des références au Recueil international de règles de stabilité à l'état intact, a été adopté lors de la quatre-vingt-cinquième session du CSM et son entrée en vigueur est prévue en juillet 2010.

¹⁵⁰⁰ Le franc-bord détermine directement la capacité de transport du navire et donc sa rentabilité, les armateurs seront particulièrement vigilants sur la justification des nouvelles normes surtout s'il s'agit d'augmenter le franc-bord du navire.

¹⁵⁰¹ MSC 267 (85), Adoption du code de stabilité à l'état intact, adoptée par le Comité de sécurité maritime le 4 décembre 2008.

son entrée en vigueur est programmée au 1^{er} juillet 2010 conformément aux procédures prévues par les Conventions SOLAS et LL. Ce recueil est scindé en deux, la partie A énonce les critères obligatoires alors que la partie B reprend les recommandations relatives aux dispositifs de stabilité du navire. L'objectif « désespéré » de la révision de cet instrument est de prendre en compte les avancées techniques bien que le texte lui-même précise que cette ambition nécessite une mobilisation constante des organes techniques compétents¹⁵⁰². Le Recueil énonce donc les critères de stabilité pour tous les navires et autres véhicules d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres¹⁵⁰³.

477. L'impact du développement des transports maritimes, la massification des trafics et la multiplication des risques incitent les États à investir leur pouvoir de contrainte dans l'encadrement de la navigation. En fonction des innovations technologiques et des politiques mises en place par les armateurs, le cadre réglementaire doit évoluer. L'impact des catastrophes maritimes par leur nombre et leur ampleur attise la volonté des États victimes et renforce leur influence. A force de persévérance, les États du pavillon concèdent certaines mesures qui progressivement forment un ensemble de normes. La lenteur et la faiblesse des normes internationales sont souvent dénoncées, pourtant la révision constante des trois plus grandes conventions de l'Organisation montre la capacité des États à établir un socle normatif général. Sur d'autres questions, l'adoption de textes spécifiques s'imposait.

B- L'adoption de conventions spécifiques

478. Après la phase de démarrage, certaines questions se sont différenciées compte tenu de leur importance, de leur spécificité ou des divergences qu'elles soulevaient. Dans ce cadre, les travaux de l'Organisation s'inscrivirent toujours dans une démarche purement réactive qui consistait à faire aboutir les initiatives étatiques à la suite d'accidents maritimes. A travers l'OMI, les États et les armateurs concevaient le droit international comme un moyen de servir les développements de l'économie maritime et non comme un outil d'intégration au service d'un intérêt commun. Cette logique marqua profondément toutes les conventions

¹⁵⁰² « La technologie en matière de conception des navires modernes évoluant rapidement, le présent Recueil ne devrait pas rester figé mais devrait être réévalué et révisé lorsque de besoin. A cet effet, l'Organisation le réexaminera périodiquement en tenant compte à la fois de l'expérience acquise et des progrès réalisés », Préambule du Recueil international de règle de stabilité à l'état intact, MSC 85/ 26/ Add1, Annexe 1, para. 2, p. 12.

¹⁵⁰³ Le Recueil énonce différents types de navires et insiste sur l'étendue de son champ d'application : les navires de charge, les navires de charge transportant des cargaisons de bois en pontée, les navires à passagers, les navires de pêche, les navires spéciaux, les navires ravitailleurs au large, les unités de forage au large, les pontons et les navires de charge transportant des conteneurs en pontée et porte-conteneurs, Recueil international des règles de stabilité à l'état intact, para 1.2, MSC 85/26/Add1, Rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa quatre-vingt-cinquième session, p. 13

internationales élaborées sous l'égide de l'Organisation et mit en évidence les difficultés d'agir en dehors des champs traités par les conventions-phares. Les textes spécialisés entrent dans différentes catégories : ceux qui concernent la mise en place des dispositifs de sécurité en mer (B.1), ceux qui accompagnent l'exploitation de flottes spécifiques (B.2) et ceux qui traitent du développement du droit de la responsabilité et des indemnisations (B.3).

B.1- L'encadrement des systèmes de communication en mer

479. La Convention portant création de l'Organisation internationale des télécommunications maritimes par satellite (INMARSAT)¹⁵⁰⁴ fut adoptée en 1976, dix ans après la saisie du CSM sur l'application des techniques des satellites de télécommunications à des fins maritimes. Devant le développement de la technologie satellitaire et l'organisation d'un réseau de communication, sous l'influence prépondérante des États-Unis¹⁵⁰⁵, la mission de l'organe technique consistait à jeter les bases d'une coopération entre États en matière de télécommunications spatiales maritimes selon des principes non discriminatoires¹⁵⁰⁶. Limitées aux systèmes de radiotélégraphie et radiotéléphonie, les dispositions contenues dans le chapitre IV de la Convention SOLAS de 1960 présentaient d'importantes faiblesses dues principalement à l'encombrement des fréquences. Les initiatives américaines et européennes en matière de communication par satellite incitèrent les États membres de l'OMCI à travailler sur l'adoption de normes internationales susceptibles de diminuer les effets néfastes de l'« atomisation » des politiques nationales dans ce domaine. Ainsi, peu après le lancement de TELSTAR¹⁵⁰⁷, l'OMCI s'associa à l'Union internationale des télécommunications (UIT)¹⁵⁰⁸

¹⁵⁰⁴ Dix années se sont écoulées entre l'initiative des travaux du CSM, en vue d'appliquer les techniques des satellites des télécommunications à des fins maritimes, et l'adoption de la Convention IMMARSAT à Londres.

¹⁵⁰⁵ WILLETT (G.), *De la communication à la télécommunication*, Québec, Les presses de l'Université Laval, 1989, p. 165.

¹⁵⁰⁶ Par la résolution A 721(XVI), l'Assemblée générale des Nations Unies reconnaît le principe selon lequel : « *les nations du monde doivent pouvoir communiquer dès que possible au moyen de satellites sur une base mondiale et non discriminatoire.* »

¹⁵⁰⁷ TELSTAR est un satellite de communication américain avec lequel les premières amplifications de signaux ont été réalisées en 1962.

¹⁵⁰⁸ L'Union internationale des télécommunications (UIT) est créée en 1932 pour remplacer l'Union télégraphique internationale fondée en 1865 pour permettre d'amender les premiers accords à la normalisation des équipements pour faciliter l'interconnexion internationale des réseaux télégraphiques. Aux termes d'un accord conclu avec l'ONU le 15 octobre 1947, l'UIT devient une institution spécialisée des Nations Unies dont le siège est à Genève. En 1957, le lancement du premier satellite artificiel Spoutnik marque le début de l'ère spatiale. Les travaux de l'UIT s'appuient sur une structure complexe et décentralisée qui comprend : l'organe suprême chargé des décisions générales, les conférences administratives destinées à l'examen des questions de fond relatives aux réglementations internationales, le Comité international d'enregistrement des fréquences dédié à la mise en œuvre du Règlement des radiocommunications et de la coordination de l'utilisation du spectre des fréquences au niveau international et un Comité consultatif international télégraphique et téléphonique chargé de l'adoption des recommandations relatives aux normes techniques et de la mise au point des programmes d'étude des questions techniques. L'UIT accomplit trois fonctions distinctes : une fonction législative, une fonction de réglementation et la création de normes techniques ; site officiel de l'UIT

pour la mise en place et l'exploitation d'un système de communications par satellites, affecté à la navigation maritime. La mission du CSM était alors d'examiner les normes d'exploitation de ce système. Dès 1973, l'Assemblée décida de la convocation d'une conférence diplomatique ayant pour tâche la mise en service du Système international de communications maritimes par satellites¹⁵⁰⁹. Après deux autres conférences, les négociations débouchèrent finalement en 1976 sur l'adoption de la Convention portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellite (INMARSAT) et de son accord d'exploitation¹⁵¹⁰. Ce système commença à fonctionner en 1982, suite à l'entrée en vigueur de la Convention en 1979. L'objectif visé est, selon l'article 3 de la Convention, d'améliorer «*les communications de détresse et les communications pour la sauvegarde de la vie humaine en mer ainsi que l'efficacité et la gestion des navires, les services maritimes de correspondance publique et les possibilités de radiorepérage*». Derrière cette mission d'alerte, le système INMARSAT cache des intérêts commerciaux importants.

480. Étroitement liée aux systèmes de communication maritime, la question spécifique du sauvetage fut traitée dans l'objectif d'améliorer l'exécution des opérations de recherche et de sauvetage. La tradition maritime en matière de sauvetage oblige à prêter assistance aux navires en détresse. La règle 15 du Chapitre V de la Convention SOLAS de 1960 mentionnait les responsabilités des gouvernements en matière de recherche et de sauvetage sans qu'aucun dispositif international ne fût envisagé. Chaque État disposait alors de son propre dispositif en fonction de ses besoins et de ses ressources. Le chevauchement des systèmes élaborés selon des schémas différents posait problème. L'enjeu, pour l'Organisation, était alors d'établir des procédures approuvées et normalisées à l'échelle mondiale tout en respectant la souveraineté des États et leurs différences. Dans ce sens, l'adoption de recommandations adressées aux capitaines de navires ne posait pas de grandes difficultés. En 1971, le CSM élaborait le Manuel de recherche et de sauvetage à l'usage des navires de commerce (MERSAR) pour fournir en

<http://www.itu.int/en/pages/default.aspx>, consulté le 9/2009.

¹⁵⁰⁹ Rés A 283(VIII), Recommandation pour le développement de systèmes de détresse, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session le 20 novembre 1973.

¹⁵¹⁰ Sur la création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes, voir notamment : COURTEIX (S.), « INMARSAT- Accords relatifs à l'exploitation commerciale de télécommunications maritimes par satellites », *AFDI*, 1977, pp. 791-808 ; COURTEIX (S.), « INMARSAT- La nouvelle organisation internationale pour la gestion d'un Service Mondial de Communications Maritimes par Satellites », *DMF*, 1980, pp. 328-337 et pp. 408-415 ; DOYLE (S.E.), « INMARSAT : The international Maritime Satellite Organization : origins and structure », *Journal of space law*, 1977, pp. 45-63 ; JASENTULIYANA (N.), « Establishment of an International Maritime Satellite System », *Annals of air and space law*, 1977, pp. 323-349 ; MENON (P.K.), « International Maritime Satellite Organization », *Journal of maritime law and commerce*, 1976, pp. 95-106.

cas d'accident de mer des indications aux capitaines des navires susceptibles d'effectuer des opérations de sauvetage de personnes en détresse¹⁵¹¹.

481. Sur la base de l'expérience et des initiatives de l'OACI dans ce domaine, l'OMCI travailla en fonction des risques qu'aurait constitués un décalage trop grand entre les normes applicables au transport aérien et au transport maritime¹⁵¹². N'étant pas basées sur un système décisionnel identique, les discussions au sein de l'OMCI ne permirent pas de rattraper le retard. La mise en place d'un système international de recherche et de sauvetage avait soulevé en revanche davantage d'opposition. Comme la Convention SOLAS 1974 reprenait les dispositions de la version de 1960, elle mentionnait l'engagement des Parties : « *à prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la veille sur côtes et pour le sauvetage des personnes en détresse en mer auprès des côtes. Ces dispositions doivent comprendre la mise en place, l'utilisation, l'entretien des installations de sécurité maritime jugées réalisables et nécessaires.* » La mise en place d'un système international n'était pas prévue et aucun remède n'était proposé pour l'alignement des moyens nationaux. L'adoption en 1978, par le CSM, d'un nouveau manuel de recherche et de sauvetage (IMOSAR) fixa les principes directeurs d'une action commune afin d'encourager les États côtiers à mettre en place leur organisation selon des modalités analogues. Ses dispositions répondaient au souci de coopération et d'assistance entre États limitrophes¹⁵¹³. Aligné sur le modèle d'un manuel édicté par l'OACI en matière de navigation aérienne civile, l'initiative de l'OMCI présageait l'adoption imminente d'un texte contraignant. Au-delà de son implication limitée aux actions de prévention des accidents, il s'agissait encore une fois pour l'Organisation de développer le droit international du sauvetage en cas d'accidents maritimes et de s'aligner sur les dispositions en matière de transport aérien¹⁵¹⁴.

482. Les discussions concernant la Convention internationale sur la recherche et le

¹⁵¹¹ Ce manuel a été adopté par l'Assemblée ; Rés A 229 (VII), Manuel de recherche et sauvetage des navires de commerce, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971.

¹⁵¹² DIEDERISK (V.), « Assistance et sauvetage en droit maritime et aérien : nécessité d'une coopération », *ADMO*, Tome III, 1976, pp.93-101.

¹⁵¹³ Révisés périodiquement, les deux manuels de l'OMI concernant la recherche et le sauvetage ont été remplacés par un manuel mixte publié en trois tomes et intitulé Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR). Pour une présentation pratique de ce manuel voir : Service hydrographique et océanographique de la Marine, *Guide du navigateur*, Tome 3 Réglementation nautique, 2008, p. 106.

¹⁵¹⁴ Comme le mentionne le préambule de la Convention de 1979, la Recommandation 40 de la Conférence internationale de sauvegarde de la vie humaine en mer reconnaissait l'opportunité de coordonner les activités d'un certain nombre d'organisations intergouvernementales concernant la sécurité en mer et au-dessus de la mer. L'annexe XII de la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale a été adoptée dans sa première version en 1951. Elle contient aujourd'hui cinq chapitres qui décrivent l'organisation et les principes de coopération nécessaires à l'efficacité des opérations SAR. Elle présente les mesures préparatoires nécessaires à ces opérations et établit les procédures que les services SAR doivent appliquer dans les cas de réelle urgence.

sauvetage maritime (SAR) débutèrent avec son inscription au plan de travail du CSM en 1971¹⁵¹⁵. Les États membres entendaient engager l'Organisation dans le traitement des situations critiques. La Convention, signée en 1979, visait à faciliter la coopération entre les gouvernements et les opérateurs en établissant un plan international de recherche et de sauvetage. L'idée directrice était d'effectuer un zonage et d'attribuer à chaque État riverain un espace de navigation à surveiller. La Convention comprend des dispositions générales et une annexe composée de six chapitres contenant les dispositions techniques¹⁵¹⁶. La mise en œuvre de la Convention s'appuie sur un Manuel international de sauvetage relatif aux moyens maritimes et aériens qui doivent être mobilisés (IAMSAR). Ce document comprend trois volumes : organisation et gestion des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS)¹⁵¹⁷, coordination des missions¹⁵¹⁸ et moyens mobiles¹⁵¹⁹. Les conditions de son entrée en vigueur sont réduites à la signature de 15 États membres car le tonnage n'est pas un critère pertinent, dans la mesure où la mise en place du système international touche surtout les États côtiers¹⁵²⁰. Les États membres ne jugèrent pas nécessaire d'y intégrer un autre critère tel que la longueur de côte.

483. L'adoption de la Convention, qui intervint un an après la catastrophe de *l'Amoco Cadiz*, imposa aux États des dispositifs contraignants très détaillés qui leur laissèrent peu de marge de manœuvre. Avec la révision de 1998, entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2000, l'OMI souhaitait renforcer la coopération régionale en matière de sauvetage en insistant sur la responsabilité des gouvernements¹⁵²¹. La révision s'applique aux dispositions de son annexe relatives à la mise en place d'un service de recherche et de sauvetage aux échelles nationale et régionale. Selon les nouvelles prescriptions, un tel service suppose au minimum : la détermination d'un cadre juridique, la désignation d'une autorité responsable, l'organisation

¹⁵¹⁵ MSC/Circ.63, Manuel de recherche et sauvetage des navires de commerce, 16 juin 1969.

¹⁵¹⁶ Les six chapitres de l'annexe de la Convention SAR concernent : les termes et définitions, la structure de base d'une organisation de recherche et de sauvetage, les principes de coopération entre les États lors de l'exécution d'opérations SAR nautiques et aériennes, les mesures préliminaires que les centres de coordination de sauvetage et les centres secondaires de sauvetage doivent prendre, les procédures de veille sur les fréquences internationales de détresse et les recommandations sur l'établissement de systèmes de comptes rendus des navires aux fins de la recherche et de sauvetage.

¹⁵¹⁷ Ce sont les Maritime Rescue Coordination Center (MRCC). Ce premier volume porte sur le dispositif SAR mondial, sur l'établissement et l'amélioration de dispositifs SAR nationaux et régionaux et sur la coopération avec les États voisins en vue de mettre en œuvre des services SAR efficaces et économiques.

¹⁵¹⁸ Le deuxième volume est destiné aux acteurs de la planification et de la coordination des manœuvres SAR.

¹⁵¹⁹ Le troisième volume s'adresse aux navigateurs des unités de sauvetage, des aéronefs et des navires, pour aider à l'exécution d'une recherche, d'un sauvetage ou d'une fonction de coordination sur les lieux ainsi que dans des aspects SAR qui concernent leurs propres situations d'urgence.

¹⁵²⁰ La Convention est entrée en vigueur le 22 juin 1985, voir Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

¹⁵²¹ OZCAYIR (Z.O.), « The International convention on maritime and search rescue », *Journal of International maritime law*, vol. 12, afl 4, 2006, pp. 282-286.

des ressources disponibles, les moyens de communication, les fonctions de coordination et d'exploitation et les processus susceptibles d'améliorer le service, au nombre desquels figurent la planification, les relations de coopération nationale et internationale et la formation. Une fois révisée, la Convention ne comptait plus que cinq chapitres visant à unifier la procédure de mise en œuvre et de suivi des navires.

484. S'appuyant sur de nouvelles technologies, l'OMI mit en place un quadrillage des zones de navigation. Reposant sur des actes contraignants, la mise en œuvre des dispositifs de recherche et de sauvetage dépendait toutefois de la capacité des États et des transferts de technologie. Dès lors, la progression du droit international en la matière fut freinée par les tensions politiques et économiques découlant de l'inégalité entre les États. La continuité des négociations au sein de l'OMI contribua toutefois à effacer graduellement les disparités entre les zones de navigation.

B.2- L'exploitation de flottes spécifiques

485. Bien que principalement basée sur l'enrichissement de la Convention SOLAS, certaines flottes spécifiques justifiaient l'adoption de textes particuliers. L'Accord de 1971 sur les navires à passagers effectuant des transports spéciaux répondait à la remise à jour du Règlement SIMLA de 1931¹⁵²². Plus emblématique, le transport conteneurisé et la question de la sécurité des navires de pêche firent l'objet d'une attention particulière.

486. La Convention sur la sécurité des conteneurs correspondait au développement exponentiel de la flotte depuis l'invention du conteneur. L'adoption, le 2 décembre 1972, marquait l'issue d'une étude menée par l'OMCI depuis 1967¹⁵²³. L'avantage de ce type de transport est de faciliter le transport multimodal des marchandises et de simplifier leur acheminement. De ce fait, les questions devaient être traitées dans un instrument spécifique dont la négociation supposait de dépasser le champ maritime. L'objectif de la Convention était double : d'une part, maintenir un degré élevé de sécurité de la vie humaine lors du transport ou de la manutention des conteneurs et, d'autre part, faciliter les transports multimodaux par l'unification des règles internationales. Les prescriptions de la Convention doivent s'appliquer à tous les conteneurs utilisés pour des transports internationaux à

¹⁵²²Prescriptions générales concernant la construction et les engins de sauvetage spéciaux d'un grand nombre de passagers, signées à Simla le 11 juin 1931 entre Ceylan, Hong-Kong, les Pays-Bas, les Indes orientales néerlandaises et les Straits settlements (Groupement de colonies britanniques jusqu'en 1946), Recueil des traités et des engagements internationaux enregistrés par le Secrétariat de la Société des Nations, volume CXXXVI, 1933, p. 81. Rés A 202 (VIII), Conférence internationale sur les transports spéciaux de navires à passagers, 1971, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième conférence, le 6 octobre 1971.

¹⁵²³Rés. C.36 (XX), Conteneurs, adoptée par le Conseil lors de sa vingtième session le 16 mai 1968.

l'exception des conteneurs spécifiquement conçus pour le transport aérien. Son dispositif prévoit notamment des procédures d'essai, des normes de résistance et l'agrément de l'État ou d'une organisation agissant en son nom avant l'exploitation d'un conteneur. L'Accord n'était pas spécialement ambitieux et dictait des conditions minimales largement rôdées pour les autres équipements du navire. Cette Convention fut révisée à plusieurs reprises¹⁵²⁴.

487. La Convention internationale sur la sécurité des navires de pêche, adoptée le 2 avril 1977 à Torremolinos (Espagne), souligne la spécificité de l'exploitation des navires de pêche. Jamais intégrée aux conventions SOLAS ou LL en raison des grandes différences de conception et d'exploitation entre les navires de pêche et les autres types de navires, cette question fut toutefois régulièrement à l'ordre du jour des comités techniques¹⁵²⁵. La première résolution en la matière fut prise en 1968 par l'Assemblée : elle prévoit des dispositions spécifiques relatives à la stabilité à l'état intact¹⁵²⁶ des navires de pêche¹⁵²⁷. La question des équipages fut aussi soulevée mais l'ancrage territorial de la pêche bloquait l'intervention de l'OMCI dans ce domaine¹⁵²⁸. La Convention reprend les textes non contraignants pris entre 1971 et 1973¹⁵²⁹ mais son champ d'application est plus limité. Ses dispositions contiennent des normes de sécurité pour la construction et l'équipement des navires de pêche en mer neufs, pontés, d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres. Ses chapitres abordaient

¹⁵²⁴ La Convention CSC a reçu 78 signatures d'États représentant presque 61% du tonnage mondial. Des amendements à la Convention CSC ont été adoptés en 1981 (marquage des conteneurs), 1983 (délai allongé d'inspection des conteneurs-trente mois), 1991 (sur les règles relatives à l'agrément des conteneurs) et 1993 (renseignements apposés sur la plaque d'agrément CSC).

¹⁵²⁵ L'Assemblée a sollicité à plusieurs reprises les comités techniques sur cette question, voir notamment Rés. A 52 (III), Stabilité à l'état intact des navires de pêche, adoptée par l'Assemblée lors de sa troisième session le 26 octobre 1963 et Rés A 88 (IV), Stabilité à l'état intact des navires de pêche, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 octobre 1965.

¹⁵²⁶ Les critères de stabilité ont été établis à l'issue de plusieurs sessions du Sous-comité du compartimentage et de la stabilité et du groupe de travail sur la stabilité à l'état intact. Ce dernier a étudié la question en plusieurs étapes : l'étude des pratiques et normes nationales en matière de stabilité, l'évaluation des paramètres envisagés, analyse des caractéristiques de stabilité des navires accidentés ou dangereux, analyse des caractéristiques des navires ayant un bilan de sécurité, confrontation des différentes conclusions, estimation des valeurs critiques des paramètres de stabilité et vérification des critères choisis. A partir de cette étude, l'Assemblée a adopté les résolutions A 167 et 168 lors de sa quatrième session. Ces critères ont été remis à l'étude en 1985 pour être finalement maintenus.

¹⁵²⁷ Rés A 168 (ES.IV), Recommandation sur la stabilité à l'état intact des navires de pêche, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 28 novembre 1968.

¹⁵²⁸ LENGAGNE (G.), *Rapport fait au nom de la Commission des affaires étrangères sur le projet de loi n°3039 autorisant l'adhésion au Protocole relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche*, Assemblée nationale, Rapport N° 3680 enregistré le 7 février 2007, p.8.

¹⁵²⁹ Cinq résolutions ont été prises par l'Assemblée entre 1971 et 1973 : Recommendation for an interim simplified criterion for decked fishing vessel under 30 metres in length, Recommendation on construction of fishing vessels affecting the vessel's stability and crew safety, Code of practice concerning the accuracy of stability information for fishing vessels, Amendments to recommendation on intact stability of fishing vessels appendix V- recommended practice on portable fish-hold divisions, Recommendation for skippers of fishing vessels on ensuring a vessel's endurance in condition of ice formation. L'adoption solennelle par l'Assemblée de plusieurs résolutions fait suite aux travaux effectués par le CSM.

l'ensemble des caractéristiques techniques du navire : la stabilité, la construction, l'étanchéité à l'eau, l'équipement, les machines, les installations électriques, la prévention, la détection et l'extinction de l'incendie, la protection de l'équipage, la lutte contre l'incendie, la protection des personnels, la prévention, les engins de sauvetage, les consignes en cas d'urgence, la radiotélégraphie, la radiotéléphonie, les équipements de navigation de bord et le contrôle des navires par l'État du port. Trop contraignante, l'adoption d'une convention internationale dans ce domaine ne fut pas acceptée par les gouvernements et les professionnels¹⁵³⁰. Comme les États, qui représentaient les principaux armements de pêche, bloquèrent la signature de cette Convention, les conditions minimales de son entrée en vigueur¹⁵³¹ ne furent jamais réunies. En 1993, seuls 19 États l'avaient ratifiée¹⁵³².

488. L'entrée en vigueur de la Convention devenant improbable, l'OMI proposa un protocole tenant compte de l'évolution technologique¹⁵³³ et éliminant les dispositions litigieuses de la Convention¹⁵³⁴. Ces aménagements prévoient notamment le rehaussement de la dimension des navires soumis à certains chapitres et la mise en place de mesures spécifiques pour d'autres selon leur mode d'exploitation, les spécificités de leurs zones d'activité et les conditions météorologiques¹⁵³⁵. A ce jour, le Protocole ne bénéficie pas encore des signatures suffisantes à son entrée en vigueur¹⁵³⁶. Devant la difficulté de mettre en place un régime contraignant, les travaux de l'Organisation sont désormais orientés selon

¹⁵³⁰ La réticence des États provenait des difficultés d'appliquer la Convention aux plus petits navires, BARDARSON (H.R.), « Les principaux secteurs et procédés », in *Encyclopédie de sécurité et de santé au travail*, Chapitre 66 La pêche in OLAFSDOTTIR (H.), RAFUSSON (V.) (DIR.), Bureau international du travail, Jeanne Mager Stellman, 2000, p. 9.

¹⁵³¹ La Convention de 1977 prévoit son entrée en vigueur un an après avoir été ratifiée par quinze États représentant une flotte totale de 14000 navires équivalent à environ 50% de la flotte de pêche mondiale des navires d'une longueur égale ou supérieure à 24 mètres.

¹⁵³² Les États Parties à la Convention en 1997 sont : la France, le Royaume-Uni, l'Allemagne, l'Islande, le Yémen, la Norvège, l'Espagne, le Pérou, la Belgique, l'Argentine, l'Italie, le Nigeria, le Chili, le Bénin, les Pays-Bas, la République populaire démocratique de Corée et l'Afrique du sud, Statut des conventions, 2009, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹⁵³³ On note notamment l'intégration de dispositions concernant le système mondial de détresse.

¹⁵³⁴ Avant tout, le Protocole ne devrait s'appliquer qu'aux unités de plus de 45 mètres. Sur ce point Guy Lengagne, rapporteur au nom de la commission des affaires étrangères, sur le projet de loi visant à autoriser l'adhésion de la France au Protocole de 1993, considère qu'au regard des normes communautaires et même si le nouveau protocole constitue un recul par rapport aux prescriptions de la Convention 1977 : « *son respect serait déjà un progrès notable par rapport à la situation internationale actuelle.* », LENGAGNE (G.), *Rapport fait au nom de la Commission des affaires étrangères sur le projet de loi n°3039 autorisant l'adhésion au protocole relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche*, Assemblée nationale, Rapport N° 3680 enregistré le 7 février 2007, p.1.

¹⁵³⁵ L'adoption du Protocole le 2 avril 1993 incite l'Union européenne à développer des mesures spécifiques aux navires de pêche. Sur les risques liés à l'activité de pêche et les initiatives européennes, voir notamment : PROUTIERE-MAULION (G.) et CHAUMETTE (P), « L'impact de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité sur les techniques et les rapports sociaux à la pêche », *ADMO*, Tome XXVIII, 2000, pp. 301-304.

¹⁵³⁶ Seuls seize États ont adopté le Protocole : l'Allemagne, la Bulgarie, la Croatie, Cuba, le Danemark, la France, l'Irlande, l'Italie, l'Islande, Kiribati, le Libéria, les Pays-Bas, la Norvège, Saint Kitts et Nevis, l'Espagne et la Suède. Ces États représentent une flotte de 3 237 navires de plus de 24 mètres.

deux axes : le développement de normes non contraignantes¹⁵³⁷ et l'incitation à l'adoption du Protocole¹⁵³⁸. Ces initiatives sont menées en collaboration avec l'OIT et la FAO.

489. En matière de protection de l'environnement marin, la spécialisation des textes contraignants fut plus tardive puisque la Convention MARPOL absorba progressivement les questions relatives à l'impact du navire sur l'environnement. Seule exception à une politique uniquement axée sur les hydrocarbures : la question du rejet de l'immersion des déchets. La Conférence intergouvernementale sur la Convention relative à l'immersion des déchets en mer qui s'était réunie à Londres en novembre 1972 sur l'invitation du Royaume-Uni adopta un texte qui entendait réglementer le rejet délibéré des déchets dans la mer¹⁵³⁹. Ce texte réglemente les rejets intentionnels par la classification des substances en trois ensembles correspondant chacun à un niveau d'interdiction¹⁵⁴⁰.

B.3-Le développement des normes en matière de responsabilité et d'indemnisation

490. Le maintien du Comité juridique au sein de l'OMI après l'adoption des conventions CLC et FUND a permis à l'OMI d'entretenir les négociations sur les questions de responsabilité et d'indemnisation¹⁵⁴¹. Ses efforts constants conduirent à l'adoption de plusieurs conventions spécialisées : la Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages (Convention PAL), la Convention sur la limitation de responsabilité de créances maritimes (Convention LLMC), la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances

¹⁵³⁷ Depuis 1985, l'Assemblée a adopté quatre résolutions techniques très détaillées basées sur les données communiquées par les États membres : Recommandation on a severe wind and rolling criterion for the intact stability of passenger and cargo ships of 24 metres in length and over, Avoidance by submerged submarines of fishing vessels and their fishing gear, weather criterion for fishing vessels of 24 metres in length and over et Avoidance by submerged submarines of fishing vessels and their fishing gear.

¹⁵³⁸ Rés A 925 (22), Entrée en vigueur et mise en œuvre du Protocole de Torremolinos de 1993 et de la Convention STCW-F de 1995 adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 29 novembre 2001, Rés A 1003 (25), Entrée en vigueur et mise en œuvre du Protocole de Torremolinos de 1993, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007.

¹⁵³⁹ L'immersion est entendue comme signifiant le rejet délibéré dans la mer de déchets et autres matières à partir des navires, aéronefs, plates-formes ou autres ouvrages placés en mer, ainsi que l'abordage en mer des navires ou plates-formes. Sur les négociations et l'adoption de la Convention en 1972, voir notamment : MESTRAL (ALC de), « La convention sur la prévention de la pollution résultant de l'immersion des déchets », *Canadian Yearbook of International law*, vol 11, 1973, pp. 226-243.

¹⁵⁴⁰ DOMMEN (C.) et CULLET (P), *Droit international de l'environnement : textes de base et références*, La Hague, Kluwer law international, 1998, p. 67.

¹⁵⁴¹ En parallèle de l'adoption des conventions relatives aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, le Comité juridique a contribué à l'adoption de la Convention internationale relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires. Sur ce texte, l'OMCI a collaboré avec l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) et l'Agence européenne pour l'énergie nucléaire (AEN) et l'Agence spécialisée de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE)). L'objet de la Convention consistait à résoudre les conflits de normes découlant de l'application simultanée de différentes conventions internationales en cas de dommages nucléaires.

nocives potentiellement dangereuses (Convention HNS) et la Convention internationale sur la responsabilité civile des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute. L'adoption de conventions spécifiques est légitime compte tenu de la particularité de chaque type de transport. Le travail du Comité ne contribua toutefois pas à uniformiser le droit international en matière de responsabilité¹⁵⁴². En effet, le principe de concentration de responsabilité est prévu dans les conventions CLC et FUND, le principe de responsabilité mixte entre le propriétaire du navire et le chargeur est retenu par la Convention LLMC¹⁵⁴³ et le principe d'une responsabilité pour faute délictuelle ou quasi-délictuelle fonde le système reconnu par la Convention PAL.

491. Les normes techniques d'équipement des navires s'appuient donc sur un ensemble élargi de normes qui repose à la fois sur les conventions phares et les conventions spéciales complétées par des textes non contraignants. Le droit international élaboré sous l'égide de l'Organisation se développe en fonction des innovations technologiques que l'industrie maritime maîtrise et les accidents qui forcent la volonté politique. Les limites de ce procédé résident dans la faible résistance du système décisionnel aux pressions économiques.

PARAGRAPHE II : DIFFICILES NÉGOCIATIONS SUR LE FACTEUR HUMAIN

492. L'armement d'un navire induit le recrutement d'un équipage. Le rôle du facteur humain dans les événements de mer fut précocement mis en évidence par les experts¹⁵⁴⁴. Sous la pression des assureurs et des organisations syndicales qui soulignaient les risques engendrés par les conditions de travail à bord et l'importance de ce que l'on désignait froidement comme l'élément humain¹⁵⁴⁵, les États membres de l'Organisation étaient forcés de reconnaître le rôle de l'équipage sur la sécurité de la navigation. A la fois cause et victime de l'événement de mer, le marin ne fit pourtant pas l'objet d'une réglementation ciblée.

¹⁵⁴² KBAIER (R.), *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'OMI, analyse méthodologique*, Thèse de droit, Université de Rennes, 1987, p. 227 et s.

¹⁵⁴³ Le système retenu prévoit la responsabilité principale du propriétaire accompagnée d'une responsabilité résiduelle du chargeur, les deux parties peuvent limiter leur responsabilité. Le dispositif de limitation de responsabilité du propriétaire du navire fait l'objet d'un protocole en cours d'adoption ; LEG/ CONF/17/3, Examen du projet de protocole de 2010 à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, Document déposé par le Secrétariat en vue de la Convention internationale sur la révision de la Convention HNS, le 5 octobre 2009.

¹⁵⁴⁴ Plusieurs études ont été menées à partir de la fin des années 1950 et ont établi un lien entre le facteur humain et l'accidentologie en mer. Sur les différentes études menées voir notamment : BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 357.

¹⁵⁴⁵ PAGES (A), « Le risque de mer et l'élément humain », *D.M.F.*, 1975, p. 451 et s, PASQUAY (J-N), « L'élément humain et la sécurité de la navigation maritime, commentaire sur un accident maritime », *Navigation*, Paris, volume 52, numéro 25, 2004, pp. 7-15 ; CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime un cadre en formation*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, p. 151 et s.

L'industrie maritime préféra porter ses efforts sur l'automatisation des circuits qui présentait le double avantage de réduire les coûts salariaux des armements et d'assurer un traitement systématique des situations périlleuses¹⁵⁴⁶. Les limites de prévisibilité des risques dont dépendait directement la fiabilité des automates incitèrent pourtant les assureurs à provoquer de nouvelles négociations. Sous l'impulsion de ses membres, la lente implication de l'OMI dans ce domaine montra l'influence de l'industrie maritime sur ses travaux et la crainte des armateurs de voir adopter un droit international public contraignant en la matière. Des initiatives restreintes furent d'abord menées dans un souci de préservation de la liberté de commerce (A) pour finalement reconnaître l'importance du facteur humain dans les catastrophes maritimes (B).

A- Préservation de la liberté de commerce : refus de réglementation sur les équipages

493. Dans cet espace normatif, l'OMCI travaillait sur des questions étroitement liées au mandat de l'OIT ce qui induisait leur étroite collaboration. Ses premières initiatives concernèrent la formation des marins et les activités de veille à bord des navires. Son action se traduisit d'abord par l'adoption d'un ensemble de résolutions par l'Assemblée entre 1965 et 1969¹⁵⁴⁷. Dans un second temps, les États membres développèrent un maigre socle de normes contraignantes. D'une part, certaines dispositions de la Convention SOLAS portaient sur les effectifs de sécurité à bord des navires en situation de sauvetage et, d'autre part, les États membres adoptèrent la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW)¹⁵⁴⁸.

494. La Convention SOLAS, dans sa version de 1948, laissait au gouvernement le soin de légiférer en la matière¹⁵⁴⁹. La version adoptée en 1960 concédait quelques avancées sur le plan de l'encadrement des effectifs et la prise en compte de l'élément humain dans les opérations de sauvetage, sans toutefois détailler réellement l'effectif nécessaire et les

¹⁵⁴⁶ TOURE (B), *L'insécurité maritime en mer et le droit : mutations, prévention et sanction*, Thèse de droit, Université de Lille II, 2000, p. 50.

¹⁵⁴⁷ Rés A 89 (IV), Formation des marins, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 septembre 1965 (adoption du rapport rendu par le groupe commun de l'OMCI et de l'OIT); Rés A 124 (V), Recommandations sur la formation des équipages, adoptée par l'Assemblée lors de sa cinquième session le 25 octobre 1967 (dédiée à l'usage des systèmes anti-incendie) et Rés A 188 (VI), Formation des capitaines, des officiers et des équipages, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 28 octobre 1969 (adoption d'un document de référence sur la formation des équipages qui vient compléter et réviser le document adopté en 1965).

¹⁵⁴⁸ Le sigle STCW correspond à son titre anglais: Standards of training, certification and watchkeeping.

¹⁵⁴⁹ La Convention SOLAS stipule : « *Les gouvernements contractants s'engagent, en ce qui concerne leurs navires nationaux, à conserver ou, si c'est nécessaire, à adopter toute mesure ayant pour objet de s'assurer qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires aient à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité* », Convention SOLAS 1948 chap V règle 13.

compétences requises de l'équipage¹⁵⁵⁰. Dès 1964, le Conseil souligna la nécessité de mettre en place des programmes de coopération technique pour la formation des officiers et des membres d'équipage¹⁵⁵¹. Dans ce domaine, il souligna le partenariat en place avec l'OIT et répondit aux besoins des pays en développement avec notamment la création de centres de formation destinés à doter les pays en développement d'une main d'œuvre de haut niveau.

495. L'internationalisation du marché du travail maritime révéla la nécessité de définir des normes de base concernant la formation des gens de mer, la délivrance des brevets et les conditions de veille à bord des navires. Adoptée le 7 juillet 1978, la Convention STCW¹⁵⁵² résultait du travail commun de l'OMI et de l'OIT¹⁵⁵³ et des négociations menées au sein du Sous-comité STW chargé de préparer le projet de la Convention. Son élaboration nécessita huit ans de négociations pour être soumis aux États. Le texte fut finalement adopté lors d'une conférence internationale qui enregistra une participation record de 72 États¹⁵⁵⁴. Malgré des conditions strictes, la Convention entra en vigueur dès 1984¹⁵⁵⁵. Ses dispositions devaient permettre l'encadrement minimal des compétences des gens de mer sur le transport international. L'espoir représenté par l'adhésion massive des États membres cachait toutefois l'imprécision de dispositions qui laissaient aux Parties une marge d'interprétation importante quant à leur application. Ce que l'on pouvait craindre fut confirmé par la création de régimes très différents selon les pavillons¹⁵⁵⁶. Pour compléter son action, avant l'entrée en vigueur de

¹⁵⁵⁰ La Convention SOLAS 1960 précise :

« a- Un officier de pont ou un canotier breveté doit être chargé de chaque embarcation de sauvetage et il lui sera également désigné un suppléant. Celui qui est chargé d'une embarcation doit avoir la liste de son personnel et s'assurer que les hommes placés sous ses ordres sont au courant de leurs diverses fonctions.

b-A toute embarcation de sauvetage à moteur doit être affecté un homme sachant conduire le moteur.

c-Un homme capable de faire fonctionner l'installation radiotélégraphique et le projecteur doit être affecté à chaque embarcation de sauvetage comportant ces appareils.

d- Un homme entraîné au maniement et à la manœuvre des radeaux de sauvetage doit être affecté à chacun des radeaux embarqués, excepté lorsque sur les navires à passagers effectuant des voyages internationaux en cours, l'administration estime que ce n'est pas possible. », Convention SOLAS 1960 règle 31.

¹⁵⁵¹ C5(IV), Coopération technique, 1^{er} juin 1964. L'action de l'Organisation menée en coopération avec l'OIT s'appuie sur les travaux du Comité mixte sur la formation.

¹⁵⁵² Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

¹⁵⁵³ Avant le choix du Conseil de l'OMI, en 1971, de renforcer son action dans ce domaine et de réunir une conférence internationale sur les normes de formation, les deux organisations avaient développé plusieurs textes non contraignants visant à les encadrer. Le CSM et le Comité d'administration de l'OIT, suite aux vœux formulés par la Conférence SOLAS en 1960, ont créé un Comité mixte sur l'entraînement. Son travail a débouché sur l'adoption d'un document destiné à servir de guide en 1960 et qui devait être périodiquement révisé.

¹⁵⁵⁴ BOISSON (P), « L'OMI et la convention STCW : une révision exemplaire pour répondre aux besoins de la marine de l'an 2000 », *Bulletin technique du Bureau Veritas*, volume 2, 1995, p. 34.

¹⁵⁵⁵ La Convention entre en vigueur le 28 avril 1984, elle est amendée à neuf reprises entre 1991 et 2006. Signée par cinquante et un États membres, elle concerne 99% du tonnage mondial, Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

¹⁵⁵⁶ Plusieurs fois dans le texte de la Convention, les mesures sont laissées « à la satisfaction de l'administration » et des procédures ne sont pas rigoureusement encadrées ouvrant ainsi la possibilité d'un

la Convention, l'Assemblée et le CSM adoptèrent plusieurs recommandations relatives au recrutement, à la formation et la veille des équipages.

496. Finalement, l'action normative de l'Organisation dans le domaine de la qualification, de la formation et des conditions de travail traduisait une certaine frilosité face aux efforts menés au sein de l'OIT¹⁵⁵⁷. Devant la réticence d'investir un poste économique stratégique de l'entreprise maritime, le système décisionnel de l'Organisation ne semblait pas en mesure de résister. On peut y voir un paradoxe¹⁵⁵⁸ bien qu'il s'agisse d'une manifestation concrète des limites de la coopération au sein de l'Organisation. La démarche consensuelle de cette dernière permettait aux transporteurs maritimes d'imposer leur conception de la sécurisation des échanges. En conséquence, l'influence des États du pavillon au sein du CSM et du Conseil, chargés de l'élaboration du projet, ne pouvait permettre d'équilibrer les débats et de réunir les conditions favorables à la négociation. L'action de l'OMI devait de facto se limiter aux questions économiquement maîtrisables : ainsi, l'approche purement technique de la navigabilité offrait de plus amples perspectives de travail. Sur le dossier de l'élément humain, les États membres les plus influents entendaient défendre les intérêts des armateurs pour qui la main d'œuvre de bord représentait le poste de dépense le plus important et aussi le plus immédiatement compressible¹⁵⁵⁹. Dès lors, la question de l'élément humain fut abordée en considération des répercussions sur le coût du transport. Les discussions traduisirent l'absence de corrélation entre la mondialisation des échanges maritimes dans un espace de liberté commerciale et l'embarquement de membres d'équipage de qualité, suffisamment nombreux et capables de travailler efficacement ensemble¹⁵⁶⁰. Pourtant, devant l'évidence

procédé frauduleux pour la délivrance des brevets par exemple.

¹⁵⁵⁷ Parmi les textes élaborés par l'OIT, on peut citer la Recommandation 107 sur l'engagement des gens de mer et la Recommandation 108 sur les conditions de travail et de sécurité des gens de mer adoptées en 1958 ou la Convention 147 qui établit des normes minima dans la marine marchande adoptée en 1976, CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime, un cadre juridique en formation*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, p. 174 et p. 184.

¹⁵⁵⁸ Philippe BOISSON souligne la différence de traitement du facteur humain sans commune mesure avec l'approche technique des engins : « *Étrange paradoxe du système de sécurité maritime, conscient que c'est au niveau humain que l'on peut apporter le plus d'amélioration mais qui s'est surtout attaché à produire des normes sur le matériel, le navire et ses équipements* », BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 353.

¹⁵⁵⁹ Les différences de salaires et d'organisation de travail sont importantes. Leurs répercussions sur le coût de fonctionnement des navires sont substantielles. BERGER (C.), « Mondialisation et espaces internationaux : les équipages multinationaux de la marine marchande », *Actes du VIIIème Congrès de l'Association pour la Recherche Interculturelle (ARIC)*, Université de Genève- 24 -28 septembre 2001 sur le site <http://www.unige.ch/fapse/SSE/groups/aric>, (consulté en juin 2010).

¹⁵⁶⁰ Sur la nationalité des équipages, voir notamment, LILLE (F.), « Un million de marins », *Revue altermonde*, n° 3, 2005 ; LACOSTE (R.), « Les marins dans le monde des années 1950 à aujourd'hui : résonances autour de l'influence maritime de l'Europe », in GUILLAUME (J.) (Dir.), *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Paris, L'harmattan, 2008, pp. 245-255.

d'une action à mener et le risque de remettre en cause la crédibilité de l'Organisation¹⁵⁶¹, les États membres s'orientèrent lentement vers la prise en compte de l'élément humain comme facteur substantiel d'accidentologie du transport maritime.

B- La gestion imposée de la sécurité : prise de conscience forcée

497. La spécificité du transport maritime tient à la difficulté d'identifier un risque unique. La survenance d'un accident maritime est le plus généralement due à une succession de décisions et le personnel navigant se situe au bout de la chaîne de décision. L'influence de la culture d'entreprise mène toutefois à une prise en compte plus globale de l'élément humain composé à la fois de l'équipage mais aussi de tous les décideurs de la chaîne d'exploitation. La plus grande précision dans les enquêtes après accident et la pression exercée par la divulgation des résultats des études aboutirent à une prise de conscience suffisante pour engager de nouveaux travaux au sein de l'OMI. Les travaux concernèrent l'ensemble de la chaîne de gestion et orientèrent progressivement les États membres vers une intégration systématique du facteur humain dans l'élaboration des normes techniques. Pour entériner les pratiques de plusieurs sociétés de gérance pour la certification de la gestion et les démarches qualité¹⁵⁶², l'OMI s'intéressa lentement à la gestion globale de l'entreprise maritime et son impact sur la réduction des risques. Ainsi, ses initiatives prolongèrent la stratégie des entreprises maritimes pour contribuer à la qualité, la sécurité, l'environnement ou l'éthique. L'idée était d'encadrer les procédures d'exploitation afin de pallier les déficiences humaines et systématiser les tâches d'exécution. Forcés de tirer les conséquences des statistiques d'accidentologie dans le transport maritime, les États membres agirent progressivement sur différents axes : l'enrichissement de la Convention SOLAS, la révision de la Convention STCW et la prise en compte généralisée du facteur humain.

498. La réflexion engagée depuis la fin des années 1980¹⁵⁶³ déboucha, bien plus tard, sur

¹⁵⁶¹ La multiplication des études menées sur l'élément humain force les États membres à prendre en compte ce paramètre : US department of commerce marin administration « human factors problems affecting Merchant ship navigation Safety », Washington DC 1959, National Academy of Sciences Maritime Transportation Research Board, « Human element in Merchant Marine Safety », Washington DC Juin 1976, QUINN (P.T.) et SCOTT (S.M.), *The human element in shipping casualties*, Londres, Tavistock Institute of Human Relations, 1982; BRYANT (D.T), DE BIEVRE (A) et DYER SMITH (M.), « The human element in shipping casualties » Phase II, the Tavistock institute of human relations, Londres, août 1998, BRYANT (D.T), « The human element in shipping casualties », Marine Directorate, Département des transports, Londres, HMSO, 1991.

¹⁵⁶² BOISSON(P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 360.

¹⁵⁶³ Cette impulsion résulte de la prise en compte des limites de la Convention STCW adoptée en 1978 et du naufrage du *Herald of free enterprise*. En réaction, l'Assemblée de l'OMI a adopté la Résolution A 596 pour confier au CSM des travaux sur les procédures de gestion pour la sécurité sur les navires à passagers. « *Recognising also that the great majority of maritime accidents are due to human error and faisability and that the safety of ships will be greatly enhanced by the establishment of improved operating practices... Requests the*

des recommandations relatives à la gestion pour la sécurité des opérations impliquant le navire et pour la prévention de la pollution¹⁵⁶⁴. Les Directives sont basées sur les principales conventions internationales : SOLAS, MARPOL, LL, COLREG, STCW et la Convention de l'OIT 147. Ces Directives recommandent la détermination d'une politique de sécurité au sein de l'entreprise appuyée sur ces textes obligatoires mais aussi sur plusieurs recommandations émanant de l'OMI ou de l'OIT¹⁵⁶⁵. La nature non contraignante de ces Directives limite clairement leur impact car les armateurs n'y voient pas la justification de nouveaux investissements qui pèseraient sur les taux de fret. Révisées en 1991, les Directives furent scindées en deux documents : Directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution¹⁵⁶⁶ et les Procédures de contrôle des normes d'exploitation visant à garantir la sécurité des navires et à prévenir la pollution¹⁵⁶⁷. Plus détaillées, les nouvelles Directives préconisent la rédaction d'un document correspondant aux « *rubriques qu'il est suggéré d'inclure dans la documentation concernant l'exploitation* ». Conformément aux propositions de l'OMI, l'élaboration d'un document périodiquement révisé doit être assortie de la désignation d'une personne chargée d'assurer le lien entre la compagnie et le bord. Le texte relatif aux procédures de contrôle comporte une liste de vérifications destinée aux États du port. La mutation de ces recommandations dans un code structuré qui a pour vocation de regrouper toutes les préconisations en matière de gestion des entreprises constituait une première étape pour renforcer l'influence des travaux de l'Organisation.

499. Après plusieurs réunions du groupe de travail, le Code international de gestion de la

Maritime Safety Committee to develop, as a matter of urgency, guidelines wherever relevant, concerning shipboard and shore-based management procedures to better ensure safe operation of passenger ro-ro ferries», Rés A 596 (15), Safety of Passenger ro-ro ferries, adoptée par l'Assemblée lors de sa quinzième session le 19 novembre 1987. Le naufrage du *Scandinavian Star* le 7 avril 1990 accélèra les travaux de l'Organisation sans permettre l'adoption immédiate de nouvelles recommandations du CSM, Annexe : Dates clefs dans l'histoire de l'Organisation, p. 595.

¹⁵⁶⁴ L'objet de ces directives est de : « *fournir à ceux qui sont responsables de l'exploitation des navires les bases de la mise au point, de l'application et de l'évaluation appropriées de la gestion en matière de sécurité et de prévention de la pollution conformément aux pratiques satisfaisantes.* », Rés A 647(16), Directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adoptée par l'Assemblée lors de sa seizième session le 19 octobre 1989.

¹⁵⁶⁵ Les Directives font référence à la Résolution A 441(XI) qui invite les États membres à assurer la bonne liaison entre le propriétaire du navire et son administration, à la Résolution A 481 définissant les principes à observer pour déterminer les effectifs en fonction de la sécurité et à la Résolution A 433 sur la protection du capitaine dans l'exercice approprié de ses responsabilités en matière de sécurité en mer et de protection du milieu marin.

¹⁵⁶⁶ Rés A 680 (17), Directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session le 6 novembre 1991.

¹⁵⁶⁷ Rés A 681(17), Procédures de contrôle des normes d'exploitation visant à garantir la sécurité des navires et à prévenir la pollution, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session le 6 novembre 1991.

sécurité (Code ISM) fut adopté par l'Assemblée en 1993¹⁵⁶⁸. En devenant obligatoire par son intégration dans la convention SOLAS, le Code ISM provoqua une véritable révolution¹⁵⁶⁹ : en effet, l'issue des négociations aurait pu confirmer la capacité de l'Organisation à intervenir en matière de gestion des entreprises et à limiter les effets pervers d'une forte concurrence. En alliant performance et sécurité, le Code ISM vise à responsabiliser l'ensemble des intervenants de la chaîne d'exploitation des navires.

500. Bien que les antagonismes entre États et groupe d'États persistaient¹⁵⁷⁰, l'adoption d'une nouvelle convention STCW en 1995 vint renforcer le dispositif de formation et de contrôle des équipages. Son adoption mit en évidence les atouts de l'OMI pour initier et mener un projet de convention à terme dans une démarche purement consensuelle¹⁵⁷¹. Les discussions furent animées par un groupe composé de 7 États membres (le Mexique, l'Espagne, le Royaume-Uni, les Pays-Bas, l'Allemagne, Singapour et la Corée du sud), de 3 ONG (la Fédération internationale des travailleurs du transport (ITF), la Fédération internationale des transports maritimes (ISF)¹⁵⁷² et la Fédération internationale des capitaines (IFSMA)¹⁵⁷³) ainsi que de 4 instituts scientifiques (Académie Arabe des transports maritimes, l'Université maritime de Dalian, l'École maritime de Singapour et l'Université maritime mondiale). Les travaux préparatoires s'appuyèrent donc sur l'expérience d'États européens et de grands pavillons dans un contexte de pénurie de main d'œuvre. Le niveau élevé de

¹⁵⁶⁸ Rés A 741 (18), Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)), adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993.

¹⁵⁶⁹ Une conférence internationale adopte un nouveau chapitre IX de la Convention SOLAS le 19 mai 1994. Conformément à la procédure d'acceptation tacite et en vertu des dispositions du code, un calendrier de mise en œuvre est établi en fonction du type de navires, 1^{er} juillet 1998: navires à passagers et engins à grande vitesse transportant des passagers sans limite de tonnage ; 1^{er} juillet 1998 : pétroliers, transporteurs de produits chimiques, transporteurs de gaz, vraquiers, engins rapides de charge pour les navires de plus de cinq cents tonnes de jauge brute ; 1^{er} juillet 2002 : autres navires de charge et unités de forage mobile au large pour les navires de plus de cinq cents tonnes de jauge brute.)

¹⁵⁷⁰ A l'occasion d'un retour d'expérience sur les négociations des révisions à la Convention STCW en 1995, Jan Dirks souligne les divergences que les États ont dépassées pour aboutir à la signature de la Convention STCW 1995 : « *The assumed common interest does not always mean that the interests of the different actors in the IMO are identical. While some governments, whose states have been victims of an oil pollution, may see the advantage of the STCW 95 Convention in the improvement of the qualification of the seafarers in emergency situations, others may have interest in improving the competitiveness of their national seafarers in order to enable them to work on foreign registered vessels. Some states may have an interest in receiving technology through technical co-operation programmes of, for instance, IMO and ILO, while another group of states may have an interest to protect their national from dangers or to protect the maritime environment.* », DIRKS (J.), « Decision making in the International maritime organization- the case of the STCW 95 Convention », *ECPR 2001 Workshop paper on « Decision making within international organizations »*, www.essex.ac.uk, (consulté en juin 2010).

¹⁵⁷¹ BOISSON (P.), « L'OMI et la convention STCW : une révision exemplaire pour répondre aux besoins de la marine de l'an 2000 », *Bulletin technique du Bureau Veritas*, n°2 juillet 1995, p. 36.

¹⁵⁷² ISF correspond au nom anglais de la fédération: International Shipping Federation.

¹⁵⁷³ IFSMA correspond au nom anglais de la fédération: International Federation of Ship Masters' Associations.

ratification des conventions OMI et le taux réduit de détention au port de ces pavillons sont autant d'indices sur les motivations de ce groupe de travail. La faible représentativité des antagonismes entre les participants explique sans doute la rapidité d'élaboration du projet proposé à la Conférence diplomatique de 1995¹⁵⁷⁴.

501. Plus hétérogènes, les États membres présents à la Conférence internationale pour l'adoption de la Convention défendirent des intérêts parfois très divergents. L'adoption de la Convention dépendit alors de la justification d'un tel processus et de l'émergence d'un intérêt commun. La mission de l'OMI dans ce dossier était donc de guider ses membres et trouver un compromis. En évitant les points de discorde comme la protection de la mer territoriale, les conditions de vie des équipages, les questions relatives aux pressions économiques ou aux distorsions du marché et le financement des écoles, un accord entre les États était devenu envisageable. La position de l'Organisation était alors de concentrer les discussions sur l'amélioration de la sécurité par une marine marchande internationale de meilleure qualité. Le choix du groupe de travail souligne que, devant la pénurie de main-d'œuvre maritime combinée à l'accroissement croissant des échanges maritimes, il était impossible de freiner l'internationalisation du marché du travail d'autant qu'elle donnait aux armateurs l'opportunité de réduire le coût des équipages¹⁵⁷⁵. Déterminer un cadre international minimal de formation permit alors d'intégrer ce constat tout en maîtrisant l'élément humain comme facteur principal d'accidentologie. A l'issue des négociations, la Convention STCW 1995 comprenait 17 articles sur son cadre général et 1 annexe composée de 6 chapitres qui détaillent les règles administratives et techniques: dispositions générales, service pont, service machine, service radioélectrique, prescriptions spéciales applicables aux navires-citernes, aptitude à l'exploitation des embarcations et radeaux de sauvetage. Un ensemble de 23 résolutions non contraignantes vinrent compléter le dispositif conventionnel : elles apportent des détails supplémentaires sur des questions abordées par la Convention. L'objectif réside donc dans l'approfondissement des engagements de 1978 par la définition des formations auxquelles sont soumis tous les marins sans considération de la ratification ou non ratification par l'État formateur. Son système s'appuie sur le contrôle par l'État du port afin d'imposer un plus haut degré de contrainte que dans le cadre de la version de 1978.

502. Bien que son adoption soit remarquable en raison de l'attribution de missions

¹⁵⁷⁴ Le projet est présenté après dix-huit mois de travail préparatoire, BOISSON (P.), op cit, p.33.

¹⁵⁷⁵ Sur la pénurie de main d'œuvre et ses effets, voir notamment TOURE (B.) ; *L'insécurité maritime en mer et le droit : mutations, prévention et sanction*, Thèse de droit, Université de Lille, 2000, p. 251 ; CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime : un cadre juridique en formation*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009.

opérationnelles à l'OMI¹⁵⁷⁶, l'utilisation de formulations imprécises à plusieurs reprises, le renvoi à des résolutions et la portée déclaratoire des dispositions contenues dans la partie B de l'annexe technique réduisent ses effets. L'apport de la Convention réside toutefois dans la mise en place de « *standards de compétence* » conformes à une approche fonctionnelle de l'enseignement maritime et aux trois piliers du programme de travail : l'établissement de normes minimales contrôlables, la mise en place d'organismes de contrôle des compétences des marins et aussi des écoles de formation maritime. Les normes correspondent aux missions à bord pour prendre en compte la diversification des fonctions¹⁵⁷⁷ : exploitation commerciale, sûreté maritime et respect de l'environnement maritime. De conception anglo-saxonne, ce système prévoit une formation modulaire où l'élève exerce sur le navire les missions qui correspondent aux modules validés lors de sa formation. Cette réforme s'accompagne du référentiel de langue destiné aux équipages des navires¹⁵⁷⁸.

503. Au cours du processus de révision de la Convention STCW 1978, les questions relatives aux personnels des navires de pêche donnèrent lieu à une discussion en parallèle. Ces négociations aboutirent à la signature de la Convention STCW-F¹⁵⁷⁹. La structure de cette dernière reprend le schéma de la Convention STCW 1978, telle que modifiée en 1995. Des différences sont toutefois notables puisque son annexe est subdivisée en 8 chapitres : dispositions générales, capitaine et service pont, chef mécanicien et service « machines », radiocommunications, formation spéciale requise pour le personnel de certains types de

¹⁵⁷⁶ Pour certains auteurs comme Christian Serradji, la Convention STCW 1995 est révolutionnaire : « Désormais un navire dont les marins ne pourront produire des certificats de compétence conformes aux règles préétablies par la Convention, pourra être retenu au port, désormais un État dont les normes de formation maritime n'auront pas été reconnues comme satisfaisantes (liste blanche) ne pourra plus fournir à ses marins un emploi pour la navigation internationale, désormais un État sans marine marchande pourra créer un système de formation et le proposer sur le marché international dès lors qu'il a été reconnu par l'OMI », SERRADJI (C.) ; « La conception française de la sécurité maritime », *ADMO*, Tome XX, 2002, p. 105-106.

¹⁵⁷⁷ Les experts définissent une fonction comme : « toute tâche, devoir ou responsabilité ou groupe de tâches, devoirs ou responsabilité ayant un lien commun, et nécessaires à la sécurité des opérations, de la vie et de l'environnement », in TOURE (B), *L'insécurité en mer et le droit : mutations, prévention et sanction*, Thèse de droit, Université de Lille II, 2000, p. 252.

¹⁵⁷⁸ L'assemblée de l'OMCI adopte en 1977 une résolution sur le vocabulaire normalisé de la navigation maritime révisée lors de la treizième session, la dernière version est adoptée en 2001. Ce document pose le principe de l'usage de l'anglais à bord des navires comme « langue de travail à la passerelle pour les communications de sécurité de passerelle à passerelle et entre la passerelle et la terre, ainsi que pour les communications entre le pilote et le personnel de quart à la passerelle, à moins que les interlocuteurs directs parlent une langue commune autre que l'anglais ». Ce document de 108 pages énonce les différentes formules relatives à des situations spécifiques de navigation ou d'urgence. Rés A 918 (22), Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 25 janvier 2002.

¹⁵⁷⁹ Soixante-quatorze États ont participé à la Conférence internationale organisée par le BIT et l'OMI du 26 juin au 7 juillet 1995 ; BLAVEC (A.), « Les conventions STCW et STCW-F », *La revue maritime*, n° 467, janvier 2004, p.3. Sur les dispositions de la Convention STCW-F, voir notamment BIT, Conditions de travail dans le secteur de la pêche : normes d'ensemble sur le travail dans le secteur de la pêche, *Conférence internationale du Travail*, quatre-vingt-douzième session, 2004, p. 40 et s.

navires, formations relatives aux situations d'urgence, à la prévention des accidents du travail, aux soins médicaux et à la survie, autres brevets et veille. La portée de ce texte est limitée puisque son entrée en vigueur n'est toujours pas effective. Les onze ratifications reçues à ce jour par l'OMI ne représentent que 5% du tonnage mondial¹⁵⁸⁰. Plus récemment, les dernières révisions de la Convention STCW et de son code ont été motivées par la prise en compte des mesures adoptées par l'Organisation sur l'implication des navigants pour la protection du trafic maritime contre la piraterie, pour la protection de l'environnement ou encore pour la mise en place des dispositifs de surveillance de trafic. La Convention STCW a été étoffée par les avancées effectuées sur l'ensemble des questions relatives à la sécurité maritime afin de familiariser les navigants à la culture de la sécurité.

504. Enfin, la Résolution A 850 adoptée en 1997 prévoit la prise en compte de l'élément humain dans l'ensemble des travaux menés par les différents organes techniques¹⁵⁸¹. L'Assemblée a reconnu la nécessité de réorienter ses travaux et invité ses membres à respecter un ensemble de principes qui visaient à reconnaître le rôle des équipages. Cette déclaration s'est appuyée sur les textes relatifs aux contrôles et aux procédures de sécurité sur le navire. Elle visait à accompagner aussi bien une révision des normes existantes que le développement de futurs travaux¹⁵⁸². L'objectif était de soutenir une culture de la sécurité qui prenait en compte l'ensemble des décisions relatives à la conception du navire, la création des systèmes, leur maintenance, l'organisation à bord ou la formation. Au-delà des raisons immédiates d'un évènement de mer, l'ensemble des opérations de la construction à l'exploitation est pris en compte comme vecteur potentiel d'une erreur humaine. La force déclaratoire de ce document lui offre une portée plus politique que juridique mais ses effets ne peuvent être négligés à l'échelle des différents organes techniques.

505. Plus remarquable, sans doute, est le rôle reconnu aux gens de mer comme élément d'un dispositif de sécurité en dehors de toute réglementation avec une référence au « *bon sens marin* » et à la culture de la sécurité¹⁵⁸³. En 2004, par la Résolution A 947, l'Assemblée a

¹⁵⁸⁰ Les conditions d'entrée en vigueur de la Convention imposent quinze États membres.

¹⁵⁸¹ L'Assemblée définit des principes en vue de la révision des normes OMI : « *To conduct a comprehensive review of selected existing IMO instruments from the human element perspective* », Rés A 850 (20), Élément humain, vision, principes et objectifs pour l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997.

¹⁵⁸² L'Assemblée enjoint les États au sein des organes techniques à prendre en considération l'élément humain comme un principe fondamental devant être respecté dans le développement de toute nouvelle réglementation : « *To have in place a structured approach for the proper consideration of human element issues for use in the development of regulations and guideline by all committees and sub committees* », Rés A 850 (20), op cit.

¹⁵⁸³ L'Assemblée insiste sur la valeur des gens de mer et l'impuissance du droit dans certaines situations propres à la navigation maritime quand celles-ci relèvent de l'appréciation des gens de mer : « *to provide a framework to*

révisé l'ensemble des principes et des objectifs sur lesquels les organes techniques doivent s'appuyer dans leurs travaux. Au titre de ce document, on considère l'élément humain dans sa globalité et on dépasse le cas spécifique du personnel navigant puisque sa définition intègre : « *les équipages des navires, le personnel de la direction à terre, les organes de réglementation, les organismes reconnus, les chantiers navals, les législateurs.* ». Dans cette conception, la spécificité des gens de mer relève de la proximité avec le danger et de l'importance du rôle immédiat qu'ils jouent lors d'un accident. Plusieurs consignes contenues dans ce document concernent la lisibilité des normes et la prise en compte des faiblesses inhérentes à l'intervention humaine. En insistant sur la nécessaire simplification des normes comme sur l'encadrement de la diffusion et du suivi de l'information, l'Assemblée entend défendre une gestion rationnelle en matière d'exploitation du navire. La prise en compte systématique du facteur humain intègre notamment les données relatives à l'endurance de l'équipage définie comme : « *la capacité à rester performant sans compromettre la sécurité* ». En vertu de ces recommandations, ce paramètre est fonction : « *des effets conjugués de nombreuses variables complexes, notamment les aptitudes des personnes, les politiques de gestion, les facteurs culturels, l'expérience, la formation, les compétences professionnelles et l'environnement de travail* ». Parmi les objectifs énoncés figure la sensibilisation des équipages dont le rôle est essentiel dans la phase d'application des normes. Ainsi l'Assemblée incite ses membres à : « *Promouvoir et inculquer, à la faveur des principes concernant l'élément humain, une culture axée sur la sécurité maritime, une prise de conscience de la sûreté et une perception accrue du milieu marin.* ». Là encore, la portée déclaratoire de ce document ne contraint pas à l'application de ces principes, en revanche la solennité de la Résolution incite à son respect au sein des organes techniques de l'Organisation. Les prescriptions sont imprécises à l'exception de la communication d'une grille d'évaluation du facteur humain visant à identifier le risque par une approche systémique : « *Faire une grille d'interprétation du système très complexe d'interactions entre les facteurs concernant l'élément humain qui englobe les objectifs d'exploitation, les problèmes d'endurance personnelle, les politiques et pratiques en matière d'organisation et les facteurs tenant à l'environnement* »¹⁵⁸⁴.

encourage the development of non-regulatory solutions and their assessment based upon human element principles. » ou encore « *to provide material to educate seafarers so as to increase their knowledge and awareness of the impact of human element issues on safe ship operation, to help them do the right thing* », Rés A 850 (20), Élément humain, vision, principes et objectifs pour l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997.

¹⁵⁸⁴ Sur l'approche systémique du risque voir CHANTELAUVE (G.), *Evaluation des risques et réglementation*

506. L'OMI intègre aujourd'hui l'élément humain comme un facteur d'accidentologie sur lequel ses membres souhaitent agir au même titre que sur l'ensemble des équipements du navire. Bien que les efforts déployés vont dans le sens d'une prise en compte de l'importance des équipages à bord, ils restent très éloignés des préoccupations de l'OIT qui fait, par exemple, du bien-être portuaire des marins un volet de la sécurité maritime¹⁵⁸⁵. La contribution de l'OMI dans ce que l'on qualifie parfois comme le quatrième pilier de la sécurité des transports maritimes après les conventions SOLAS, MARPOL et STCW¹⁵⁸⁶ est le prolongement de la collaboration avec l'OIT. Notons d'ailleurs que la structure de la Convention consolidée de l'OIT adoptée en 2006 s'est inspirée des standards de l'OMI pour lui assurer une réelle effectivité¹⁵⁸⁷.

507. La nécessité d'adopter une démarche consensuelle pour compenser les bouleversements du secteur maritime engagea l'Organisation dans un processus continu. Le système de coopération des États progressa par étapes successives et imposa une normativité par paliers qui découlaient des choix opérés par les fondateurs de l'Organisation. Au cours d'une première période, l'OMCI assura le relais avec les textes de droit international adoptés avant son entrée en fonction. Ses marges de manœuvre étaient limitées et son action purement consultative. Les accidents maritimes, qui mirent en évidence la nécessité de développer un droit international, lui permirent toutefois de s'approprier un espace normatif où la coopération des États était l'unique option. Si sa capacité d'intervention augmenta, son action fut toutefois largement influencée par l'industrie maritime, qui tenait à préserver son espace

de la sécurité : cas du secteur maritime tendances et applications, Thèse de l'institut national des Sciences appliquées de Lyon, 2006, p. 151 et s.

¹⁵⁸⁵ Préambule de la Constitution de l'Organisation internationale du travail, www.ilo.org (consulté en juin 2010), R138 Recommandation sur le bien-être des gens de mer, adoptée le 29 octobre 1970. Préambule de la Convention 185 de 2003 révisant la Convention sur les pièces d'identité des gens de mer de 1958 : « *Consciente que les gens de mer travaillent et vivent sur des navires se livrant au commerce international et que l'accès aux facilités à terre et la permission à terre sont des éléments essentiels au bien-être général des gens de mer et, partant à la réalisation d'une navigation plus sûre et d'océans plus propres* », www.ilo.org (consulté en juin 2010). Sur la notion de bien-être, voir notamment : CHARBONNEAU (A.), « La Convention 163 de l'OIT concernant le bien-être des gens de mer : fondement à l'action des foyers d'accueil », *ADMO*, Tome XXII, 2004, pp.307-346; CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime un cadre juridique en formation*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, p.124 et s.

¹⁵⁸⁶ Convention maritime 2006 : plan d'action 2006-2011, OIT, 2007, p.2.

¹⁵⁸⁷ 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 », *ADMO*, Tome XXI, 2003, p. 225 ; SMITH (J), « Observatory of seafarers' rights 2006-2 day meeting in Marseille : Human rights applied to seafarer », in *Les droit de l'Homme appliqués aux marins*, Observatoire du droit des marins, 2006, pp. 383-388 ; CHAUMETTE (P.), « La Convention du travail maritime, OIT, 206 », in *Les droit de l'Homme appliqués aux marins*, Observatoire du droit des marins, 2006, pp. 69-79; CHARBONNEAU (A.), « L'OIT et le droit international du travail maritime : une vocation universelle pour une action diversifiée », *Revue congolaise des transports et des affaires maritimes*, n° 5, 2006, p.60.

de liberté. L'autonomie de l'Organisation par rapport aux choix commerciaux des armateurs était illusoire et la plupart des normes furent conçues pour encourager le développement des échanges commerciaux par mer. Face à la prise en compte forcée du risque environnemental généré par la navigation, l'Organisation a mené une action timide sans commune mesure avec l'ampleur de l'impact du transport maritime sur l'environnement marin. Pourtant cette première étape souligna deux tendances: le développement du droit international public face à la forte progression du transport maritime et l'évolution de l'Organisation vers de nouveaux procédés susceptibles de renforcer son action. C'est sur les bases de ces premières expériences que l'Organisation a engagé une perpétuelle réforme de son fonctionnement qui reposait sur deux principes : la valorisation du consensus et l'enrichissement continu de ses normes. Son action suit les principes d'une coopération « à la carte » qui correspondait à sa vocation universelle et au renforcement progressif du droit international public en matière de navigation maritime. L'inconvénient de cette démarche réside dans l'influence de l'industrie maritime par rapport aux autres membres de son réseau, ce qui se traduit par la nécessaire préservation des piliers de rentabilité ; son avantage est en revanche qu'elle permet incontestablement d'agir tout en préservant une flexibilité nécessaire dans un secteur en continuelle évolution.

508. Le naufrage du *Torrey Canyon* encouragea le travail de l'Organisation et les bouleversements de sa structure, tant paraissait évidente la liaison entre l'enjeu environnemental et le développement du transport maritime. Les initiatives unilatérales qui suivirent le naufrage de l'*Exxon Valdez*¹⁵⁸⁸ créèrent un précédent et les réactions normatives des États victimes furent source d'instabilité. Après sa prise de fonction au poste de secrétaire général, William O Neil soulignait fréquemment les risques d'une perte de légitimité de l'Organisation entièrement dépendante de la coopération entre les États. Dans le même temps, alors que les questions techniques liées à la navigation justifiaient le cloisonnement et la spécificité de l'intervention de l'OMI, l'émergence de politiques globales à l'échelle internationale souligna l'importance de l'interface entre la terre et la mer. Dès lors, l'ouverture du monde maritime obligea l'OMI à porter la particularité de sa démarche sur la scène internationale.

¹⁵⁸⁸ Le 24 mars 1989, afin d'éviter des blocs de glace à la dérive à proximité de l'Alaska, le pétrolier *Exxon Valdez* quitte le couloir de navigation et vient s'échouer sur les récifs de Blight provoquant le déversement de 38000 tonnes de pétrole brut, Annexe : Dates clefs de l'histoire de l'Organisation, p. 595.

CHAPITRE II : LA PRISE EN COMPTE FORCÉE DES EFFETS DE L'INTERFACE ENTRE LA TERRE ET LA MER

509. La participation aux politiques internationales globalisées devint nécessaire. Dans ce contexte d'ouverture du monde maritime, la démarche consensuelle de l'OMI fut un atout car elle permit l'émergence d'une position commune de ses États membres même si, *de facto*, elle ne lui donna pas davantage d'autonomie. Dans cette logique, les travaux de l'Organisation participèrent au maintien de l'ordre public international (SECTION I) et contribuèrent à l'application du concept de développement durable (SECTION II).

SECTION I : ÉMERGENCE DU CONCEPT DE SÛRETÉ MARITIME

510. L'émergence du concept de sûreté maritime¹⁵⁸⁹ au sein de l'OMI traduisait un bouleversement profond du droit de la mer classique. En effet, le commerce maritime et les échanges entre les États reposent sur la reconnaissance du principe de liberté de naviguer en haute mer¹⁵⁹⁰, inscrit dans le *Mare liberum* d'Hugo de Groot¹⁵⁹¹. Ce principe fonde la répartition des compétences entre les États sur les différentes zones reconnues par le droit coutumier et la CMB¹⁵⁹². La liberté de naviguer s'associe donc pleinement au régime juridique de la haute mer¹⁵⁹³ et à certains droits reconnus à l'État du pavillon dans les zones sous souveraineté¹⁵⁹⁴. Le concept de sûreté maritime est destiné à la préservation de la

¹⁵⁸⁹ En langue anglaise, « safety » et « security » sont différenciés et correspondent en français au distinguo entre sécurité maritime et sûreté maritime ce qui peut présenter quelques risques de confusion.

¹⁵⁹⁰ Concernant les origines du principe de liberté des mers, voir notamment GROTIUS (H.), *Mare Liberum- De la liberté des mers*, 1609, traduction du latin par DE COURTIN (A) (1703) Centre de Philosophie politique et juridique URA CNRS, n° 1395; GIDEL (G.), *Le droit international public de la mer. Le temps de paix*, Tome I Introduction- La haute mer, Chateauroux, Établissements Mellottée 1932 ; SCOVAZZI (T), « La liberté des mers : vers l'affaiblissement d'un principe vénérable ? », *ADMer*, 1998, Tome III, pp. 13-29.

¹⁵⁹¹ BEURIER (J.-P.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz-action, 2^{ème} édition, 2009, p. 69 ; GAURIER (D.), « Grotius et le droit maritime dans son *Inleiding tot de hollandsche rechtsgeleerdheid* », *ADMO*, Tome XXIV, 2006, pp. 15-102.

¹⁵⁹² L'encadrement de la liberté des mers et de la liberté de la navigation en haute mer n'est plus total; CHARTIER-BOURRELLY (A.-C.), *La juridiction rampante de l'État côtier au-delà des 200 milles marins*, Thèse de droit, Université Paris I, 1997. Selon l'auteur : « la liberté des mers doit être considérée comme un principe « éthique ». Ce principe est en effet la traduction du caractère inaliénable de cet espace, élément qui est aussi bien une réalité matérielle qu'un mythe essentiel dans l'inconscient collectif ». En matière de sûreté maritime et de protection de l'environnement, des compétences spécialisées sont reconnues par la CMB qui dispose : « l'État côtier peut exercer le contrôle nécessaire en vue de prévenir les infractions à ses lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration sur son territoire ou dans sa mer territoriale et réprimer les infractions à ces mêmes lois et règlements commises sur son territoire ou dans la mer territoriale. » CMB art 33. Sur la zone contiguë, voir notamment GUTIERREZ-CASTILLO (V.-L.), « La zone contiguë dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 », *ADMer*, Tome VII, 2002, p. 149.

¹⁵⁹³ La CMB dispose : « la haute mer est ouverte à tous les États. Elle comporte notamment pour les États qu'ils soient côtiers ou sans littoral : a) la liberté de navigation ; b) la liberté de survol ; c) la liberté de poser des câbles et des pipe-lines sous-marins ; (d) la liberté de construire des îles artificielles et autres installations autorisées par le droit international ; (e) la liberté de la pêche ; (f) la liberté de la recherche scientifique. » CMB, art.87.

¹⁵⁹⁴ Sur la liberté de navigation en haute mer, voir notamment : MOROSOLI (A.), *Les dérogations à la règle de compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer*, Thèse de Droit, Université Paris I, 2004. Sur le

stabilité des échanges¹⁵⁹⁵ ; il regroupe l'ensemble des mesures et des moyens humains engagés pour protéger le transport maritime des comportements criminels en mer. Il s'agit avant tout de maintenir l'ordre public par la mise en place de nouveaux contrôles. La brutalité des faits générateurs de cette politique explique la force des réactions. Dans ce dossier, les initiatives unilatérales et les travaux de l'OMI reposèrent exclusivement sur l'impulsion des États-Unis et de l'Europe. Toutes ces initiatives pour le maintien de l'ordre public international s'appuyaient sur l'intérêt général de la communauté internationale¹⁵⁹⁶. Cette notion est étroitement liée à la mission plus globale du maintien de la paix, reconnue à l'article 1 de la Charte des Nations Unies¹⁵⁹⁷ et est prioritairement traitée au sein des institutions centrales. Dès lors, la confusion des enjeux politiques et techniques impliquait le resserrement des liens entre l'OMI et l'ONU. Dans ce contexte, l'institution spécialisée fut amenée à s'engager sur le traitement des criminalités en mer (PARAGRAPHE I) et à intensifier la surveillance des trafics mondiaux (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I : LA LUTTE CONTRE LES CRIMINALITÉS EN MER

511. Le concept de criminalité en mer ou de criminalité maritime traduit l'exposition des transports maritimes aux risques anthropiques¹⁵⁹⁸. Les actes illicites en mer comme à terre recouvrent un ensemble de situations très hétérogènes qui constituent des menaces très spécifiques sur les personnes, les navires et l'environnement. Les origines, les effets de ces crimes maritimes ont impliqué un traitement différencié au sein de l'OMI. Dès lors, il nous semble opportun, dans le cadre de notre recherche, de marquer cette diversité en parlant de

passage inoffensif, voir notamment BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, p. 86 et s. Deux thèses en cours témoignent de l'évolution de la notion de liberté des mers: KIM (H.J.), *Le principe de liberté de la haute mer à l'époque actuelle*, Thèse de droit en cours, sous la Direction de BASTID-BURDEAU (G) ; PANAYOTOPOULOS (T.), *Le droit de passage inoffensif : un compromis entre souveraineté de l'État côtier et liberté de navigation*, Thèse de droit en cours sous la Direction de BASTID-BURDEAU (G.).

¹⁵⁹⁵ Sur les origines de la notion de sûreté maritime, voir notamment : JACOBSSON (M.), « Maritime security an individual or a collective responsibility » in (M.), PETMAN (J) et KLABBERS (J) (Dir), *Essays in international law for Martty KOSKENNIEMI*, La Hague, Martinus Nijhoff publishers, 2003, pp. 391-416.

¹⁵⁹⁶ En droit international, les différentes initiatives menées sous couvert de l'intérêt général de la communauté des États cachent souvent les intérêts des États les plus puissants. Dans le domaine du transport maritime, il s'agit en partie de protéger le commerce par mer afin de ne pas entraver son développement. Sur la notion de Communauté internationale, voir notamment : MOREAU DEFARGES (P.), *La communauté internationale*, Paris, Que sais-je, PUF, 2000.

¹⁵⁹⁷ La Charte des Nations Unies précise que : « *Les buts des Nations Unies sont les suivants : Maintenir la paix et la sécurité internationales...développer entre les nations des relations amicales fondées sur le respect du principe de l'égalité de droits des peuples et de leur droit à disposer d'eux-mêmes, et prendre toutes autres mesures propres à consolider la paix du monde ; Réaliser la coopération internationale en résolvant les problèmes internationaux d'ordre économique, social, intellectuel ou humanitaire, en développant et en encourageant le respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales pour tous, sans distinction de race, de sexe, de langue ou de religion.* », Charte des Nations Unies, art.1. Anthropique désigne l'origine humaine de ce risque.

¹⁵⁹⁸ « OMI 2004 : Pleins feux sur la sûreté maritime », Message du Secrétaire général de l'OMI M Efthiomios E. MITROPOULOS, J/8670.doc, www.imo.org (consulté en juin 2010).

criminalités au pluriel. Comme la stabilité des échanges était compromise, la lutte contre les actes illicites acquit une dimension prioritaire. Pourtant, la diversité des origines, des enjeux et des modes opératoires rendit la situation complexe et presque inextricable. Dans ce sens, il est toutefois intéressant de noter que sur cette thématique, les équilibres entre États membres se sont modifiés. En effet, la protection des échanges maritimes a renouvelé les rapports d'influence. Les oppositions entre États ne se dessinent plus entre les États soucieux de préserver l'attrait pour leur pavillon mais, dans ce dossier, les pressions s'exercent davantage sur le rôle de l'État côtier et pèsent sur l'émergence du consensus. En matière de sécurité collective, les pressions exercées sur l'Organisation sont croissantes¹⁵⁹⁹ et ses perspectives sont paradoxalement étroites. D'une part, la navigation maritime n'est pas le support exclusif des activités criminelles et doit nécessairement prendre en compte le cloisonnement des droits internationaux spécialisés nés des multiples initiatives des États ou d'autres organisations internationales. D'autre part, l'OMI doit modifier ses méthodes de travail car il ne s'agit plus de répondre à un risque inhérent à la navigation maritime et aux conditions de mer mais à une menace anthropique¹⁶⁰⁰. La fréquence des actes criminels¹⁶⁰¹ força l'OMI à étoffer son dispositif normatif en trouvant un équilibre entre liberté de commerce et maintien de l'ordre public sur les océans. Son approche est globale car l'ensemble de ses standards a été mis à l'étude¹⁶⁰² afin de prendre en compte sa mission sécuritaire¹⁶⁰³. Les attentats de septembre

¹⁵⁹⁹ En matière de répression, l'État protège l'exercice de ses pouvoirs régaliens qui implique directement la sécurité de son territoire et de ses ressortissants, élément fondateur de son existence. La mondialisation des activités criminelles et du terrorisme est favorisée par l'émergence de conflits de société profonds et l'éclatement de conflits armés à l'échelle régionale.

¹⁶⁰⁰ Les attentats aux États-Unis en 2001 ont relancé au sein de l'OMI la question sécuritaire qui n'avait, jusqu'à cette période, suscité qu'un écho limité dans ses travaux. On ne peut toutefois pas dater la naissance de la sûreté maritime au début des années 2000 même si l'implication de l'Organisation n'a jamais été aussi importante : « *Ainsi une nouvelle compétence a été créée au sein de l'OMI qui jusqu'alors s'était uniquement préoccupée de sécurité, c'est-à-dire de la prévention des risques inhérents à la structure du navire ou à sa conduite et qui désormais ajoutera à ce domaine la prévention des risques étrangers au navire mais susceptibles de gravement perturber la navigation maritime. La sûreté maritime, telle qu'elle ressort des textes adoptés, constitue un concept global supposant une application aussi large que possible et développant ses connexions sur toute la chaîne de transport.* », ODIER (F.), « Convention relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *ADMer*, Tome X, 2005, p.300.

¹⁶⁰¹ Le listage des actes criminels se développe. Concernant les actes de piraterie, la création du Bureau Maritime International en 1981 en témoigne. Il est une antenne de la Chambre internationale de commerce et son organigramme comprend un centre dédié à la collecte des informations relatives aux attaques par des pirates ; <http://www.icc-ccs.org/> (consulté en juin 2010).

¹⁶⁰² L'ensemble des organes techniques concernés sont priés par les États membres de : « *passer en revue, à titre hautement prioritaire, les instruments mentionnés dans le préambule de la présente résolution ainsi que tout autre instrument pertinent de l'OMI relevant de leur compétence pour voir s'il est nécessaire de les mettre à jour et/ou d'adopter d'autres mesures en matière de sûreté et, compte tenu des résultats de cet examen, de prendre sans tarder les mesures voulues.* », Rés A 924 (22), 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, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 22 janvier 2002. Voir notamment : ODIER (F.), « La sûreté maritime ou les lacunes du droit international », *ADMer*, Tome VI, 2001, p. 458.

¹⁶⁰³ Notons qu'avec l'émergence du concept de sûreté maritime, l'énoncé de sa mission n'est plus « *Pour une*

2001 aux États-Unis relancèrent ses travaux sur les criminalités maritimes. La sûreté maritime apparut alors comme un concept globalisant qui réunissait l'ensemble des initiatives de l'OMI pour le maintien de l'ordre public. Ainsi, la répression contre les actes illicites (A) relança la lutte contre les trafics en mer (B).

A- La lutte contre les actes illicites

512. Les actes illicites maritimes sont généralement associés à la piraterie maritime alors que les réalités visées par cette notion se sont considérablement élargies. L'ensemble de ces infractions relève de la compétence régaliennne des États dans l'intérêt général de leur territoire et de leurs ressortissants. Dans ce domaine, l'ONU exerce sa mission de maintien de la paix et son objectif est de protéger les peuples et préserver la stabilité des échanges internationaux. Par conséquent, l'OMI n'exerce aucune compétence exclusive et contribue uniquement à la mise en place de solutions techniques susceptibles de faire baisser la menace liée aux crimes en mer¹⁶⁰⁴. Ses travaux sont donc liés à l'émergence de la menace terroriste et aux sollicitations du Conseil de sécurité. Sa marge de manœuvre, parfois limitée, détermine l'ampleur de son action qui s'articule autour de deux axes : la répression (A.1) et la prévention des actes illicites (A.2).

A.1- Une démarche prudente dans le domaine de la répression

513. La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime (Convention SUA) et son Protocole consacré au cas spécifique des plateformes fixes (Protocole SUA) furent adoptés en 1988 afin de mettre en place un dispositif contre les personnes auteurs d'actes illicites à l'encontre des navires. A l'initiative de l'Italie, l'Égypte et l'Autriche¹⁶⁰⁵, ces instruments visaient à encadrer et garantir une issue à la capture de navires par la force, aux voies de fait contre des personnes à bord et à l'introduction d'engins de nature à détruire ou endommager le navire. En adoptant cette Convention au lendemain du

navigation plus sûre et des océans plus propres » mais « *Sécurité, sûreté et efficacité de la navigation sur des océans propres*. », « OMI 2004 : Pleins feux sur la sûreté maritime », Message du Secrétaire général de l'OMI M Efthimios E. MITROPOULOS, J/8670.doc, www.imo.org, (consulté en juin 2010).

¹⁶⁰⁴ Les premières initiatives de l'OMI dans ce domaine concernaient les actes de baraterie et les actes frauduleux de saisie des navires. Res A 461 (XI), *Barratry and unlawful seizure of ships and their cargoes*, adoptée par l'Assemblée lors de sa onzième session le 15 novembre 1979. Les États membres par l'intermédiaire de l'Assemblée ont ensuite salué la création du Bureau maritime international en charge de la lutte contre tous les types de fraudes maritimes, de mauvaises pratiques et de piraterie, Res A 504 (XII), *Barratry, unlawful seizure of ships and their cargoes and other forms of maritime fraud*, adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session le 20 novembre 1981.

¹⁶⁰⁵ DOUAY (C.), « *Projet de convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* », *DMF*, 1987, p. 693 ; MOMTAZ (D.), « *La Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime* », *AFDI*, 1986, p. 589 ; TREVES (T.) (Ed.), *The law of the sea: The European Union and its member states*, La Hague, Martinus Nijhoff publishers, 1997, p. 34.

détournement du paquebot italien *Achille Lauro*¹⁶⁰⁶, les membres de l'OMI témoignaient de leur volonté de s'aligner sur les initiatives internationales prises pour le transport aérien¹⁶⁰⁷. Après les attentats qui avaient touché les États-Unis, en 2001, et en application de la Résolution 1373 du Conseil de sécurité des Nations Unies, l'ensemble des comités techniques furent mobilisés¹⁶⁰⁸ pour évaluer la nécessité d'adopter de nouvelles mesures. Le Comité juridique consacra alors six sessions à l'examen de la Convention SUA. Ces travaux débouchèrent sur l'élaboration d'un protocole adopté par une conférence internationale en octobre 2005.

514. Dès 1988, la Convention avait prévu un cadre spécifique pour la répression de certaines infractions commises en mer. Sur la base d'une énumération des actes illicites¹⁶⁰⁹, les 22 articles de la Convention fondent la compétence pénale des États Parties. L'originalité du texte réside surtout dans son champ d'application qui n'exclut que les navires de guerre et les navires désarmés¹⁶¹⁰. L'ensemble de son dispositif est en revanche conforme aux compétences de l'État du pavillon et au principe de liberté des mers. Son principe prévoit que : « *Tout État partie réprime les infractions prévues à l'article 3 par des peines appropriées qui prennent en considération la nature grave de ces infractions.* »¹⁶¹¹. La

¹⁶⁰⁶ Le 7 octobre 1985, le paquebot italien *Achille Lauro* est détourné en haute mer au large des côtes égyptiennes entre Alexandrie et Port Saïd avec à son bord plus de 200 passagers. Cet acte faisait suite au bombardement du quartier général de l'Organisation de libération de la Palestine à Tunis. La gestion de la crise a montré les limites du droit international en matière de sûreté maritime et les risques d'une intervention unilatérale des États. Sur le détournement de l'*Achille Lauro*, voir notamment : ROUSSEAU (C.), « Chroniques des faits internationaux », *RDIP*, 1986, pp. 428-429 ; SIMON (J-D), « The implications of the *Achille Lauro* hijacking for the maritime community » in PARRITT (B.A.H), *Violence at sea : a review of terrorism, acts of war and piracy, and countermeasures to prevent terrorism*, Paris, ICC publishing S.A, 1986, pp. 17-25 ; PANCRACIO (J.-P.), « L'affaire de l'*Achille Lauro* et le droit international », *AFDI*, vol 31, 1986, pp. 219-236 ; LIPUT (A.), « An analysis of the *Achille Lauro* Affair : toward an effective and legal method of bringing international terrorists to justice », *Fordham International Law Journal*, vol 9, afl 1, 1986, pp. 328-372 ; CONSTANTINOPLÉ (G.R), « Toward a new definition of piracy », *Virginia Journal of International Law*, vol. 26, 1986, pp. 723-753 ; HALBERSTAM (M.), « Terrorism on the high seas: the *Achille Lauro*, piracy and the IMO Convention on Maritime Safety », *The american journal of international law*, vol. 82, 1988, pp. 269-310 ; CASSESE (A.), *Terrorism, politics and law: the Achille Lauro affair*, Cambridge, Polity Press, 1989 ; pp. 152-154 ; BOHN (M.K), *The Achille Lauro hijacking: lessons in the politics and prejudice of terrorism*, Washington, Brassey's, 2004, pp. 219-222 ; ANDERSON (S-K), « The Achille Lauro hijacking, in Countering terrorism and insurgency », in *The 21st Century: international perspectives*, ed. James J.F. Forest, 2007, pp.52-69 ; DOMINGUEZ MATES (R.), « From Achille Lauro to the present day: an assessment of international response to preventing and suppressing terrorism at sea, in International legal dimension of terrorism », in FERNANDEZ-SANCHEZ (P.A), *International legal dimension of terrorism*, La Hague, Martinus Nijhoff publishers, 2009, pp. 213-237.

¹⁶⁰⁷ ODIER (F.), « Convention relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *ADMer*, Tome X, 2005, pp.299.

¹⁶⁰⁸ Rés A 924 (22), Examen de mesures et procédures visant à prévenir les actes de terrorisme qui compromettent la sûreté des passagers et des équipages et la sécurité des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 22 janvier 2002.

¹⁶⁰⁹ Convention SUA art 3.

¹⁶¹⁰ Convention SUA art 2.

¹⁶¹¹ Convention SUA art 5.

procédure s'appuie, en haute mer, sur le capitaine et son pavillon. De plus, elle reconnaît des droits et des obligations à l'État fondé à établir sa compétence pénale¹⁶¹². Enfin, elle prévoit l'entraide judiciaire entre toutes les Parties pour réprimer les actes illicites¹⁶¹³. Ses effets furent néanmoins limités car son dispositif ne prévoyait pas la possibilité pour un navire de guerre d'intervenir en haute mer et reposait sur la capacité des États côtiers à mettre en place un système répressif. L'atout principal de cette Convention était sans doute son niveau de ratification car elle comptait 151 États signataires qui représentaient plus de 93% de la flotte mondiale¹⁶¹⁴. Les attentats de 2001 aux États-Unis et l'attaque du *Limburg* en 2002 justifiaient la révision de la Convention SUA. Les modifications devaient notamment renforcer les outils de répression et les moyens d'investigation¹⁶¹⁵. Les changements apportés par le Protocole de 2005¹⁶¹⁶ concernent surtout l'énumération des infractions visées par la Convention. Il établit aussi un cadre plus complet de coopération entre les États¹⁶¹⁷. Ses dispositions laissent aux Parties le soin de construire un droit pénal adapté à la lutte contre le terrorisme. La portée de ce protocole fut d'autant plus limitée qu'il n'est pas entré en vigueur¹⁶¹⁸.

515. A travers la participation active du Comité juridique dans l'élaboration de la Convention SUA, la répression des actes illicites est une nouvelle compétence de l'OMI. La dimension technique d'une action préventive pour lutter contre les actes illicites correspond davantage à son champ d'attributions.

A.2.- Une démarche ciblée dans le domaine de la prévention

516. Les attentats perpétrés contre les États-Unis en 2001 choquèrent la communauté internationale. Les États ont rapidement cherché à répondre aux attaques en renforçant leur dispositif de sécurité¹⁶¹⁹. L'OMI, tenue de s'engager dans la lutte contre le terrorisme (A.2.a), développa le concept de sûreté maritime pour renforcer ses moyens de lutte contre les actes de piraterie et les vols à main armée (A.2.b).

¹⁶¹² Convention SUA, art.6

¹⁶¹³ La Convention SUA stipule : « *Les États parties s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions prévues à l'article 3, y compris pour l'obtention des éléments de preuve dont ils disposent et qui sont nécessaires aux fins de la procédure.* », Convention SUA, art.12

¹⁶¹⁴ Annexe: Les conventions internationales de l'OMI, p. 595.

¹⁶¹⁵ ODIER (F), « Convention relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *ADMer*, Tome X, 2005, p.303.

¹⁶¹⁶ La conférence a réuni soixante-quatorze États parties à la Convention SUA, quatre organisations internationales et neuf ONG.

¹⁶¹⁷ Convention SUA, Protocole 2005, art 8 et art.8 bis.

¹⁶¹⁸ Seuls huit États qui représentent 6% de la flotte mondiale ont ratifié le Protocole de 2005.

¹⁶¹⁹ C'est notamment le cas des États-Unis, comme nous avons pu le souligner précédemment. Leur action unilatérale a poussé l'OMI et l'Union européenne à agir sur la question de la protection du trafic.

A.2.a- La lutte contre le terrorisme

517. Dans le cadre de leur mission universelle pour la paix, les Nations Unies par l'intermédiaire du Conseil de sécurité, adoptèrent un ensemble de résolutions qui visaient à sauver les fondements du pacte universel pour la paix face aux instances nationales tentées par une intervention rapide et unilatérale. L'enjeu pour les États du pavillon était de défendre leur flotte nationale marchande et la liberté des mers. L'OMI représentait alors pour ces États une enceinte de négociations dont la démarche purement technique devait leur permettre de limiter l'impact de la politique de défense internationale sur les échanges maritimes. Afin de préserver sa crédibilité sur ce sujet, l'Organisation a dû prouver ses capacités de réaction devant la prolifération des normes américaines et européennes de défense collective.

518. Dans le cadre de son mandat et sur le fondement des différentes résolutions des Nations Unies¹⁶²⁰, l'Assemblée adopta très rapidement un programme de travail¹⁶²¹. Ce dernier donnait priorité à l'examen par les comités techniques de la mise à jour des normes en considération des enjeux de la sûreté maritime. La coopération avec d'autres organisations internationales compétentes dans les domaines terrestre et aérien faisait aussi partie de ce dispositif. Enfin, au-delà d'un encouragement à la signature de la Convention de 1988 sur les actes illicites, le programme prévoyait aussi de renforcer les actions dans le cadre de la coopération technique. Finalement, comme le souligne son Secrétaire général¹⁶²², l'enjeu pour l'OMI était surtout de devenir une institution motrice dans ce domaine.

519. Les États Parties à la Convention SOLAS de 1974 se réunirent à Londres en décembre 2002 pour adopter le Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (Code ISPS). Sur la forme, l'OMI entendait répondre aux attentes de ses États membres, des navigants et des armateurs¹⁶²³; ces derniers voyaient dans l'adoption de

¹⁶²⁰ La Résolution 56/1 de l'Assemblée générale des Nations Unies et la résolution 1368 du Conseil de sécurité adoptées le 12 septembre 2001 condamnent les attaques terroristes sur le territoire américain. La résolution 1373 du Conseil de sécurité appelle la communauté internationale à redoubler d'efforts pour prévenir et réprimer les actes de terrorisme notamment par l'application intégrale des conventions sur la lutte contre le terrorisme.

¹⁶²¹ L'Assemblée entend : « réviser les mesures techniques et juridiques internationales existantes et envisager de nouvelles mesures permettant de prévenir et réprimer le terrorisme à l'encontre des navires et d'améliorer la sûreté à bord et à terre de façon à réduire les risques pour les passagers, les équipages et le personnel portuaire à bord des navires et dans les zones portuaires ainsi que pour les navires et leurs cargaisons. », Rés A 924 (22), 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, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 22 janvier 2002.

¹⁶²² « OMI 2004 : Pleins feux sur la sûreté maritime », Message du Secrétaire général de l'OMI M Efthimios E. Mitropoulos, J/8670.doc, www.imo.org (consulté en juin 2010)

¹⁶²³ Le préambule du Code insiste sur la procédure accélérée empruntée dans le cadre de ces négociations. Si conformément aux modalités de la démarche consensuelle l'ensemble des membres, pléniers, associés et observateurs ont été appelés à communiquer sur ce sujet, la constitution d'un groupe de travail intersession a

dispositions unilatérales un risque d'escalade et de distorsion de la concurrence à l'échelle mondiale. Avec ce dispositif, l'OMI négocia deux tournants majeurs puisqu'elle a intégré dans un même texte des dispositifs relatifs aux navires mais aussi aux installations portuaires : tout d'abord, l'importance de l'articulation entre les compétences du bord et de la terre était clairement mise en avant; l'interface entre la terre et la mer devenait un levier essentiel de la norme adoptée par les États membres¹⁶²⁴; ensuite, les difficultés de mise en œuvre du dispositif étaient évoquées dans le préambule afin d'appuyer la mise en place des programmes de coopération technique.

520. L'objet du Code est d'imposer des prescriptions minimales aux navires, compagnies et installations portuaires afin de renforcer la sécurité et la sûreté maritimes ainsi que la sauvegarde des navires à terre. Le Code prévoit effectivement un dispositif intégré qui s'adresse à tous les acteurs opérationnels du transport maritime : armateurs, personnels des navires, personnel portuaire, passagers, chargeurs, société de gestion des navires, sociétés portuaires et responsables de la sûreté au sein des autorités nationales ou locales. L'objet principal de cet instrument est avant tout de réunir les conditions nécessaires à une coopération efficace entre ces acteurs. Dans ce sens, son dispositif prévoit la mise en place d'un cadre international, l'attribution des rôles, la répartition des compétences, la construction d'un réseau de communication. L'ensemble est soumis à des procédés d'évaluation de la sûreté en vue de l'établissement de plans et de procédures adaptés pour garantir l'action par des mesures de sûreté maritime adéquates et proportionnées. Par exemple, les craintes relatives à la répercussion des mesures adoptées sur les conditions de travail des marins font l'objet d'une mention spécifique, signe de la prise en compte du positionnement de l'OIT face aux mesures prises par le gouvernement américain.

521. Le Code se compose de deux parties : la première comprend des dispositions obligatoires communes à toutes les catégories d'acteurs¹⁶²⁵ et la seconde réunit des

permis une issue très rapide des négociations. Après la création d'un groupe intersession, le MSC constitue un groupe de travail chargé d'élaborer plus avant les propositions faites ; les projets déposés en décembre 2002 sont alors soumis à la Conférence diplomatique quelques jours plus tard.

¹⁶²⁴ Le Code ISPS définit les installations portuaires et de l'interface navire/port afin de clairement poser les limites de son application. L'interface navire/ port désigne : « *les interactions qui se produisent lorsqu'un navire est directement et immédiatement affecté par des activités entraînant le mouvement de personnes, de marchandises, ou la fourniture de services portuaires vers le navire ou à partir du navire* » alors que l'installation portuaire est « *un emplacement, tel que déterminé par le gouvernement contractant ou par l'autorité désignée, où a lieu l'interface navire/ port. Elle comprend les zones telles que les zones de mouillage, les postes d'attente et leurs abords à partir de la mer.* ».

¹⁶²⁵ La partie A du Code ISPS est intitulée : 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.

recommandations plus spécifiques à la mise en œuvre des mesures de sûreté¹⁶²⁶. Très largement applicable¹⁶²⁷, le dispositif de gestion de la menace est développé selon trois grands axes : l'évaluation, la communication et la protection. La coopération s'effectue sur la base de plusieurs documents : le plan de sûreté des navires¹⁶²⁸, le plan de sûreté des installations portuaires¹⁶²⁹ et la déclaration de sûreté¹⁶³⁰. Dans le processus d'évaluation, les États contractants sont chargés de déterminer des niveaux de sûreté¹⁶³¹ propres à informer les opérateurs des mesures à prendre devant une menace identifiée. Sur la base de cette échelle, les compagnies et les installations portuaires sont chargées d'établir des plans destinés à guider les équipages et les personnels portuaires afin de répondre à la situation. Le dispositif s'appuie sur la désignation d'un personnel spécialisé chargé d'assurer la coordination, le suivi et une prise de décision efficace. La mission de ces agents de sûreté est associée à une compagnie, un navire ou les installations d'un port. Le Code détaille ensuite les attributions pour chacune de ces fonctions. L'application des dispositions du Code s'appuie sur les certificats émis par l'administration ou des organismes de sûreté conformément aux mécanismes généralement mis en place¹⁶³². Ces documents qui permettent des contrôles périodiques, contiennent chacun l'identification précise du navire ou des installations et les informations nécessaires à la gestion dans le temps des dispositifs de sûreté.

522. La lutte contre la menace terroriste permet à l'OMI de s'associer à la sécurisation des espaces maritimes. L'ouverture à ces questions l'a autorisée à agir dans un domaine où

¹⁶²⁶ La Partie B du Code ISPS est intitulée : Recommandations concernant les dispositions du chapitre XI-2 de l'annexe à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée et de la partie A du présent code.

¹⁶²⁷ Le Code ISPS s'applique aux navires à passagers, aux engins à grande vitesse à passagers, aux navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, des engins de charge à grande vitesse d'une jauge brute égale ou supérieure à 500, des unités mobiles de forage au large et aux installations portuaires fournissant des services à de tels navires qui effectuent des voyages internationaux.

¹⁶²⁸ Ce type de plan est défini par le Code ISPS comme : « un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires à bord du navire pour protéger les personnes à bord, la cargaison, les engins de transport, les provisions de bord ou le navire contre les risques d'incident de sûreté. »

¹⁶²⁹ Ce type de plan est défini par le Code ISPS comme : « un plan établi en vue de garantir l'application des mesures nécessaires pour protéger l'installation portuaire et les navires, les personnes, la cargaison, les engins de transport et les provisions de bord à l'intérieur de l'installation portuaire contre les risques d'un incident de sûreté. »

¹⁶³⁰ La déclaration de sûreté est un accord conclu entre un navire et soit une installation portuaire, soit un autre navire avec laquelle ou lequel une interface existe, elle spécifie les mesures de sûreté que chacun appliquera.

¹⁶³¹ Le Code distingue trois niveaux : le premier implique l'exécution de mesures minimales permanentes de sûreté, le second prévoit la mise en place de mesures additionnelles et temporaires et le troisième impose la mise en œuvre de mesures spéciales maintenues pendant une période limitée tant que l'incident de sûreté est probable et imminent.

¹⁶³² Le Code contient notamment des documents types concernant le certificat international de sûreté du navire, les attestations de vérification, les visas de prorogation du certificat et le certificat international provisoire de sûreté du navire. Sur la certification, voir notamment : LEFRANCOIS (A.), *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2010.

jusqu'à présent ses membres ne s'étaient que timidement aventurés : la lutte contre la piraterie et les vols à main armée.

A.2.b- La lutte contre la piraterie et les vols à mains armées

523. Le développement de la piraterie maritime est étroitement lié à l'émergence du commerce par mer¹⁶³³ et correspond pleinement aux risques courus par les expéditions maritimes depuis l'antiquité¹⁶³⁴. Longtemps considérée comme tombée en désuétude, la piraterie a pourtant toujours persisté. Avec la multiplication des attaques et l'augmentation des primes d'assurance, les armateurs sont aujourd'hui très préoccupés par son développement. L'ensemble des études menées sur le sujet montre que la recrudescence de ces activités est généralement attribuée à la pauvreté et à l'instabilité politique dans certains États. Des conditions de vie difficiles créent incontestablement un environnement propice et les tentations d'un commerce par mer particulièrement rentable attirent les appétences.

524. Face à cette aggravation, les normes nationales et internationales montraient d'importantes faiblesses. En droit interne, le concept de piraterie n'est pas uniformément admis : les régimes juridiques sont déterminés en fonction des principes fondateurs de chaque ordre national. Une étude du CMI révèle d'importantes différences et motive son action pour l'unification du droit maritime¹⁶³⁵. En droit international, la délimitation du concept de piraterie n'est pas plus aisée tant son appréhension tardive a considérablement entaché le processus d'entente entre les États. Malgré les contestations quant à l'utilité de la démarche, les actes de piraterie furent intégrés dans la Convention de Genève sur la haute mer de 1958 puis dans la CMB de 1982¹⁶³⁶. Loin de l'émergence du concept plus global de sûreté

¹⁶³³ GOSSE (P.), *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1952 ; LASTERLE (P.), « Premiers écumeurs des mers : les origines de la piraterie maritime », *Armées d'aujourd'hui*, n°281, juin 2003, pp. 38-41 ; *La piraterie maritime*, Les journées méditerranéennes, SFDI, INDEMER et GEREDIC, des 10 et 11 décembre 2009, Actes à paraître.

¹⁶³⁴ Sur le phénomène de piraterie dans l'antiquité, voir notamment : GAURIER (D.), « Le crime contre l'humanité est-il une notion nouvelle ? Le pirate, ennemi du genre humain », *ADMO*, Tome XVIII, 2000, pp. 173-183. Sur l'histoire de la piraterie maritime, voir un exposé très détaillé de ses origines depuis l'antiquité jusqu'à sa recrudescence contemporaine dans MOROSOLI (A.), *Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer*, Thèse de droit, Université Paris I, 2004, p. 299 et s.

¹⁶³⁵ L'étude menée par le CMI sous forme de questionnaire montre que même dans des États dont les situations politiques et économiques sont similaires, les régimes juridiques relatifs à la lutte contre la piraterie ne sont pas uniformes. Rappelons que le CMI est une ONG dont le principal objectif est de contribuer à l'unification du droit maritime sous tous ses aspects comme le mentionne l'article 1 de sa Convention constitutive. Model national law on acts of piracy and maritime violence, CMI yearbook, 2000, Singapore II, Document for the conference, www.comitemaritime.org (consulté en juin 2010).

¹⁶³⁶ Sur les oppositions à la codification du concept de piraterie maritime, voir notamment GIRERD (P.), « De l'utilité du concept de « Piraterie » », *ADMO*, Tome XXIII, 2005, pp. 153-177. Sur la codification du concept de piraterie maritime, voir notamment : ROSSINYOL (G.), *La piraterie maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1996.

maritime¹⁶³⁷, l'adoption de ces textes n'en constituait pas moins l'origine. En effet, les États, largement influencés par les études américaines sur le sujet, se mirent d'accord sur une définition qui avait le mérite de faire consensus. Aux termes de la CMB, la piraterie fut définie sur la base de différents critères qui sont principalement axés sur la localisation de l'infraction, la violence et la démarche intentionnelle des auteurs de ces crimes¹⁶³⁸. Les modes opératoires, les équipements et les cibles des pirates ont évolué. Les termes de la CMB sont toutefois de nature à réduire les perspectives d'une répression internationale¹⁶³⁹ : d'un côté, ils ne sont pas de nature à créer des obligations pour les États; d'un autre côté, les actes de piraterie sont souvent commis dans les zones sous souveraineté que sont les eaux intérieures, la mer territoriale et la ZEE dans une moindre mesure. Ces actes entrent de fait dans la catégorie des actes de vols à main armée. Cette catégorie intègre le même type d'action commis cette fois dans les eaux territoriales. Le Recueil de règles pratiques pour la conduite des enquêtes sur les délits de piraterie et de vol à main armée à l'encontre des navires stipule que : « *les vols à main armée à l'encontre des navires désignent tout acte illicite de violence ou de détention ou toute déprédation, ou menace de déprédation, autre qu'un acte de piraterie, commis contre un navire, ou contre des personnes, ou des biens à son bord, dans une zone de la juridiction d'un État compétent pour connaître de tels délits.* » La neutralisation du cadre international prévue par la CMB porte donc l'attention sur la notion de vol à main armée. La répression de tels actes et la mise en place de dispositifs de protection relèvent par conséquent de l'État côtier. La concentration des mouvements de piraterie sur des points sensibles du trafic maritime¹⁶⁴⁰ et la multiplication des attaques¹⁶⁴¹ combinées à

¹⁶³⁷ Le concept de sûreté maritime englobe toutes les questions relatives à l'ordre public maritime. Ce terme n'a été véritablement employé qu'à partir de l'instant où le transport maritime est devenu l'objet ou le vecteur d'actes de terrorisme. Cette prise de conscience à l'échelle de l'OMI correspond au détournement tragique de *l'Achille Lauro* en 1985. Sur la notion de sûreté maritime, voir notamment : ODIER (F.), « La sûreté maritime ou les lacunes du droit international », *ADMer*, Tome VI, 2001, pp. 455-469.

¹⁶³⁸ L'article 101 de la CMB stipule : « *On entend par piraterie 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 privées, et dirigé :

i) contre un autre navire ou aéronef, des personnes ou des biens, ou contre des personnes ou des biens à leur bord, en haute mer

ii) contre un navire ou aéronef, des personnes ou des biens, dans un lieu ne relevant de la juridiction d'aucun État ;

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 points 1 a) ou b) ou commis dans l'intention de les faciliter » CMB, art.101.

¹⁶³⁹ Sur l'inadaptation du concept de la piraterie dans la CMB, voir notamment : ODIER (F.), « La sûreté maritime ou les lacunes du droit international », *ADMer*, Tome VI, 2001, pp. 455-469 ; LE MONNIER DE GOUVILLE (A.), « La prévention des actes de piraterie et de terrorisme à bord des navires », en collaboration avec Philippe BOISSON, *La revue mare liberum*, n°1, avril 2004, p. 12-20.

¹⁶⁴⁰ On distingue généralement les Caraïbes, la mer de Chine, le détroit de Malacca, le golfe de Thaïlande, le

une médiatisation ont stimulé l'action internationale.

525. La prise de conscience au sein de l'OMI fut tardive puisque malgré les avertissements de la Chambre de commerce internationale émis par l'intermédiaire du Bureau maritime international (BMI), ce ne fut qu'avec le développement de ces pratiques en Afrique de l'Ouest que l'Assemblée adopta une résolution qui reconnaissait les risques générés pour la sauvegarde de la vie humaine, de la navigation et de l'environnement¹⁶⁴². Dans ce contexte, l'initiative du CSM validée par l'Assemblée fut timide et insuffisante¹⁶⁴³. Les gouvernements furent priés de prendre à titre « *hautement prioritaire* » des mesures pour prévenir et réprimer les actes de piraterie et de vol à main armée contre les navires se trouvant dans leurs eaux ou à proximité de celles-ci. Aucun détail sur la nature des actes ou des mesures à prendre n'est précisé, ce qui réduit considérablement la portée de la Résolution. Les hésitations de l'Assemblée ont révélé les enjeux politiques et économiques des questions de piraterie. L'objectif de l'Organisation était de reconnaître et signaler la recrudescence des attaques¹⁶⁴⁴ et d'avertir ses membres en respectant les limites de sa compétence et le champ des missions régaliennes des États. Son impuissance est presque avouée lorsque l'Assemblée « *invite* » les États et les organisations concernés à prévenir les propriétaires, exploitants, capitaines et équipages des navires afin qu'ils prennent des mesures pour prévenir de tels actes et réduire au maximum leurs conséquences. La Résolution présente toutefois deux avantages: d'une part, elle attribue à l'OMI la charge de collecter les informations afin de mieux connaître l'ampleur et l'évolution du phénomène, d'autre part, elle permet le maintien de la question à l'ordre du jour des travaux du CSM et du Conseil¹⁶⁴⁵.

526. Bien que les incidents ne soient pas systématiquement communiqués en raison des répercussions d'une telle publicité sur la carrière d'un capitaine, sur la réputation d'une compagnie, sur la responsabilité d'un État côtier ou sur la rentabilité d'un trafic, la progression du phénomène est incontestable. La multiplication des événements de piraterie et

golfe d'Aden et le golfe de Guinée ; GIRERD (P.), « De l'utilité du concept de « Piraterie » », *ADMO*, Tome XXIII, 2005, p.156. MENARD (C.), « Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la Commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime », présenté le 13 mai 2009, rapport numéro 1670, p.13.

¹⁶⁴¹ Cette multiplication n'est pas généralisée. D'après les observateurs, on constate une amélioration en Asie et une détérioration de la situation dans les zones africaines. Notons que l'ensemble des données reposent sur les rapports des attaques faits par les États, le BMI ou les armateurs et que ces chiffres ne sont, dans ce sens, que des approximations.

¹⁶⁴² Res A 504 (12), Barratry, unlawful seizure of ships and their cargoes and other forms of maritime fraud, adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session le 20 novembre 1981.

¹⁶⁴³ Rés A 545 (13), Mesures pour prévenir les actes de piraterie et de vol à main armée contre les navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa treizième session le 17 novembre 1983.

¹⁶⁴⁴ Entre 1984 et 1999, l'OMI a recensé 1587 attaques de navires.

¹⁶⁴⁵ Un rapport mensuel est diffusé par le Secrétariat général de l'OMI à tous ses membres.

de vol à main armée traduit sans doute l'inefficacité des mesures déjà prises. L'expérience révèle que le maintien de l'ordre public en mer est particulièrement problématique. Le décloisonnement du monde maritime impose l'adaptation du modèle décisionnel traditionnel et une remise en cause des principes ancestraux qui fondent le commerce par mer. La principale difficulté pour l'OMI est alors de défendre ses compétences dans un système politique décloisonné. Dans ce contexte, l'adoption d'un texte universel sous les auspices de l'OMI présente deux limites : la réticence des États à définir précisément les concepts de piraterie et de vols à main armée et l'inadaptation d'un texte unique dans une situation où il n'existe pas un type de piraterie mais des pirateries multiformes comme en témoigne l'implantation de ces activités dans différentes régions du monde¹⁶⁴⁶.

527. L'accroissement des attaques contre les navires dans le détroit de Malacca a considérablement accéléré les initiatives prises par l'OMI¹⁶⁴⁷. A l'initiative de William O. NEIL, la réunion des États riverains du détroit (Indonésie, Malaisie et Singapour) confirma la difficulté d'appliquer à l'ensemble de ces pratiques une norme globale. En effet, la spécificité de ces pratiques criminelles réside dans la combinaison de facteurs qui rendent un territoire propice à de telles pratiques. L'absence d'un cadre conventionnel contraignant réduit l'Organisation à un rôle purement consultatif. Ses travaux consistent alors, avant tout, à réunir les conditions nécessaires à la mise en place d'accords régionaux¹⁶⁴⁸.

B- La lutte tardive contre les trafics illicites

528. L'environnement maritime favorise le développement de zones de trafic : armes, migrants ou drogues. Dans ce domaine, les premiers travaux de l'OMI concernaient la baraterie¹⁶⁴⁹ et la capture illégale d'un navire ou de sa cargaison¹⁶⁵⁰. Aujourd'hui, l'OMI travaille plus spécifiquement sur les trafics de stupéfiants et de migrants.

B.1-Le trafic de substances illicites

529. Les révolutions technologiques n'ont pas profité uniquement au transport maritime

¹⁶⁴⁶ EKLOF AMIRELL (S.), « La piraterie maritime en Afrique contemporaine », in *Gouverner la mer : États, pirates, sociétés, Politique africaine*, Paris, Édition Karthala, 2009, pp. 97-119.

¹⁶⁴⁷ FRECON (E.), *La réaction des États est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-Guerre froide*, Thèse de Science politique, Institut d'études politiques de Paris, 2007, p.17.

¹⁶⁴⁸ Un Code de bonne conduite pour la Corne d'Afrique a été signé le 29 janvier 2009.

¹⁶⁴⁹ Faute commise dans l'exercice de ses fonctions par le capitaine, maître ou patron d'un navire, à l'origine, la baraterie consistait à naufrager volontairement un navire, pour toucher l'indemnité d'assurance. MERRIEN (J.), *Dictionnaire de la mer*, Paris, 1^{ère} édition, 1958, p.64.

¹⁶⁵⁰ Deux résolutions de l'Assemblée encadrent ce phénomène : Rés A 461 (XI), *Barratry and unlawful seizure of ships and their cargoes*, adoptée par l'Assemblée lors de sa onzième session le 15 novembre 1979 ; Rés A 504 (XII) *Barratry, unlawful seizure of ships and their cargoes and other forms of maritime fraud*, adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session le 20 novembre 1981.

légitime¹⁶⁵¹. Le trafic de substances illicites s'appuie aussi sur l'évolution des flottes. Plusieurs accords internationaux relayèrent les initiatives américaines prises dès les années 1970¹⁶⁵². Tenant compte des textes internationaux déjà conclus, les rédacteurs de la CMB intégrèrent plusieurs dispositions réunies sous l'article 108 intitulé « *Trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes* ». Sans confier la charge à une organisation spécifique, cet article pose toutefois le principe d'une coopération entre les États dans le but d'organiser la répression contre ce type de trafic¹⁶⁵³. Les autres alinéas de cet article concernent principalement l'encadrement du droit de poursuite et d'immobilisation du navire. Ces dispositions encadrent donc l'adoption de mesures par les États côtiers. En haute mer, ce type de contrôle se heurte aux deux principes fondamentaux que sont la souveraineté de l'État du pavillon et la liberté des mers.

530. Sur ces questions, l'OMI doit à la fois protéger les transports maritimes légitimes et faire respecter les principes fondateurs du droit de la navigation. Suite à l'engagement des négociations d'une convention internationale spécifique au sein des Nations Unies¹⁶⁵⁴ et, en réaction aux initiatives unilatérales des États-Unis¹⁶⁵⁵, l'OMI inscrivit la lutte contre le trafic de stupéfiants au programme de travail du Comité FAL à partir de 1987¹⁶⁵⁶. L'adoption de la Convention des Nations Unies contre les trafics illicites de stupéfiants et de substances psychotropes intervint à l'issue de discussions menées au sein de la Commission spécialisée

¹⁶⁵¹ Le terme « transport maritime légitime » est utilisé dans la traduction française des textes émis par l'OMI comme la Rés A 872 (20), Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 5 décembre 1997.

¹⁶⁵² Le premier accord international dédié au contrôle international des drogues était la Convention sur les psychotropes du 21 février 1971.

¹⁶⁵³ La CMB stipule: « *Tous les États coopèrent à la répression du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes auquel se livrent, en violation des conventions internationales, des navires naviguant en haute mer.* », CMB, art.108.

¹⁶⁵⁴ Par sa résolution 39/141 du 14 décembre 1984, l'Assemblée générale des Nations Unies a prié l'ECOSOC de commencer, par l'intermédiaire de la Commission des stupéfiants, la préparation d'un projet de convention contre le trafic illicite de stupéfiants. Il s'agissait d'aborder l'ensemble des aspects du problème en s'intéressant plus spécifiquement aux sujets non traités dans les instruments internationaux existants.

¹⁶⁵⁵ Le Congrès américain adopte, en 1986, le Maritime Drug Law Enforcement. Cette loi prévoit notamment la possibilité pour les autorités américaines d'intervenir sur un navire en haute mer si l'État du pavillon l'y autorise ou ne s'y oppose pas. L'État américain marque ici sa détermination et « *sa volonté farouche de lutter contre le trafic maritime de stupéfiants, quitte à prendre quelques libertés vis-à-vis du droit international en procédant ouvertement à une application extraterritoriale des compétences américaines.* », MOROSOLI (A.), « La répression du trafic de stupéfiants en haute mer », *Actualité et droit international*, Revue en ligne www.ridi.org, 1999, consulté en octobre 2009. Sur le Drug law enforcement Act voir notamment: COSTA (M.E), « Extraterritorial application of the maritime drug law enforcement act in United States v. Suerte », *Temple International and comparative Law*, Vol. 18, 2004, pp. 131-154.

¹⁶⁵⁶ Le Comité FAL a procédé en deux temps avec l'adoption de directives provisoires et l'adoption d'une version révisée de ces directives qui a été approuvée par le Conseil lors de sa quatorzième session extraordinaire en novembre 1987. FAL.5/Circ.1, Prevention of drug smuggling on ships engaged in international traffic. Interim guidelines for use by shipowners, seafarers and others closely involved with the operation of ships, adoptée le 5 février 1987.

de l'ECOSOC. Ses dispositions furent entérinées par les États au cours d'une conférence à laquelle l'OMI n'avait pas participé¹⁶⁵⁷.

531. En 1997, la mise à jour des Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs¹⁶⁵⁸ à bord des navires effectuant des voyages internationaux est devenue un point permanent de l'ordre du jour du CSM. Entérinées par l'Assemblée¹⁶⁵⁹, ces dispositions ont été élaborées par le Comité FAL, qui dépend du CSM, sur la base du document rédigé par la Chambre internationale de transport maritime¹⁶⁶⁰. L'objectif était de répondre à deux types de menace : « *En premier lieu, la menace représentée par la dissimulation de drogues à bord des navires fait que les autorités douanières risquent, en assurant le respect de la loi, de retarder le départ des navires, notamment des navires de charge. En second lieu, le fait que des membres d'équipage puissent être impliqués dans l'abus des drogues menaçant la sécurité du navire.* »¹⁶⁶¹. Les Directives proposent de clarifier le droit d'intervention des services douaniers et de détailler l'évaluation du risque de chargement illicite de marchandises à bord des navires. Les différents aspects de la responsabilité du capitaine et de son équipage sont abordés. En outre, de nombreux détails sont donnés dans le but de faciliter la détection et le traitement d'un trafic illicite à bord. Les Directives sont accompagnées de plusieurs annexes comprenant notamment une liste des produits chimiques essentiels et des précurseurs fréquemment utilisés dans la fabrication de stupéfiants et de substances psychotropes. Le tableau reprend les termes de la Convention des Nations Unies sur le trafic illicite de stupéfiants. Le rôle des autorités douanières est ensuite encadré par un ensemble de principes visant à faciliter le commerce légitime¹⁶⁶². L'objectif est de concilier le contrôle permettant la

¹⁶⁵⁷ La conférence a réuni cent huit États et un grand nombre d'organisations internationales gouvernementales et non gouvernementales pour l'adoption de la Convention le 19 décembre 1988.

¹⁶⁵⁸ Au sujet de ces substances, on considère que : « *outre les matières premières végétales, les producteurs de drogues ont besoin de grandes quantités de produits chimiques pour la fabrication des stupéfiants. Certaines drogues, appelées, drogues de synthèse, sont entièrement à base de produits chimiques. Deux types de produits chimiques sont nécessaires pour la fabrication d'autres drogues ou de substances psychotropes : les précurseurs qui réagissent pour former la molécule du produit final (drogues ou substances psychotropes) et les substances chimiques essentielles qui aident à obtenir le produit (telles que les solvants). Un grand nombre de ces produits sont des substances réglementées en vertu de la Convention de 1988 des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes* ». Rés A 872 (20), Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 5 décembre 1997

¹⁶⁵⁹ Rés A 872 (20), op cit.

¹⁶⁶⁰ Cette traduction correspond au nom anglais de l'International Chamber of Shipping (ICS) créée en 1921. Cette organisation a pour but de représenter des acteurs de l'industrie maritime. Elle regroupe par exemple les propriétaires des deux tiers de la flotte mondiale, <http://www.marisec.org/ics/index.htm> (consulté en juin 2010).

¹⁶⁶¹ Rés A 872 (20), op cit, Para 6.

¹⁶⁶² Rés A 872(20), Annexe II, Équilibre entre le respect de la loi et la simplification des formalités.

détection des trafics illicites et le mouvement des cargaisons à l'entrée et à la sortie du pays. La coopération entre les autorités douanières et le secteur commercial est alors fortement recommandée. Enfin, le document reprend les tendances mondiales selon les régions et les types de substances afin de permettre l'évaluation des risques sur un voyage particulier.

532. La Conférence SOLAS de 2002 pour le renforcement de la sûreté maritime engagea ensuite l'Organisation vers une globalisation de sa démarche. La lutte contre les trafics de stupéfiants ne devait plus être envisagée comme un élément isolé mais comme un facteur combiné de sûreté maritime. Avec l'adoption des résolutions 1373¹⁶⁶³ et 1456¹⁶⁶⁴ du Conseil de sécurité des Nations Unies, les liens étroits entre le terrorisme international et la criminalité transnationale devaient guider l'ensemble des initiatives internationales. La révision des Directives fut confiée au Groupe de travail « Interface Navire/Port » présidé par un américain¹⁶⁶⁵. Ce dernier présenta un document de révision et renvoya la question à un groupe de travail par correspondance, coordonné par la Colombie. L'Assemblée fixa alors les objectifs de cette procédure : il s'agissait de corriger les Directives à la lumière des révisions de la Convention SOLAS suite à l'introduction du chapitre XI-II relatif au renforcement de la sûreté maritime¹⁶⁶⁶. Le CSM adopta les Directives révisées en 2006. Elles ne sont pas fondamentalement différentes des premières mais prennent en compte le développement du droit international relatif au trafic de stupéfiants¹⁶⁶⁷. Leur application repose d'ailleurs sur la Convention de Vienne de 1988¹⁶⁶⁸ et sur les modifications apportées à la Convention SOLAS

¹⁶⁶³ Par la Résolution 1373, le Conseil de sécurité entend cadrer l'action des États au lendemain des attentats terroristes qui ont touché les États-Unis. Il prie les États d'agir pour lutter contre le terrorisme international et la criminalité internationale : « *Note avec préoccupation les liens étroits existant entre le terrorisme et la criminalité transnationale organisée, la drogue illicite, le blanchiment d'argent, le trafic d'armes et le transfert illégal de matières nucléaires, chimiques, biologiques et autres présentant un danger mortel et, à cet égard, souligne qu'il convient de renforcer la coordination des efforts accomplis aux échelons national, sous-régional, régional et international afin de renforcer une action mondiale face à ce grave problème et à la lourde menace qu'il fait peser sur la sécurité internationale.* » Résolution 1373 du Conseil de sécurité adoptée à sa 4385^{ème} séance, le 28 septembre 2001, para4.

¹⁶⁶⁴ Dans la lutte contre le terrorisme international, l'action contre la criminalité devenait une priorité : « *Réuni au niveau des Ministres des affaires étrangères le 20 janvier 2003, réaffirme que : ...empêcher que des terroristes profitent d'autres activités criminelles telles la criminalité transnationale organisée, les drogues illicites et le trafic de drogues, le blanchiment d'argent et le trafic d'armes.* » Résolution 1456, adoptée à sa 4688^{ème} séance, le 20 janvier 2003.

¹⁶⁶⁵ FAL 32/WP.3, Rapport du trafic illicite de drogues et de lutte contre ce trafic : questions de facilitation, Interface Navire/Port, présenté lors de la trente-deuxième session du Comité FAL le 6 juillet 2005. Ce groupe de travail regroupait dix-neuf États membres et plusieurs organisations internationales.

¹⁶⁶⁶ Rés A 985 (24), Révision des Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux (Résolution A 872(20)), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 1 décembre 2005.

¹⁶⁶⁷ Préambule des Directives, MSC 82/24/Add.2, annexe 14, p. 7.

¹⁶⁶⁸ La Convention de Vienne du 20 décembre 1988 est entrée en vigueur sur le plan international le 11 décembre 1990. A la date de janvier 2006, elle comptait 179 États parties dont 87 signataires. Le préambule des directives émises par l'OMI précise : « *La Convention de Vienne de 1988 est désormais largement acceptée par*

en matière de sûreté maritime. En complément de son action, l'OMI a travaillé sur l'élaboration de législations types et de directives types susceptibles de faciliter l'introduction de dispositifs négociés à l'échelle internationale dans les législations nationales. Ces travaux furent menés avec l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime¹⁶⁶⁹ créé en 1997¹⁶⁷⁰. Les efforts des États membres dans ce domaine sont importants et dépassent le seul cadre du chapitre XI-II de la Convention SOLAS, comme le montre une circulaire du CSM adoptée en 2008¹⁶⁷¹.

B.2- Le trafic de migrants

533. L'immigration clandestine à bord des navires de commerce¹⁶⁷² représente un risque maritime non couvert spécifiquement par les conventions de l'OMI. Avec l'adoption de la Convention internationale relative aux passagers clandestins en 1958, le CMI entendait unifier les pratiques nationales et faire reconnaître des principes internationaux susceptibles de régler le problème du débarquement des individus et de la responsabilité des États. Le clandestin a été défini dans la Convention internationale comme « *une personne, qui en un port quelconque ou en un lieu en sa proximité, se dissimule dans un navire ou sans le consentement du capitaine et qui est à bord après que le navire a quitté ce port ou ce lieu* ». Les dispositions de la Convention de Bruxelles définissent la responsabilité des États signataires envers le clandestin¹⁶⁷³ et les obligations du capitaine du navire. Bien que la

la communauté internationale à la suite d'une révision complète de ses dispositions pour tenir compte de la prévention et de l'éradication du trafic illicite de drogues. Pour l'application des présentes Directives, il est donc nécessaire d'avoir une connaissance générale de la Convention de Vienne. » MSC 82/24/Add.2, annexe 14, p. 7.

¹⁶⁶⁹ LEG 96/W.P.4, Projet du Comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-seizième session, présenté le 8 octobre 2009 au Comité juridique, en préparation de sa quatre-vingt-seizième session.

¹⁶⁷⁰ L'objectif de l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) est d'orienter la lutte mondiale contre les drogues illicites et la criminalité internationale. Son travail s'effectue notamment dans le cadre du programme phare des Nations Unies contre le terrorisme. Sa mission consiste principalement à sensibiliser le public aux dangers de l'abus de drogues et à renforcer l'action internationale contre la production et le trafic illicites de drogues ainsi que la criminalité qui y est liée, www.unvienna.org/unov/fr/unodc.html, (consulté en juin 2010).

¹⁶⁷¹ « *A sa quatre-vingt-troisième session (3-12 octobre 2007), le Comité avait examiné la manière de faire avancer les travaux relatifs aux aspects liés à la sûreté de l'exploitation des navires non soumis à la Convention SOLAS et avait constitué de nouveau le Groupe de travail par correspondance sur ces questions, en étant convenu que les directives devraient s'appliquer aux catégories de navires suivantes : navires de commerce ne transportant pas de passagers et navires spéciaux ; navires à passagers, navires de pêche et navires de plaisance.* » MSC.1/Circ.1283, Directives facultatives sur les aspects liés à la sûreté de l'exploitation des navires qui ne relèvent pas du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS.

¹⁶⁷² Sur la question des clandestins à bord des navires de commerce, voit notamment : BASTID-BURDEAU (G.), « Migrations clandestines et droit de la mer », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Editions A. Pédone, 2003, pp. 57-66 ; GAMBINI (H), *De l'embarquement clandestin de passagers à bord des navires de commerce*, Thèse de droit, Université d'Aix-Marseille, 1932.

¹⁶⁷³ Dix-huit États sont signataires de la Convention : La République fédérale d'Allemagne, la Belgique, le Brésil, la cité du Vatican, le Danemark, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Inde, l'Iran, l'Israël, l'Italie, la Norvège, le Pérou, le Portugal, la Suède et la Suisse.

Convention ne soit jamais entrée en vigueur en raison d'un nombre insuffisant de ratifications, elle constitue un socle étroit de principes directeurs¹⁶⁷⁴.

534. Dans le cadre de sa mission, l'OMI considère la question de l'immigration clandestine comme un des volets du concept de sûreté maritime. Elle distingue toutefois le transport de passagers clandestins et le trafic de migrants.

535. Sur la question du transport de passagers clandestins, la difficulté réside dans la conciliation des intérêts des transporteurs, des États et des passagers eux-mêmes¹⁶⁷⁵. La Convention FAL reprenait la définition du clandestin telle que mentionnée dans la Convention internationale de 1958¹⁶⁷⁶. Devant la difficulté à fédérer les organisations internationales et les États autour de la question du transport de clandestins par mer¹⁶⁷⁷, l'OMI devait répondre à l'appel formulé par le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (UNHCR)¹⁶⁷⁸. Selon les recommandations de ce dernier, il s'agissait de garantir l'accueil des migrants et de déterminer le statut du clandestin sur le territoire de l'État du port¹⁶⁷⁹. En effet, l'UNHCR demandait à ce que la différenciation légitime du traitement entre migrants et réfugiés n'intervînt qu'après la réception des individus par l'État du port de débarquement. A cet égard, il souligna que la situation des passagers clandestins dépendait exclusivement de la responsabilité des États et non de celle du capitaine du navire ou de son armement. La prise en compte de ces conclusions n'a pas été immédiate même si l'OMI a cherché à faciliter le débarquement du clandestin¹⁶⁸⁰. Le transport de passagers clandestins par mer pose un ensemble de questions complexes qui justifierait l'adoption d'un cadre conventionnel rénové.

536. Les travaux du Comité FAL ont abouti à l'adoption de Directives sur l'embarquement

¹⁶⁷⁴ A ce jour, la Convention ne compte que dix États parties qui ne permettent pas son entrée en vigueur.

¹⁶⁷⁵ BUZULIER (M.), *Les passagers clandestins*, Mémoire de Master Recherche droit maritime et océanique, Université de Nantes, 2005.

¹⁶⁷⁶ Cette définition reprend les termes de la Convention Internationale relative aux passagers clandestins adoptée à Bruxelles le 10 octobre 1957. Voir aussi : Rés. A 871 (20), Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997.

¹⁶⁷⁷ Rappelons que la Convention de Bruxelles adoptée en 1957 n'est pas entrée en vigueur et que la situation des clandestins dépend de l'autorisation des États portuaires pour accueillir les individus.

¹⁶⁷⁸ Le Haut-Commissariat pour les réfugiés a été créé par l'Assemblée générale des Nations Unies le 14 décembre 1950. Son siège est situé à Genève mais s'appuie sur une structure décentralisée présente dans 118 pays. Sa mission est de coordonner l'action internationale pour la protection des réfugiés et de chercher des solutions aux problèmes des réfugiés dans le monde ; www.unhcr.fr (consulté en juin 2010).

¹⁶⁷⁹ Conclusion N° 53(XXXIX)-1998, Passagers clandestins en quête d'asile, Conclusion sur la protection internationale, 10 octobre 1988 www.unhcr.fr (consulté en juin 2010).

¹⁶⁸⁰ GOY (R.), « Le régime international du passager clandestin », *ADMer*, Tome VI, 2001, pp. 169-183.

d'un clandestin¹⁶⁸¹ considéré comme : « *une personne qui est cachée à bord d'un navire ou d'une cargaison chargée par la suite à bord d'un navire, sans le consentement de l'armateur ou du capitaine ou de toute autre personne responsable, et qui est découverte à bord après que le navire a quitté le port, et est signalée comme passager clandestin par le capitaine aux autorités compétentes.* ». Ces directives détaillent les procédures que doivent suivre les autorités compétentes pour que le retour ou le rapatriement d'un passager clandestin soit effectué dans les meilleures conditions. Les neuf principes généraux qui figurent dans le texte adopté par l'Assemblée renforcent l'idée d'une nécessaire coopération entre l'État d'accueil, le propriétaire du navire, l'équipage, l'État d'embarquement d'origine, l'État du port de débarquement, l'État du pavillon, l'État de nationalité du passager et l'État de transit. L'objectif est de mettre tout en œuvre afin « *d'éviter qu'un passager clandestin soit retenu indéfiniment à bord d'un navire. Dans ce contexte, les pays devraient organiser le renvoi d'un passager clandestin dans un pays approprié en coopération avec le propriétaire du navire* ». Dans cette perspective, le dispositif insiste sur le rôle du capitaine qui a une mission de prévention, d'investigation et d'information¹⁶⁸². La fouille du navire avant l'appareillage et la mise en place d'un dispositif de sûreté contribuent à réduire le risque d'embarquer des clandestins. De plus, le capitaine est chargé de l'identification du passager, ce qui nécessite la coopération des autorités compétentes et c'est précisément sur ce point que le partage des responsabilités est fondamental. Les différents États impliqués doivent alors contribuer à cette identification afin de déterminer les conditions d'accueil du passager clandestin. Le port de débarquement a la responsabilité, le cas échéant, de son rapatriement ou de sa prise en charge notamment lorsque sa présence à bord risque de compromettre la sécurité et l'exploitation du navire¹⁶⁸³. Enfin, les Directives soulignent que le port d'embarquement d'origine doit arrêter et détenir le passager clandestin tant que le navire est dans les limites de la mer territoriale.

537. En 2002, le Comité FAL révisa la Convention FAL afin d'y intégrer des normes et des recommandations relatives à l'encadrement des passagers clandestins¹⁶⁸⁴. Cette révision reprenait les grandes lignes des Directives de 1997 en s'appuyant, d'une part, sur les principes relatifs à la protection internationale reconnus par la Convention des Nations Unies du 18 juillet 1951 et le Protocole du 31 janvier 1967 et, d'autre part, sur le devoir de coopération entre les pouvoirs publics, les autorités portuaires, les propriétaires de navires et

¹⁶⁸¹ Rés. A 871 (20), Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 5 décembre 1997.

¹⁶⁸² Une fiche type de renseignements concernant le passager clandestin est jointe aux Directives.

¹⁶⁸³ Selon les Directives, ce rapatriement pourra être effectué aux frais du propriétaire du navire ou de ses agents.

¹⁶⁸⁴ L'amendement est entré en vigueur le 1^{er} mai 2003.

les capitaines. Le dispositif adopté impose un devoir de prévention des autorités portuaires et des capitaines des navires. Sur ce point, l'amendement prévoit différentes pratiques recommandées pour la mise en place d'un dispositif de sûreté. Les nouvelles dispositions de la Convention visent les conditions de vie du clandestin à bord. Le nouveau texte recommande enfin la notification des cas d'embarquement clandestin au Secrétaire général de l'OMI.

538. Avec la révision de la Convention FAL entrée en vigueur en 2003, deux régimes coexistent : d'une part la Résolution A 871 (20) et d'autre part, le Chapitre IV de la Convention. En vertu des dispositions de la Convention FAL, les États sont tenus de notifier au Secrétaire général les mesures prises à l'échelle nationale pour appliquer les dispositions contraignantes. Ce système permet d'apprécier les conditions de mise en œuvre de la Convention. En plus de ces textes spécifiques, dans le cadre de la Convention SOLAS, le passager clandestin est considéré comme une menace sur la sécurisation des échanges et le Code ISPS intègre l'embarquement de clandestins comme un paramètre d'évaluation de la sûreté du navire¹⁶⁸⁵. L'enchevêtrement de ces textes élaborés chacun dans des contextes très différents affaiblit le dispositif relatif à l'embarquement des clandestins. A l'issue de travaux engagés lors de sa trente-quatrième session, le Comité FAL a proposé une révision de la Résolution de 1997. Les contributions des États étant insuffisantes sur cette question, c'est le Secrétariat de l'OMI qui est chargé d'élaborer un projet qui servira de base aux discussions au sein du Comité. En attendant de telles négociations, l'Assemblée a adopté sur proposition du Comité FAL, une Résolution destinée à clarifier l'articulation entre la Résolution de 1997 et le Chapitre IV de la Convention FAL¹⁶⁸⁶.

¹⁶⁸⁵ L'article 8-9 de la Partie B du Code ISPS mentionne que dans le cadre de l'évaluation de la sûreté du navire il faut « envisager toutes les menaces éventuelles qui pourraient inclure les types d'incidents de sûreté suivants : ...accès ou utilisation non autorisés, y compris la présence de passagers clandestins. ». Cette mention est prévue dans les mêmes termes pour l'évaluation de la sûreté des installations portuaires à la Règle 15-11 de la Partie B du Code ISPS.

¹⁶⁸⁶ La Résolution pose le principe d'une révision substantielle des dispositions de 1997 et précise que « Les dispositions de la résolution A 871 (20) devraient dorénavant être considérées comme étant pertinentes uniquement à l'égard :

- a) des États membres qui ne sont pas des gouvernements contractants à la Convention FAL
- b) des États membres qui sont des gouvernements contractants à la Convention FAL et qui
 - ont notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 1) de la Convention FAL, (eu égard aux normes énoncées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL) qu'ils jugent impossible de se conformer à ces normes ; ou
 - n'ont pas encore notifié au Secrétaire général, conformément à l'article VIII 3) de la Convention FAL, qu'ils ont adopté dans toute la mesure du possible leurs formalités, documents et procédures aux pratiques recommandées qui sont énoncées dans le chapitre 4 de l'Annexe de la Convention FAL »

Rés A 1027 (26), Application et révision des directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (Résolution A 871 (20)), adoptée par l'Assemblée lors

539. Dans un autre registre, le trafic de migrants est défini comme l'action volontaire d'une personne visant à faire entrer sur le territoire d'un État une personne qui n'en a pas la nationalité ou qui n'y est pas résident permanent dans le but d'en retirer des avantages financiers ou matériels. Il peut s'agir d'un trafic organisé à bord d'un navire de commerce dont un équipage est responsable ou à bord d'une autre embarcation où le plus souvent les migrants sont abandonnés à leur sort. Dans ce dernier cas, le trafic de migrants peu ou pas préparés aux périls de la mer est particulièrement meurtrier ; les conditions de transport de ces individus constituent un risque avéré pour la sécurité des vies humaines et des navires. Dans ce contexte, le rôle de l'OMI est de s'assurer de l'applicabilité de ses conventions en la matière. Dès lors, son objectif est de consacrer la responsabilité des États pour le sauvetage et l'accueil de ces individus. Elle doit aussi clarifier la situation des capitaines et armateurs puisque le cas des migrants n'est pas spécifiquement abordé par les conventions SOLAS et SAR. Devant la détérioration de la situation, l'OMI se devait toutefois d'agir afin de renforcer son dispositif.

540. A partir de 1993, l'Assemblée reconnut la nécessité de lutter contre les pratiques dangereuses associées aux transports de migrants par mer¹⁶⁸⁷. Des travaux intersessions furent alors lancés pour évaluer l'ampleur des risques autour de cette question¹⁶⁸⁸. Principalement appuyé par un groupe d'États européens en tête desquels se trouvait l'Italie, le CSM adopta une série de directives visant à organiser la poursuite de ses travaux¹⁶⁸⁹. En parallèle, le Comité spécial de l'ONU sur l'élaboration d'une convention contre la criminalité transnationale organisée se tint à Buenos Aires en août-septembre 1998¹⁶⁹⁰. Compte tenu du temps nécessaire à l'élaboration d'un tel instrument, le CSM adopta des mesures intérimaires

de sa vingt-sixième session, le 18 janvier 2010.

¹⁶⁸⁷ Rés A 773 (18), Application de la sauvegarde de la vie humaine en mer par la prévention et la suppression des pratiques dangereuses associées au trafic d'étrangers par mer, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993.

¹⁶⁸⁸ L'Assemblée adopta une résolution afin de maintenir la question du transport de migrants à l'ordre du jour Rés A 867 (20), Lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997.

¹⁶⁸⁹ MSC 69/ WP.13, MSC 69/WP.13 Add1. relatifs aux pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants illégaux par mer, déposés pour la soixante-neuvième session du CSM, MSC 69/INF.32, Liste des documents parus à l'occasion de la soixante et unième session du CSM, le 25 mars 1999.

¹⁶⁹⁰ Le rapport fait au Conseil de la soixante-neuvième session du CSM mentionne : « *Qu'après des échanges de vues approfondis, le Comité a décidé, en principe, de : fournir des éléments appropriés au Groupe de travail de l'ONU chargé d'élaborer un instrument international concernant le trafic de migrants, y compris par mer, au sujet duquel des travaux de fond seraient entamés à Vienne en janvier 1999, sous les auspices de la Commission de l'ONU pour la prévention du crime et la justice pénale.* ». Le CSM lors de sa soixante-dixième session a fait le rapport de cette réunion afin d'articuler les travaux de l'OMI et de l'ONU sur la question de la migration par mer, C82/3, Examen des rapports du comité de la sécurité maritime, présenté le 2 février 1999 devant la quatre-vingt-deuxième session du Conseil, para 51-2, p. 10

pour lutter contre ces pratiques dangereuses¹⁶⁹¹.

541. La dimension sécuritaire de cette question est moins évidente que le cas de la clandestinité mais elle participe au renforcement des compétences de l'OMI pour protéger le transport maritime légitime et contribuer au maintien de l'ordre public. L'approche globalisée des questions de sûreté pèse sur le transport maritime. L'Organisation participe ainsi au renforcement des dispositifs susceptibles de perfectionner le suivi des navires même si ces procédés ne correspondent pas à l'image libérale que le commerce maritime souhaite maintenir¹⁶⁹².

PARAGRAPHE II : LE PERFECTIONNEMENT DU SUIVI DES NAVIRES

542. Le suivi du navire consiste dans le développement d'outils permettant de localiser et de surveiller le navire dans ses déplacements en vue d'une éventuelle intervention. L'ensemble du dispositif normatif relatif au navire, depuis sa conception jusqu'à son démantèlement, est en partie basé sur la communication de renseignements. Les mesures visant la sécurité de la navigation, la sécurisation des trafics et la protection de l'environnement ont progressivement imposé le fichage des navires (A) et encouragé la mise au point de systèmes de localisation de plus en plus performants (B).

A- Le fichage des navires et l'accès aux informations

543. L'État du pavillon qui octroie librement sa nationalité au navire¹⁶⁹³ a l'obligation, en vertu de la CMB, de l'enregistrer¹⁶⁹⁴. Dans la mer territoriale de l'État côtier, ce dernier peut exiger la communication de données sur le fondement de l'article 21 de la CMB sur les lois et règlements de l'État côtier relatifs au passage inoffensif. La conception traditionnelle du pavillon est toutefois remise en cause par la fragilité des liens qu'il entretient avec son navire.

¹⁶⁹¹ Ainsi le rapport fait au Conseil par le CSM mentionne : « *Qu'après des échanges de vues approfondis, le Comité a décidé, en principe, de : ...diffuser une circulaire indiquant aux Gouvernements Membres les mesures intérimaires qu'ils pourraient prendre en attendant que le Groupe de travail de l'ONU achève ses travaux sur un nouvel instrument, en vue de lutter contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants illégaux par mer.* », C 82/ 3,op cit, p. 10.

¹⁶⁹² Les questions relatives au fichage des navires et la politique de l'OMI en matière de sûreté maritime sont intimement liées comme en témoigne l'engagement pris par les États lors de la Conférence de Londres en 2002. Résolution 10 de la Conférence, mise en œuvre rapide de l'identification et du suivi des navires à grande distance, adoptée le 12 décembre 2002.

¹⁶⁹³ La CMB stipule : « *Chaque État 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.* », CMB, art.91. Sur la nationalité des navires, voir notamment : KAMTO (M.), « La nationalité des navires en droit international » in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Éditions A. Pédone, 2003, pp. 343-373.

¹⁶⁹⁴ La CMB précise : « *Tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon...en particulier tout État tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon...* », CMB, art.94.

L'ensemble du dispositif fondé sur la liberté des mers est alors affaibli¹⁶⁹⁵. L'incapacité pour un État côtier de réunir des informations sur le navire, au delà de sa juridiction, sans recourir à l'État du pavillon justifie alors l'exploitation d'une banque de données internationale. L'enjeu consiste à réunir les informations relatives à un navire afin de lui associer une trace susceptible de servir à la détection d'une anomalie ou d'une infraction.

544. L'identification internationale d'un navire se matérialise d'abord par la numérotation OMI¹⁶⁹⁶. Inscrit sur son certificat d'immatriculation et sur les autres certificats délivrés en vertu des conventions, ce numéro d'identification permanent établit un lien continu entre le fichier général et le navire¹⁶⁹⁷. Cette mesure concerne les navires de plus de cent tonnes effectuant une navigation internationale, à l'exception principalement des navires de guerre, des navires de plaisance et des navires de pêche. L'intégration du dispositif au Chapitre XI-1 de la Convention SOLAS¹⁶⁹⁸ l'a rendu obligatoire à partir du 1^{er} janvier 1996. Depuis lors, le fichier est administré par le Lloyd's Register et l'OMI qui ont, chacun, la faculté de délivrer un numéro aux navires neufs ou existants¹⁶⁹⁹. L'affichage du numéro d'identification est précisément encadré afin de garantir sa visibilité¹⁷⁰⁰ et son accessibilité¹⁷⁰¹. L'émergence du concept de sûreté maritime a donné une nouvelle dimension au fichage OMI qui manquait de

¹⁶⁹⁵ SLIM (H.), « Les pavillons de complaisance », in *Le Pavillon*, Colloque international de l'institut de droit économique de la mer des 2 et 3 mars 2007, Paris, Éditions A Pédone, 2008, p. 94.

¹⁶⁹⁶ Le système de numérotation OMI a pour objet d'offrir un moyen permettant d'identifier les navires par un numéro unique. Son objectif affiché est d'améliorer la sécurité maritime, de mieux prévenir la pollution et de faciliter la prévention de la fraude maritime. Cette formule a été adoptée sur la base du volontariat en 1987 par l'Assemblée de l'OMI, Rés A 600 (15), Système de numéros OMI d'identification des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa quinzième session le 19 novembre 1987.

¹⁶⁹⁷ La résolution de l'Assemblée précise l'objectif de ce dispositif : « *convaincue que l'attribution à un navire d'un numéro d'identification permanent qui resterait inchangé en cas de transfert du pavillon et serait porté sur les certificats du navire contribuerait à renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution des mers et à prévenir la fraude maritime* », Rés A 600 (15), op cit.

¹⁶⁹⁸ Règle 3 du Chapitre XI-1 Mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime de la Convention SOLAS.

¹⁶⁹⁹ Notons que ce dispositif est étendu aux compagnies qui peuvent obtenir de l'État du pavillon un numéro d'identification : « *Administrations which have decided to implement the scheme are invited to assign all appropriate companies and registered owners managing ships entitled to fly their flags, or cause them to be assigned, the IMO unique company and registered owner identification number and to insert them on ships certificates* », MSC 160 (78), Adoption of the IMO unique company and registered owner identification number scheme, adoptée par le CSM lors de sa soixante-dix-huitième session, le 20 mai 2004.

¹⁷⁰⁰ L'inscription sur l'extérieur du navire doit être apposée : « *dans un endroit visible soit à l'arrière du navire, soit sur les deux côtés de la coque, au milieu du navire à bâbord et tribord, au-dessus de la ligne de charge maximale assignée ou sur les deux côtés de la superstructure, à bâbord et tribord ou sur la façade de la superstructure, ou, dans le cas des navires à passagers, sur une surface horizontale visible depuis les airs* », Rés A 600 (15), Système de numéros OMI d'identification des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa quinzième session le 19 novembre 1987.

¹⁷⁰¹ Cette mesure concerne principalement les autorités chargées des inspections pour lesquelles le numéro doit être inscrit : « *dans un endroit facilement accessible soit sur l'une des cloisons transversales d'extrémité des locaux de machines, tels que définis dans la règle II-3.30, soit sur l'une des écoutilles ou, dans les cas des navires-citernes, dans la chambre des pompes ou, dans le cas de navires dotés d'espaces rouliers, tels que définis dans la règle II-2/3.41, soit sur l'une des cloisons transversales d'extrémité des espaces rouliers.* », Rés A 600 (15), op cit.

transparence.

545. La mise en place du Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS)¹⁷⁰² prévoit un meilleur accès aux données relatives à la navigation maritime. Ces données ne sont pas uniquement centrées sur le navire mais aussi sur son exploitation et son environnement. L'adoption de ce système découle de l'entrée en vigueur du Code ISPS bien qu'il ne soit plus exclusivement dédié aux questions sécuritaires. En collectant le maximum de données, l'OMI entend centraliser les informations sur le transport maritime afin d'en faciliter la diffusion. Cette initiative lui a permis aussi de développer ses compétences et d'investir une mission d'administration qu'elle partageait auparavant avec les administrations nationales comme EQUASIS¹⁷⁰³ et les organismes reconnus tels que le Lloyd's Register/Fairplay.

546. L'ambition de l'OMI est de diffuser un ensemble de données qui correspond à ses travaux et aux différents textes contraignants adoptés par ses États membres. L'information vient en appui du droit grâce à la communication des niveaux de mise en œuvre et des pratiques. Dans le cadre des conventions internationales, l'OMI est chargée de collecter ces informations¹⁷⁰⁴ qui sont ensuite en partie intégrées à la banque de données. Son initiative consiste alors à mettre en place un nouveau mode de gestion de ces informations qui permet une diffusion contrôlée des données communiquées par les États membres. Après la mise en service du système, en 2005¹⁷⁰⁵, son alimentation a été confiée aux États membres et au personnel de l'OMI. En tant qu'administrateur, sa tâche consiste principalement à gérer l'accès au site internet par l'attribution de comptes d'utilisation¹⁷⁰⁶. Cet accès permet aux

¹⁷⁰² GISIS correspond à la traduction anglaise Global Integrated Shipping Information System.

¹⁷⁰³ Issu d'une initiative de l'administration française et de la Commission européenne, le système EQUASIS est fondé sur la participation de tous les professionnels maritimes (armateurs, chargeurs, assureurs, sociétés de classification, agents de port, brokers...)

¹⁷⁰⁴ Toutes les conventions de l'OMI prévoient la communication de plusieurs données. Pour exemple, l'article 3 de la Convention SOLAS et l'article 11 de la Convention MARPOL énumèrent les informations relatives à leur mise en œuvre. La règle 21 de la Convention SOLAS relative aux accidents : « *Chaque Gouvernement contractant s'engage à transmettre à l'Organisation toute information pertinente concernant les conclusions de ces enquêtes* ». L'article 7 de la Convention de Hong-Kong sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, signée en 2009, stipule : « *Si des installations de recyclage de navires obtiennent l'autorisation d'une partie, cette partie communique à l'Organisation, si celle-ci le demande, et aux parties qui en font la demande les informations pertinentes, au regard de la présente Convention, sur la base desquelles elle a pris la décision d'accorder une autorisation. Les informations sont échangées promptement et en temps opportun* » Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p. 595.

¹⁷⁰⁵ Lettre circulaire 2639 adressée aux États membres le 8 juillet 2005.

¹⁷⁰⁶ Plus précisément, l'administrateur est habilité à : créer des comptes utilisateurs, modifier les renseignements relatifs aux comptes nouveaux et existants, créer ou modifier les mots de passe pour les comptes utilisateurs nouveaux et existants, accorder ou modifier les prérogatives liées aux comptes utilisateurs nouveaux et existants, supprimer les comptes utilisateurs et modifier le mot de passe du compte administrateur. Selon ses propres chiffres, le Secrétariat a validé la création de 300 comptes administrateurs et le site enregistre 12000 utilisateurs

États membres de mettre à jour les données en ligne. Selon nous, la faiblesse de ce système réside dans l'utilisation libre du système par les membres : en effet, une fois le compte attribué, l'OMI se décharge de toute responsabilité concernant la vérification des données intégrées dans le système¹⁷⁰⁷. Enfin, la base de données n'est pas exhaustive même si l'enrichissement de ses rubriques est constant.

547. Les neuf modules d'origine ont été maintenus. Parmi ces catégories, seuls sept sont accessibles au public. Le premier module sur la sûreté maritime réunit les renseignements communiqués au titre de la règle XI-2/13 de la Convention SOLAS¹⁷⁰⁸ : il permet un recensement des attaques¹⁷⁰⁹. Cette rubrique représente à elle seule 80% des visites sur le site GISIS¹⁷¹⁰. Le second module sert à répertorier les accidents et les incidents en mer qui sont triés selon qu'ils mettent en cause un navire de commerce ou un navire de pêche ; les rapports d'enquête et leur analyse¹⁷¹¹ y figurent. Le troisième module sur les installations portuaires est alimenté par les États¹⁷¹². La quatrième rubrique reprend les données communiquées par les États du pavillon sur les organismes reconnus¹⁷¹³. Le cinquième module est destiné à l'accès des déclarations de conformité relatives au système d'évaluation de l'état du

inscrits et environ 6000 pages consultées par jour.

¹⁷⁰⁷ Comme le précise la circulaire émise par le Secrétariat : « Si le GISIS est censé contenir en principe des renseignements précis, il ne faut pas écarter la possibilité d'omissions ou d'inexactitudes. L'Organisation maritime internationale, son secrétariat ou ses fonctionnaires ne peuvent être tenus pour responsables de l'inexactitude, du caractère incomplet, des omissions, de l'absence de mise à jour ou de toute erreur concernant les données affichées dans le GISIS, ou au regard de la gestion, de l'exploitation ou de l'utilisation du GISIS. L'Organisation maritime internationale, son secrétariat ou ses fonctionnaires ne peuvent être tenus pour responsables d'un préjudice quelconque, que celui-ci soit direct, indirect ou consécutif, causé à toute personne ou société résultant des renseignements affichés sur le GISIS, ou consécutif à l'utilisation des renseignements contenus dans cette base de données, ou au fait que l'on se soit fié à l'exactitude, l'exhaustivité ou l'actualisation des données. », Manuel destiné à l'Administration concernant l'utilisation des moyens de notification ainsi que la clause de non-responsabilité.

¹⁷⁰⁸ En vertu de cette règle, les administrations sont tenues de communiquer les coordonnées des autorités compétentes et les plans de sûreté portuaire.

¹⁷⁰⁹ Lors de sa soixante-cinquième session, le CSM a chargé le Secrétariat de diffuser, à compter du 31 juillet 1995, des rapports mensuels sur tous les actes de piraterie et de vols à main armée à l'encontre des navires qui étaient signalés à l'Organisation ; en outre, le Secrétariat a reçu la mission de publier tous les trois mois des rapports de synthèse accompagnés d'une analyse mesurant la fréquence des incidents, leurs caractéristiques plus ou moins nouvelles et leur évolution. Le Secrétariat est aussi chargé d'élaborer chaque année un résumé de tous les actes et vols à main armée commis à l'encontre des navires au cours de l'année précédente et signalés à l'Organisation sur la base de l'heure et du jour où les incidents se sont produits. MSC4/ Circ 50.

¹⁷¹⁰ Valeur communiquée par le Secrétariat au CSM MSC 83/27, Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS), note du Secrétariat point 27 de l'ordre du jour de la quatre-vingt-troisième session du CSM, le 31 juillet 2007.

¹⁷¹¹ MSC-MEPC.3/Circ1 annexe 1SITREP et MSC-MEPC. 3/Circ.1 L'ensemble de ces données sont directement communiquées par les États membres et l'analyse des rapports d'enquête émane du Sous-comité d'application des instruments obligatoires par l'État du pavillon.

¹⁷¹² Lettre Circulaire n°2683, Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) base de données sur les installations portuaires de réception, émise le 30 novembre 2005.

¹⁷¹³ Les autorisations, leurs mises à jour et les accords dans leur version intégrale sont accessibles, MSC/Circ. 1010-MEPC/Circ.382, Communication des informations sur les autorisations des organismes reconnus, 10 juillet 2001.

navire¹⁷¹⁴. La sixième catégorie porte sur l'identification des navires, elle est réservée aux États membres de l'OMI ; cette rubrique permet notamment la consultation des informations nécessaires à l'obtention du numéro permanent OMI¹⁷¹⁵ ; en outre, le système GISIS contient des renseignements sur les simulateurs pouvant être utilisés dans le cadre de la formation maritime ; cette rubrique dépend directement de la mise à jour des États membres qui sont priés de préciser la localisation, le type et les modalités d'ouverture des formations maritimes intégrant l'usage de simulateurs¹⁷¹⁶. Les informations relatives au matériel de prévention de la pollution sont réunies dans une septième rubrique : ces données portent sur le matériel de prévention de la pollution que les gouvernements ont mis à l'essai et approuvé¹⁷¹⁷, sur le matériel de prévention de la pollution destiné aux eaux de cale de la tranche des machines des navires ainsi que sur la spécification normalisée des incinérateurs de bord¹⁷¹⁸. Enfin, les points de contact des États du pavillon sont répertoriés dans une rubrique spécifique. Le système s'est ensuite largement étoffé avec l'apparition de nouveaux modules : ils sont relatifs aux difficultés liées aux transports de marchandises dangereuses, aux incidents de piraterie notifiés, à l'état des instruments, aux caractéristiques des navires, au plan de distribution LRIT¹⁷¹⁹, à la base de données sur les produits chimiques en vrac, au contrôle par l'État du port¹⁷²⁰ et enfin à la piraterie et aux vols à main armée. Plusieurs autres modules sont en cours d'élaboration et correspondent aux actions prioritaires du plan de travail de l'Organisation: les cas des migrants illégaux signalés, les cas d'embarquements clandestins signalés (RSI), les prescriptions relatives à la sécurité, à la sûreté et à la prévention de la pollution et les questions de radiotéléphone-COM SAR¹⁷²¹.

548. La mise en place d'un tel système au sein de l'OMI est un effort considérable qui appuie la mise en œuvre des normes et le suivi des navires. Les travaux du Secrétariat dans ce

¹⁷¹⁴ MEPC 1/Circ. 395, Base de données électroniques pour la mise en œuvre du système d'évaluation de l'État du navire, adoptée le 2 juillet 2002.

¹⁷¹⁵ MSC/84/23, Système mondial intégré de renseignements maritimes, point 23 de l'ordre du jour de la quarante-quatrième session du CSM, 14 mars 2008.

¹⁷¹⁶ MSC.1/Circ.1209, Renseignements sur les simulateurs pouvant être utilisés dans le cadre de la formation maritime, 22 mai 2006.

¹⁷¹⁷ Il s'agit, conformément à la circulaire MEPC 5/ Circ 9, des systèmes de filtrage des hydrocarbures, de détecteurs d'hydrocarbures, de détecteurs d'interface hydrocarbures/eau et d'installations de traitement des eaux usées. MEPC 5/Circ 9, Matériel de prévention de la pollution prescrit aux termes de MARPOL 73/78, adoptée le 31 août 2005.

¹⁷¹⁸ MEPC 5/Circ 8, Équipement de prévention de la pollution requis aux termes de MARPOL 73/78, adoptée le 17 décembre 2004.

¹⁷¹⁹ Abréviations pour Long Range Identification and Tracking.

¹⁷²⁰ La résolution A 787(19), Procédures pour le contrôle par l'État du port, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 23 novembre 1995.

¹⁷²¹ FSI 17/19, Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS), Note du Secrétariat, présentée au Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon lors de sa dix-septième session le 13 février 2009.

domaine dépendent pleinement de la contribution et de l'utilisation des États membres comme l'a souligné l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session¹⁷²². Au-delà d'un simple transfert de données, les États membres de l'OMI ont orienté leurs travaux vers une prise en main plus complète de la conduite des navires.

B- La prise en main de la conduite des navires

549. La question de la localisation des navires revêt d'une part un intérêt essentiel pour la communication entre navires et la prévention des accidents maritimes et contribue d'autre part au renforcement de la surveillance de la terre sur les activités maritimes et de l'interface terre/mer. Les progrès technologiques offrent la possibilité d'accroître cette surveillance. L'OMI y trouve deux avantages : répondre au souci d'une protection accrue des échanges maritimes dans le cadre de la sûreté maritime et associer ce dispositif à la sécurité maritime et la protection du milieu marin. Dans ce domaine, la progressivité des choix opérés par les États membres de l'Organisation dépend presque de la disponibilité et de l'accessibilité des technologies. On distingue alors l'ère de la télécommunication avec le système d'identification automatique (B.1) et la démocratisation des liaisons satellites avec le système d'identification et de suivi des navires à grande distance(B.2).

B.1-Une prise en main limitée : le système d'identification automatique

550. Au-delà des travaux de l'Organisation dans le champ de la communication d'urgence en cas de péril, la prise en compte du concept de sûreté maritime pousse les membres de l'OMI à proposer la mise en place d'outils de surveillance des trafics. Le système AIS, étudié par le CSM en 1998¹⁷²³, consiste à fournir automatiquement et continuellement aux navires et aux stations côtières les informations nécessaires à une navigation efficace dans le respect des règles de sécurité maritime et de protection du milieu marin.

551. Proposé par l'Association internationale pour la signalisation maritime, le système AIS permet une circulation des informations d'un navire vers un autre navire ou vers une installation côtière. Outil de radiocommunication basé sur les ondes Very High Frequency (VHF), sa portée est limitée à environ 30 milles nautiques selon le niveau de propagation des ondes. Ses fonctions de diffusion et d'enregistrement concernent principalement l'identité, la

¹⁷²² A1929 (26), Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS) adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session en décembre 2009.

¹⁷²³ CSM 69/22/Add1Rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa soixante-neuvième session, Annexe 1 à 13 du rapport du CSM, 25 mars 1999.

position, le cap, la destination et la vitesse du navire¹⁷²⁴. Il est devenu un outil de gestion essentiel du trafic afin de sécuriser la circulation des navires.

552. La règle 19 du chapitre V de la Convention SOLAS prévoit que : « *tous les navires d'une jauge brute égale ou supérieure à 300 qui effectuent des voyages internationaux, les navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à 500 et qui n'effectuent pas de voyages internationaux et les navires à passagers, quelles que soient leurs dimensions doivent être équipés d'un système d'identification automatique* »¹⁷²⁵. La mise en conformité des navires a été toutefois progressive puisqu'elle s'est déroulée de juillet 2002 à juillet 2008. L'ensemble du dispositif renvoie à des directives de l'Organisation¹⁷²⁶ que l'Assemblée a adoptées en 2002¹⁷²⁷. Outre la détection par les radars avec l'aide au pointage radar automatique (APRA) de plusieurs navires sur un plan d'eau, l'AIS permet d'identifier précisément un navire et d'informer un équipage ou les stations terrestres de ses caractéristiques, de sa route et des conditions générales de navigation¹⁷²⁸. Il s'agit donc bien d'une mission de surveillance et de suivi des navires dont les atouts principaux sont l'automatisation des contacts, l'établissement d'un lien constant avec la terre à proximité des côtes et la pertinence des données diffusées¹⁷²⁹.

553. Bien que son utilisation soit intrinsèquement liée à la prévention des accidents maritimes, les États membres de l'OMI considèrent que l'AIS offre un appui technologique intéressant en vue de protéger le territoire contre des actes criminels¹⁷³⁰. Les amendements

¹⁷²⁴ Les données sont largement diffusées sur internet : <http://www.marinetraffic.com/ais/>, (consulté en juin 2010)

¹⁷²⁵ Le chapitre V de la Convention SOLAS concerne les prescriptions relatives à l'embarquement des systèmes et du matériel de navigation à bord. Le texte détaille les différents outils nécessaires à la navigation par catégorie de navires. Après l'énonciation des matériels communs à l'ensemble des navires comme le compas magnétique, le taximètre ou les cartes marines, la Convention SOLAS contient des prescriptions pour tous les navires selon que leur jauge brute est supérieure ou égale à 150, à 300, à 500, à 10000 ou à 50000. Plus la capacité du navire est grande et plus les équipements sont cumulés.

¹⁷²⁶ Convention SOLAS, Chap. V, Règle 19 Point 2.4.7.

¹⁷²⁷ Rés A 917 (22), Directives pour l'exploitation à bord des navires des systèmes d'identification automatique, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 25 janvier 2002.

¹⁷²⁸ Le navire communique son identité, sa position, sa route, son cap et sa vitesse. Les stations terrestres diffusent des renseignements sur les navires présents dans la zone, les dangers et les données portuaires.

¹⁷²⁹ Conformément à la Convention SOLAS, quatre missions sont dévolues au système AIS : fournir automatiquement aux stations côtières, aux autres navires et aux aéronefs équipés du matériel approprié, des renseignements, notamment l'identité du navire, son type, sa position, son cap, sa vitesse, ses conditions de navigation ainsi que d'autres renseignements liés à la sécurité, recevoir automatiquement de tels renseignements des navires équipés du même matériel, surveiller et suivre les navires et enfin échanger des données avec les installations à terre.

¹⁷³⁰ Ainsi, le Groupe de travail intersession du CSM sur la sûreté maritime réuni les 11 et 15 février 2002 a constaté que : « *le fait que les AIS offrent d'excellentes possibilités pour l'identification rapide des navires en mer, ce qui améliorera la sûreté maritime.* », MSC75/17/12, Prévention et répression des actes de terrorisme à l'encontre des transports maritimes, document présenté par l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Irlande, l'Italie, le Portugal et la Suède, lors de la soixante-quinzième session du CSM le 12 avril 2002.

aux Directives pour l'exploitation du système d'identification automatique ont confirmé son utilité pour alerter un autre navire ou une autorité. La révision des Directives prévoit les cas où le dispositif peut produire les effets inverses en facilitant les atteintes à la sécurité ou la sûreté du navire¹⁷³¹.

554. Au-delà des limites de portée, la principale contrainte liée à la mise en place d'un tel système reste toutefois l'équipement des navires et des installations côtières. Maintenant largement répandue, son utilisation facilite toutefois la collecte, la diffusion et l'utilisation des données pertinentes pour réduire les risques inhérents à la navigation maritime. Devant la recrudescence des actes de piraterie, leur sophistication et l'élargissement des zones à risques, l'OMI ne peut que reconnaître les limites des AIS dans la perspective d'élargir la prise en main de la conduite des navires.

B.2-Une prise en main élargie : le système d'identification et de suivi à grande distance

555. Lors de la Conférence diplomatique de 2002, la question de l'identification et du suivi des navires à grande distance fut inscrite au programme de travail de l'OMI¹⁷³². Sous la pression des initiatives américaines en matière de protection du territoire national contre la menace terroriste¹⁷³³, le Système d'identification et de suivi à grande distance(LRIT)¹⁷³⁴

¹⁷³¹ La révision concerne le démarrage de l'AIS et le paragraphe 21 prévoit désormais la possibilité de mettre le système AIS hors circuit lorsque : « *un incident lié à la sûreté est imminent* ». Ainsi, La possibilité de mettre le système hors circuit est maintenue mais désormais soumise à une obligation pour le capitaine de motiver sa décision auprès de l'autorité compétente sauf si cette communication constitue un risque supplémentaire pour la sécurité ou la sûreté, Rés 956 (23), Amendements aux directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 26 février 2004.

¹⁷³² La résolution 10 de la conférence a prié les États membres de prendre en priorité des mesures nécessaires pour donner effet au développement de l'identification et du suivi des navires à grande distance.

¹⁷³³ Le Maritime Transportation Security Act adopté en 2002 prévoit: « *The Secretary may develop and implement a long range automated vessel tracking system for all vessels in United States waters that are equipped with the Global Maritime Distress and Safety System or equivalent satellite technology. The system shall be designed to provide the Secretary the capability of receiving information on vessel positions at interval positions appropriate to deter transportation security incidents. The secretary may use existing maritime organizations to collect and monitor tracking information under the system*». Les États-Unis s'appuient sur leur expérience et la mise en place de ce type d'outil dans le cadre des opérations de sauvetage pour proposer cette formule aux membres de l'OMI afin de renforcer son utilisation. L'objectif est pour eux de permettre la généralisation de leur système de protection à l'échelle internationale. Comme le souligne leur document présenté au CSM en 2005, le gouvernement américain est convaincu que ce dispositif est nécessaire pour la sûreté maritime dans le monde et que l'amendement qu'il propose répond d'une manière « équilibrée » aux besoins des États du pavillon, des ports et des États côtiers. Les mesures mises en place aux États-Unis avec les attentats terroristes de 2001 permettent la reconnaissance du privilège des États côtiers à être informés des mouvements de navire à proximité de côtes. Ainsi, les navires battant pavillon étranger doivent donner un préavis de 96 heures avant leur arrivée dans un port des États-Unis et informer de leur position lorsqu'ils croisent à moins de 2000 milles des côtes américaines. En effet, le gouvernement américain considère qu'un navire naviguant à 20 nœuds parcourra 2000 milles en 96 heures et dans le cas d'une intervention nécessaire, cette prescription permettra à une administration de disposer du temps nécessaire pour prendre des mesures. MSC 80/5/8, Mesures pour renforcer la sûreté maritime, identification et suivi des navires à grande distance, Document présenté par les États-Unis le 4 mars 2005. Sur les mesures internes prises par les États-Unis voir :

s'imposa progressivement en Europe pour finalement être considéré comme une priorité par l'OMI. L'objectif était de pister les navires afin de déceler des comportements inhabituels et de réagir le plus efficacement possible.

556. Les organes techniques de l'OMI travaillèrent sur la base de plusieurs exigences spécifiques relatives aux conditions de diffusion des informations. Il fallait, tout d'abord, déterminer différentes classes d'utilisateurs. Le dispositif prévoyait une mise hors tension à bord dans le cas où l'administration estimerait que la réception des informations par un autre gouvernement contractant était de nature à compromettre la sécurité ou la sûreté du navire ou de l'administration. Le système permettait enfin d'empêcher un État côtier nommément désigné de recevoir des informations LRIT lorsque l'administration en faisait la demande, même si l'État côtier était normalement en droit de recevoir ces informations. L'ensemble du dispositif a fait l'objet d'âpres débats puisque, suite à la proposition d'amendement de la Convention SOLAS émise par les États-Unis¹⁷³⁵, le Sous-comité COMSAR décida la constitution d'un groupe de travail intersession. Les objectifs de ce dernier étaient d'accélérer les négociations sur le LRIT.

557. Finalement en 2006, une résolution adoptée par le CSM amenda le chapitre V de la Convention SOLAS sur la sécurité de la navigation¹⁷³⁶. Le système LRIT n'est donc pas uniquement destiné au maintien de la sûreté des navires mais à des fonctions plus larges qui intègrent la sécurité de la navigation et la protection de l'environnement¹⁷³⁷. Son dispositif permet aux États côtiers de détecter un navire en recevant son identification et sa position. Pour préserver la confidentialité des données, compte tenu de la sensibilité commerciale des renseignements, le service est exclusivement réservé aux autorités des États membres de la

CAIRNS (W.-R.), « AIS et Long range identification and tracking », *The journal of navigation*, the Royal Institute of navigation, Londres, n°58, 2005, pp. 181-189.

¹⁷³⁴ Long Range Identification Tracking (LRIT)

¹⁷³⁵ Lettre circulaire n°2595 du 10 novembre 2004 par laquelle le MSC notifie que les États-Unis ont soumis à l'examen des membres de l'OMI et des gouvernements contractants une proposition d'amendement à la Convention SOLAS. A sa neuvième session, le sous-comité COMSAR a proposé des modifications de cet avant-projet d'amendement au chapitre XI-2 de la Convention SOLAS pour les communiquer à la quatre-vingtième session du CSM afin que ce dernier en prenne note en tant que point de départ pour des échanges de vues et des travaux plus approfondis.

¹⁷³⁶ Le texte définitif des amendements proposés au chapitre V de la Convention SOLAS concernant l'identification et le suivi des navires à grande distance, qui auparavant avait été établi par le Groupe de travail sur la sécurité maritime a été adopté à l'unanimité par la résolution MSC 202(81).

¹⁷³⁷ La question de la place du système LRIT dans la Convention SOLAS a été longuement débattue compte tenu des pressions en faveur de la conception américaine qui, pour mettre en place le plus rapidement possible ce dispositif, ne le destinait qu'à être utilisé dans le cadre de la sûreté précisant qu'il convenait de mettre l'accent sur cette dimension. Pourtant une majorité de délégations qui ont pris la parole au cours de la quatre-vingtième session du CSM ont insisté sur la décision prise lors de la soixante-dix-neuvième session du CSM d'utiliser le LRIT pour la recherche et le sauvetage. Selon eux, le système doit avoir d'autres applications en matière de sécurité et d'environnement pour revêtir une dimension généralisée à tous les domaines d'intervention de l'OMI.

Convention SOLAS. Son fonctionnement est strictement encadré sur des points sensibles comme les systèmes de collecte, de stockage et de diffusion des données. Les dispositions de la Convention SOLAS sont d'ordre général. Les modalités de la mise en œuvre et du fonctionnement du système sont ensuite définies par un ensemble de plusieurs résolutions adoptées par le CSM¹⁷³⁸.

558. La Règle 19-1 du Chapitre V de la Convention SOLAS prévoit une très large application aux navires de charge d'une jauge brute égale ou supérieure à trois cents, à tous les navires à passagers et à toutes les unités mobiles de forage au large. A l'exclusion des cas où les renseignements font l'objet d'une protection spécifique en vertu du droit international¹⁷³⁹, le dispositif organise une diffusion automatique des données sur l'identité du navire, sa position ainsi que les dates et heures de ces relevés. Le réceptionnaire des données peut être soit l'État du pavillon soit l'État côtier si le navire déclare son intention de rentrer dans un de ses ports ; il en va de même si le navire se trouve dans une zone sous sa juridiction. Les données ne sont en revanche pas diffusables à un État côtier si le navire se trouve dans les eaux territoriales d'un autre État. Les données sont ensuite soumises à un cadre qui permet leur protection conformément aux principes commerciaux¹⁷⁴⁰.

¹⁷³⁸ Selon le CSM, ces résolutions doivent être lues « *parallèlement à la règle V/19-1 de la Convention SOLAS et aux normes de performance et prescriptions applicables révisées à l'identification et au suivi des navires à grande distance* ». Il s'agit des textes suivants : Rés MSC 263(84) relative aux normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance, Rés A 694(17) Prescriptions générales applicables au matériel radioélectrique de bord faisant partie du Système mondial de détresse et de sécurité en mer et aux aides électroniques à la navigation, Rés A 813 (19) Prescriptions générales relatives à la comptabilité électromagnétique de tous les équipements électriques et électroniques des navires, Rés MSC 216 (82) Adoption d'amendements à la Convention de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée, qui stipule, dans les amendements formulés à l'annexe 1 (amendements 50 à 52) qu'une rubrique visant à indiquer la conformité des systèmes d'identification et de suivi des navires à grande distance doit être insérée dans la fiche d'équipement des navires concernés, Rés MSC 221(82) Adoption d'amendements au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse qui stipule que l'amendement formulé en annexe requiert une mention spécifique sur la fiche d'équipement, Rés MSC 222 (82) Adoption d'amendements au Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse et Rés MSC 227(82) Adoption d'amendements au Protocole de 1988 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

¹⁷³⁹ A ce titre, les États contractants de la Convention SOLAS ont émis une mise en garde relative à la distribution des données. Dans le cadre du plan de distribution, les données diffusées par les centres nationaux, régionaux et communs sont considérées comme des déclarations unilatérales exclusivement utilisées aux fins de la règle 19-V de la Convention SOLAS et non dans le cadre de revendications territoriales ou dans le cadre de conflits de souveraineté. En outre, la mise en garde précise à l'instar de la Convention SOLAS que: « *Les données ou les renseignements se rapportant aux zones géographiques définies dans le plan de distribution des données LRIT ne devaient pas porter atteinte aux droits, à la juridiction ou aux obligations des États qui découlent du droit international concernant, en particulier, le plateau continental, les régimes juridiques de la haute mer, la zone économique exclusive, la zone contiguë, les mers territoriales, les eaux intérieures ou les détroits servant à la navigation internationale et les voies de circulation dans les eaux archipélagiques.* », MSC1/ Circ. 1256, appendice, Mise en garde devant être affichée sur le plan de distribution des données LRIT, adoptée par le CSM le 5 juin 2008.

¹⁷⁴⁰ La Convention SOLAS précise que les gouvernements doivent à tout moment : « *reconnaître et respecter le*

559. La Règle 19 du Chapitre V de la Convention SOLAS prévoit un dispositif par étapes qui permet de sécuriser le transfert de données. La mise en place du système suppose l'installation à bord d'un matériel spécifique dédié à la transmission des renseignements LRIT. Avec son équipement, le navire émet quatre messages par jour à intervalles réguliers de six heures. Les relevés de position, l'heure, la date et l'identifiant du navire sont transmis par les services de communication au centre des données qui communique tous les messages LRIT aux demandeurs autorisés. L'élaboration d'un plan prédéterminé doit permettre un strict encadrement des communications par les gestionnaires des données : il comprend la désignation des prestataires de services de communication et d'application, le listage des centres de données LRIT, la définition du plan de distribution des données LRIT et l'encadrement du centre international des données. Comme le système est hiérarchisé, les informations émises par le navire sont obligatoirement soumises au centre mondial de gestion des données représenté par le coordinateur du système. Une fois traitées, les informations peuvent être diffusées auprès de gestionnaires régionaux et nationaux en échange d'une redevance destinée à financer le système de diffusion auprès des opérateurs habilités. L'ensemble du système doit être supervisé par un coordonnateur LRIT qui agit pour le compte de tous les États contractants.

560. Bien que l'amendement à la Convention SOLAS soit entré en vigueur au premier juillet 2008, le système, pour être opérationnel, nécessite encore le règlement de plusieurs problèmes concernant la mise en place des organismes récepteurs de messages ou les conditions de retransmission vers des centres de données LRIT¹⁷⁴¹. Les centres nationaux, régionaux ou communs de données sont prévus par les États contractants chargés de la collecte des renseignements relatifs aux navires sous leur pavillon. En tant que prestataires de service, les centres de données sont tenus de passer un accord avec les États demandeurs de renseignements LRIT, accord qui doit faire l'objet d'une communication auprès de l'OMI chargée de l'administration du dispositif. Enfin, la transmission d'informations implique le règlement d'une obligation financière pour l'État receveur. La bonne marche du système est assurée par l'intervention de l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par

caractère confidentiel et sensible sur le plan commercial des renseignements d'identification et de suivi à grande distance qu'ils pourraient recevoir, protéger les renseignements qu'ils pourraient recevoir contre tout accès ou divulgation non autorisé et utiliser les renseignements qu'ils pourraient recevoir dans le respect du droit international. », Convention SOLAS, règle 19.

¹⁷⁴¹ Au premier juillet 2009, le système comptait 20 centres de données établis par l'Agence européenne de sécurité maritime, Antigua et Barbuda, l'Australie, les Bahamas, la Barbade, Belize, le Brésil, le Canada, la Chine, la République de Corée, l'île de Man (Royaume Uni), les îles Cayman (Royaume-Uni), les îles Marshall, la Jamaïque, le Japon, les États-Unis, la Sierra Leone, Singapour et Saint Vincent et Grenadines, Tuvalu.

satellites (IMSO)¹⁷⁴² qui est coordonnateur LRIT¹⁷⁴³; sa désignation¹⁷⁴⁴ et l'encadrement de ses tâches¹⁷⁴⁵ font suite à la révision de la Convention SOLAS.

SECTION II : ASSIMILATION MESURÉE DU PRINCIPE DE DEVELOPPEMENT DURABLE

561. Selon le rapport Bruntland, le développement durable consiste à s' « *efforcer de répondre aux besoins présents sans compromettre la capacité des générations futures de satisfaire les leurs*¹⁷⁴⁶ ». Il s'agit donc de lier indissolublement la satisfaction des besoins économiques et sociaux et la protection de l'environnement. Le mandat de l'Organisation confirme cet engagement des États qui s'appuie sur la notion de navigation efficace. Ainsi, ses actions récentes s'orientent vers une prise en compte globale de l'impact environnemental du transport maritime sans compromettre le développement de cette activité essentielle à l'économie mondiale. Les principes d'une nouvelle gouvernance¹⁷⁴⁷ s'appuient sur le concept de développement durable et font naître une concertation « multi-acteurs »¹⁷⁴⁸ dans laquelle

¹⁷⁴² Cette organisation est de nature intergouvernementale, sa mission est la surveillance de plusieurs services publics de télécommunications de sécurité fournis par l'intermédiaire des satellites d'INMARSAT: les services de sécurité maritime du système mondial de détresse et de sécurité en mer, la veille de détresse, les télécommunications pour la coordination des opérations de recherche et de sauvetage, les émissions de renseignements sur la sécurité maritime, les télécommunications générales et les services aéronautiques AMSRS conformément aux normes et pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Composée par une assemblée réunissant les quatre-vingt-treize États membres, d'un organe directeur général et d'un comité consultatif, son fonctionnement est régi par la Convention sur la base d'un partenariat public-privé, www.imsso.org (.consulté en juin 2010).

¹⁷⁴³ Lors de la discussion sur la mise en place du système LRIT plusieurs solutions ont été envisagées pour assurer la coordination du dispositif : la création au sein de l'OMI d'un service spécifique se chargeant des fonctions opérationnelles LRIT, l'attribution de ces fonctions à l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites ou la création d'une nouvelle organisation intergouvernementale. L'attribution de ces fonctions à l'IMSO permet d'envisager une mise en service accélérée du système. COMSAR/8/WP/5Rev.1.Doc.

¹⁷⁴⁴ Rés MSC 275 (85), Désignation du coordonnateur LRIT, adoptée par le CSM lors de sa quatre-vingt-cinquième session le 5 décembre 2008.

¹⁷⁴⁵ Rés MSC 263 (84), Normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance, adoptée par le CSM lors de sa quatre-vingt-quatrième session le 16 mai 2008.

¹⁷⁴⁶ En 1987, la Commission des Nations Unies sur l'environnement et le développement publia le Rapport Bruntland, du nom de sa présidente, intitulé « Our common future ». Ce document est devenu la conception directrice du développement durable. Les membres de la Commission constataient à travers ce rapport que les problèmes environnementaux les plus graves à l'échelle de la planète sont essentiellement dus à la grande pauvreté qui prévaut dans le Sud et aux modes de consommation et de production non durables pratiqués dans le Nord. Il demande une stratégie qui permette de conjuguer développement et environnement. Ce processus correspond au terme de développement durable.

¹⁷⁴⁷ Emprunté au vocabulaire politique, le terme gouvernance est utilisé ici pour exprimer « *une certaine façon de prendre les décisions et d'harmoniser les intérêts, moyennant un renforcement de la concertation et de la négociation entre partenaires sociaux et pour le bien commun de la transparence et du contrôle.* », CORNU (G), *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, 2007, p. 444. Sur le concept de gouvernance, voir notamment, HERMET (G.), KAZANCIGIL (A.) et PRUD'HOMME (J.F) (Dir.), *La gouvernance : un concept et ses applications*, Paris, Éditions Karthala, 2005, 228p

¹⁷⁴⁸ Le partenariat multi-acteurs est défini comme : « *Une forme de collaboration volontaire entre des acteurs de différents secteurs (public, privé et associatif) qui s'engagent à participer conjointement et durablement, par la*

l'OMI présente certains atouts comme un nombre d'adhérents important, un système normatif en place et un renouvellement de ses techniques de travail. Dans ce domaine, l'action de l'Organisation pousse à deux constats : son implication incontestable qui s'accélère et l'impérieuse nécessité d'intégrer son action à d'autres sphères de décision. Dans ce domaine, l'accélération du processus décisionnel est remarquable (PARAGRAPHE I) bien qu'il reste soumis à l'émergence du consensus (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I : LA PROTECTION DU MILIEU MARIN :UNE DÉMARCHE SEGMENTÉE

562. La Convention MARPOL fut longtemps le principal instrument contraignant en matière de protection du milieu marin. En devenant une priorité à l'échelle mondiale, la protection de l'environnement s'est imposée à l'OMI. La prise en compte de l'impact environnemental des activités économiques découle du perfectionnement des outils de recherche devant la détérioration accélérée des ressources et des espaces¹⁷⁴⁹. A l'échelle internationale, ce mouvement correspond au développement d'un droit spécifique qui dépasse le cloisonnement traditionnel lié aux différentes activités¹⁷⁵⁰. L'OMI ne fait pas exception et s'est inscrite progressivement dans cette tendance générale d'intégration des démarches. Depuis la création d'un organe technique spécifiquement dédié à la protection du milieu marin, l'ouverture de nombreux travaux a montré l'engagement des États membres sur cette voie. Dans ce domaine, leur action a été alors calquée sur les travaux en matière de sécurité des navires qui, dans une approche globale, consistaient à adopter des instruments spécifiques et ciblés. Dans ce contexte, le CPMM joua un rôle essentiel, comme l'a montré l'allongement de son plan de travail. Sur les questions environnementales, l'évolution de la participation des ONG fut particulièrement stimulante bien que leur action n'ait pas permis de pallier la lenteur des négociations. On a observé alors deux tendances : l'adoption, sur un modèle traditionnel, de conventions spécifiques liées à la notion de navire (A) et le développement embryonnaire d'une réglementation propre aux espaces (B).

mise en commun de leurs ressources, à la réalisation d'un objectif de développement durable global ou transfrontalier défini préalablement en commun. ». Sur la construction d'un partenariat multi-acteurs en termes de développement durable dans l'optique d'une nouvelle gouvernance, voir notamment KEREBEL (C.), *Les partenariats multi-acteurs : entre discours et pratiques, quelle contribution au développement durable ? Quatre études de cas dans le secteur de l'énergie*, Thèse de science politique spécialisation relations internationales, Science po Paris, 2007.

¹⁷⁴⁹ Sur le développement du droit de l'environnement, voir notamment : MAZAUDOUX (O.), *Droit international public et droit international de l'environnement*, Limoges, Les cahiers du Criveau, Presses Universitaires de Limoges, n°16, 2008.

¹⁷⁵⁰ Le rôle des organes centraux de l'ONU et la coopération entre ses institutions spécialisées en sont les principaux facteurs.

A- Vers la gestion sûre et écologiquement rationnelle du navire

563. Traditionnellement, la protection de l'environnement était principalement perçue au sein de l'OMI comme la prévention des pollutions par hydrocarbures et de leur impact¹⁷⁵¹. Cette approche environnementale était donc étroitement liée aux efforts menés en matière de sécurité maritime fondés sur les caractéristiques du navire. Elle concernait aussi l'exploitation des navires. Ces dernières années, plusieurs facteurs expliquent l'adoption de nombreuses conventions spécifiques : en premier lieu, l'engagement précoce de l'Organisation pour lutter contre les effets néfastes de la navigation maritime sur l'environnement marin et terrestre n'aboutit que tardivement à l'adoption de normes contraignantes¹⁷⁵² ; en second lieu, les négociations engagées sur le plan de la navigation maritime ne pouvaient plus être considérées comme déconnectées des territoires terrestres et le droit de l'environnement gagnait progressivement sur les libertés laissées pour l'utilisation des espaces marins¹⁷⁵³. Dès lors, la volonté de mener les discussions au sein de l'institution spécialisée des Nations Unies s'expliquait par le souci de préserver la spécificité maritime. Ce souhait fut accentué par la nécessité de stimuler l'innovation auprès des experts afin d'intégrer les principes liés au concept de développement durable. Quatre domaines firent l'objet d'une attention particulière et débouchèrent sur l'adoption de conventions spécifiques : la toxicité des systèmes antisalissure, la gestion des eaux de ballast, l'enlèvement des épaves et les conditions de démantèlement des navires.

A.1- L'utilisation des peintures antisalissure

564. L'utilisation traditionnelle des systèmes antisalissure pour préserver la rapidité et la solidité des navires est très nocive pour l'environnement marin et pour les régions littorales¹⁷⁵⁴. A base de tributylétain (TBT), les peintures antisalissure (antifouling) protègent

¹⁷⁵¹ Traité en troisième position après la sécurité et la sûreté maritime, le Plan stratégique de l'Organisation souligne toutefois son rôle dans « *Une prise de conscience écologique plus vive* ». Ses travaux sont alors menés dans le cadre du concept de développement durable comme le mentionne le document adopté par l'Assemblée : « *Rejoignant la priorité universelle d'un développement durable, l'OMI doit s'acquitter de la mission suivante : aller de l'avant et lutter contre les activités susceptibles d'avoir des incidences négatives sur l'environnement ; imaginer des ripostes efficaces limitant l'impact sur le milieu marin en cas d'incident maritime.* », Rés A 944, Plan stratégique de l'Organisation pour 2004-2010, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 18 mars 2004, para. 2.5.

¹⁷⁵² Les campagnes d'évaluation de l'impact environnemental du transport maritime ont toutefois été lancées dès 1965. Rés A 85(IV), Prevention of pollution of the sea by agents other than oil, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 septembre 1965.

¹⁷⁵³ De grands rendez-vous internationaux ont incontestablement poussé les États membres à agir : la signature du Protocole de Kyoto et le Sommet de la terre à Rio en 1992 ou la Journée mondiale des océans en 1998.

¹⁷⁵⁴ L'histoire des transports maritimes révèle que les coques des navires ont tout d'abord été protégées par de la chaux, puis du goudron et plus tard par de l'arsenic et des composés de mercure particulièrement nocifs. Avec l'évolution des techniques et des technologies, l'industrie des produits chimiques a mis au point des peintures

la coque des navires car elles sont algicides, fongicides, insecticides et miticides. Leur composition présente une toxicité considérable pour les êtres humains et une persistance durable dans le milieu marin¹⁷⁵⁵. Les études scientifiques ont établi, en ce sens, un lien direct de causalité entre la composition de ces produits et la mortalité, les mutations ou les déformations chez certains crustacés. La présence de traces dans les organismes des cétacés mysticètes¹⁷⁵⁶ et odontocètes¹⁷⁵⁷, ainsi que chez certains phoques, ont montré que les composés de ces peintures ont intégré la chaîne alimentaire. Par conséquent, le risque environnemental et économique s'est étendu sur l'ensemble des zones fréquentées par des navires de commerce et de pêche.

565. Ces impacts furent reconnus par l'OMI dès 1989 et le CPMM adopta l'année suivante des mesures de limitation¹⁷⁵⁸ qui visaient à réduire l'utilisation de ces substances. La timidité de cette initiative ne correspondait toutefois pas aux effets dévastateurs largement mis en évidence par les scientifiques¹⁷⁵⁹. Bien que les actions de la France, du Royaume-Uni ou des États-Unis aient été limitées, l'unilatéralisme constituait un risque dans ce domaine et la crainte de réactions nationales justifiait l'intervention de l'OMI. Les réticences des industriels du TBT opposés à une action à l'échelle internationale et les craintes des compagnies maritimes sur l'augmentation des coûts d'exploitation du navire ralentirent toutefois les négociations sans parvenir à les bloquer. Le CPMM forma un groupe de travail spécifiquement dédié à ces questions afin d'assurer une mission d'évaluation de l'impact des TBT sur l'environnement ; les travaux de ce dernier confirmèrent la toxicité de ces composés

antisalissure moins onéreuses à base de composés métalliques. L'utilisation du composé organostannique appelé tributylétain s'est alors généralisée.

¹⁷⁵⁵ Selon un rapport du Sénat, le tributylétain est considéré comme : « *La substance la plus toxique qui ait jamais été introduite dans les zones fréquentées par les navires.* » LEPENSEC (L.), *Rapport fait au nom des affaires étrangères, de la défense et des forces armées autorisant l'adhésion à la Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires* adoptée à Londres le 5 octobre 2001, Rapport n° 297, présenté le 5 avril 2006, p. 7.

¹⁷⁵⁶ Les espèces mysticètes désignent les cétacés à fanons et à double évent comme la baleine franche et le rorqual.

¹⁷⁵⁷ Les espèces odontocètes désignent les cétacés munis de dents comme le dauphin.

¹⁷⁵⁸ Les effets nuisibles des systèmes antisalissure sont soulevés devant le CPMM par la Commission de Paris en 1988 afin d'évaluer le besoin de mesures spécifiques visant à limiter l'utilisation de composés de tributylétain sur les navires de mer. En 1990, lors de sa quarante-sixième session, le CPMM adopte des « *mesures visant à limiter les incidences potentiellement néfastes de l'utilisation de composés tributylstanniques dans les peintures antisalissure* » qui participent à l'application d'un principe de précaution et attribuent aux États la charge d'agir sur la base du volontariat. Ces dispositions recommandent l'élimination des peintures antisalissure à base de TBT qui ont un taux de lixiviation moyen de plus de quatre microgrammes de composés organostanniques par centimètre carré et par jour. Sur l'apparition du TBT dans l'industrie maritime, voir notamment PINDER (D.), SLACK (B.), « *Shipping and ports in the twenty-first Century : globalisation, technological change and the environment* », *Ocean management and policy*, Routledge Taylor and Francis Group, 2004, p.246.

¹⁷⁵⁹ Rapport des scientifiques sur l'utilisation de systèmes antisalissure voit notamment : « *Systèmes de peinture antisalissure vers une solution non toxique* », LED/INF/FOCUS/French/anti-fouling.doc (consulté en février 2010).

chimiques. Les États membres des Nations Unies en 1992 soutinrent cette action et soulignèrent l'importance du phénomène en l'intégrant au chapitre XII du programme d'action adopté au Sommet de la terre à Rio¹⁷⁶⁰. Dans le cadre de ses travaux, le MEPC fut informé de l'efficacité de ces systèmes antisalissure et des risques inhérents à leur usage. Dans ce contexte, lutter contre l'utilisation de tels produits impliquait nécessairement de stimuler le développement de substances de remplacement. Face aux initiatives des pays européens et devant l'impuissance des États côtiers pour interdire l'utilisation de produits à base de TBT, la conclusion d'une convention apparaissait comme la seule issue possible¹⁷⁶¹.

566. L'adoption d'un texte contraignant devait permettre de mettre en relation les plus grands pavillons et les États victimes de cette concentration de produits toxiques. Sur cette base, l'Assemblée adopta une résolution¹⁷⁶² qui soulignait les objectifs du groupe de travail. Les travaux de ce dernier devaient répondre à la nécessité de réduire le risque pour l'environnement¹⁷⁶³ dans un esprit de concurrence équilibrée capable de limiter les distorsions économiques¹⁷⁶⁴. Au cours des débats, s'opposèrent d'un côté des ONG de défense de l'environnement¹⁷⁶⁵ et d'un autre côté des représentants du secteur mondial des transports maritimes¹⁷⁶⁶. Sur la base de la Résolution de l'Assemblée et après dix années de travaux, la

¹⁷⁶⁰ Le Programme Action 21 a été adopté au cours du Sommet de Rio de 1992 pour offrir un cadre de mise en œuvre du développement durable aux échelles locale, régionale, nationale et internationale. Le document adopté en 1992 comporte quarante chapitres qui définissent les orientations fondamentales en matière de préoccupations sociales, économiques et environnementales. La question des systèmes antisalissure figure au Chapitre 17.32 : « *Les États devraient prendre des mesures pour réduire la pollution des eaux provoquée par les composés organostanniques présents dans les peintures antisalissure.* » cent soixante-treize États ont signé le programme Action 21.

¹⁷⁶¹ Le CPMM s'est prononcé dès 1990 en faveur d'une action plus forte sur la question des systèmes antisalissure, insistant sur la nécessité : « *d'élaborer des directives concernant les bonnes pratiques de gestion à appliquer dans les chantiers de construction et d'entretien de navires, en vue d'éliminer l'introduction de composés tributylstanniques dans le milieu marin à la suite d'opérations de peinture, de décapage, de nettoyage, de sablage ou d'évacuation de déchets ou du fait de l'écoulement d'eaux polluées par ces opérations* », Rés. MEPC 46(30), Mesures visant à limiter les incidences potentiellement néfastes de l'utilisation de composés tributylstanniques dans les peintures antisalissure, adoptée par le CPMM lors de sa trentième session le 16 novembre 1990.

¹⁷⁶² Rés A 895 (21), Systèmes antisalissure utilisés sur les navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 25 novembre 1999.

¹⁷⁶³ Par la résolution A895 (21), les États membres de l'OMI notent que « *scientific studies and investigations by Member Governments and other competent international organizations have shown that some anti-fouling systems used on ships pose a substantial risk of adverse impacts on ecologically and economically important marine organisms* », Rés A 895 (21), op cit.

¹⁷⁶⁴ Par la résolution A 895 (21) de l'Assemblée, les États entendent reconnaître que « *Due to the international nature of shipping and the need to avoid distortions in the global shipping, shipbuilding and shiprepair markets, actions to prohibit or otherwise control anti-fouling systems on ships are most effectively accomplished through a global legally binding instrument.* » Rés A 895 (21), op cit.

¹⁷⁶⁵ Sur la question de l'élimination des peintures antisalissure, Greenpeace international, l'Union mondiale pour la nature (IUCN), le Réseau international des amis de la terre (FOEI) et le Fonds mondial pour la nature (WWF) ont suivi les débats et formulé des propositions en vue de l'adoption d'un instrument obligatoire.

¹⁷⁶⁶ Ces ONG ont choisi de présenter des contributions communes au MEPC afin de souligner leur alliance sur la question de l'élimination des TBT ; il s'agissait de BIMCO, INTERCARGO, ICS, INTERTANKO, l'OCIMF et

Convention internationale relative au contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires fut adoptée le 5 octobre 2001.

567. La conclusion de la Convention était encourageante même si elle se limitait aux produits à base d'étain. Ses dispositions prévoient notamment l'interdiction, selon un calendrier spécifique, des composés organostanniques contenus dans les peintures antisalissure définies comme : « *un revêtement, une peinture, un traitement de la surface, une surface ou un dispositif qui est utilisé sur un navire pour contrôler et empêcher le dépôt d'organismes indésirables* ». Son préambule souligne l'impact environnemental des systèmes utilisés tout en insistant sur leur utilité pour préserver la coque des navires. Les États Parties rappellent d'ailleurs les bienfaits de ces systèmes qui sont de nature à éviter le transport d'organismes nuisibles dont le déplacement menace l'environnement. Ces considérations expliquent la difficile émergence d'un consensus, en la matière, entre les partisans d'une interdiction totale et les défenseurs d'un retrait progressif de ces substances. La Convention est conçue pour représenter la norme minimum sur les conditions d'utilisation des systèmes antisalissure.

568. Entrées en vigueur le 17 septembre 2008¹⁷⁶⁷, les dispositions de la Convention AFS furent toutefois novatrices à plusieurs titres : son champ d'application, l'internalisation du système d'évaluation des substances nocives et l'incitation à la recherche prospective dans ce domaine. Son champ d'application est étendu même si l'exclusion des navires de guerre ou navires d'État limite sa portée. Le critère de soumission d'un navire aux dispositions de la Convention n'est pas exclusivement basé sur son pavillon¹⁷⁶⁸. Par cette disposition, les États

la SIGTTO. Sur ce dossier, ces organismes exprimaient leur crainte quant à l'absence de système antisalissure de remplacement efficace. « *...l'on disposait de suffisamment de preuves permettant de démontrer que l'efficacité et la durabilité des peintures de remplacement étaient les mêmes que celles des peintures à base de TBT pour ce qui était des effets antisalissure, et qu'il n'a pas été prouvé que les peintures de remplacement existantes étaient sans danger pour l'environnement ni qu'elles le seraient d'ici le 1^{er} janvier 2003.* ». Sur ce dossier les contributions répétées du Conseil européen de l'industrie chimique (CEFIC) sont le signe des craintes de la profession et soulignent son influence sur les négociations au sein des comités techniques de l'Organisation.

¹⁷⁶⁷ Si les conditions de leur entrée en vigueur étaient contraignantes, elles n'ont pas empêché l'application de cette Convention AFS, à partir du 17 septembre 2008. Son article 18 stipule en effet : « *La présente Convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle vingt-cinq États, dont les flottes marchandes représentent au total au moins vingt-cinq pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, ont soit signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 17.* ». La Convention a recueilli actuellement l'adhésion de trente-cinq États qui représentent 66% du tonnage mondial.

¹⁷⁶⁸ « *Sauf dispositions expresses contraires de la présente Convention, celle-ci s'applique :*

- a-aux navires qui sont autorisés à battre le pavillon d'une Partie*
- b-aux navires qui ne sont pas autorisés à battre le pavillon d'une Partie mais qui sont exploités sous l'autorité d'une Partie ;*
- c-aux navires qui entrent dans un port, un chantier naval ou un terminal au large d'une Partie mais qui*

membres entendent élargir le contrôle aux États tiers fréquentant les eaux d'un État Partie et garantir l'équilibre du marché. En ce qui concerne la nature des obligations, l'interdiction totale des composés organostanniques est requise. En application du principe de précaution, la Convention prévoit aussi la possibilité d'amender la liste des substances interdites. Ainsi, pour prévenir la détérioration du milieu marin par l'utilisation d'autres substances nocives, un mécanisme spécifique de révision est proposé¹⁷⁶⁹. La procédure nécessite une forte implication du CPMM¹⁷⁷⁰ et ce mécanisme d'agrément des systèmes antisalissure vise à garantir une meilleure maîtrise de leur impact sur le milieu marin. Dès lors, bien que cette mesure ne soit pas de nature à garantir l'allongement de la liste des substances contrôlées ou interdites, elle renforce le rôle et l'autonomie de l'Organisation dans ce domaine. L'ensemble du dispositif mis en place par la Convention est complété par un engagement des Parties à fournir les moyens de recherche nécessaires à l'innovation¹⁷⁷¹. En outre, la Convention prévoit l'organisation d'un contrôle prospectif des systèmes antisalissure ; elle favorise notamment la conduite de travaux de recherche et de communication entre les États membres¹⁷⁷² ; on peut considérer que cette obligation est soumise aux dispositions de l'article 8, intitulé « *Recherche scientifique et technique de surveillance* », qui organise la communication entre les Parties dans le but de promouvoir les objectifs de la Convention. Quant au contrôle et à la surveillance, les dispositions de la Convention sont plus classiques : les navires sont soumis à des visites et doivent posséder les certificats attestant de leur conformité avec les dispositions de la Convention¹⁷⁷³. L'inspection des navires est limitée¹⁷⁷⁴ et les mesures de sanction doivent être communiquées à l'État du pavillon ou prises par ce dernier. Les dispositions relatives à la nature de ces sanctions sont précises qu'il s'agisse tant

ne sont pas visés aux alinéas a ou b. » Convention AFS, Art.3

¹⁷⁶⁹ Les États parties reconnaissent « *qu'il est nécessaire de poursuivre la mise au point de systèmes antisalissure qui soient efficaces et sans danger pour l'environnement et d'encourager le remplacement de systèmes nuisibles par des systèmes moins nuisibles ou, de préférence, non nuisibles* », Dispositif de la Convention AFS.

¹⁷⁷⁰ La procédure d'amendement aux mesures de contrôle des systèmes antisalissure est encadrée par la Convention, elle commence par une proposition initiale dont le contenu est spécifié aux Annexes 2 et 1 et par une proposition détaillée rédigée conformément à l'annexe trois de la Convention.

¹⁷⁷¹ A l'article 1 de la Convention AFS, les États Parties : « *s'engagent à promouvoir le développement continu de systèmes antisalissure qui soient efficaces et sans danger pour l'environnement.* », Convention AFS, art.1.

¹⁷⁷² La Convention AFS prévoit les conditions de communication et d'échange de renseignements, Convention AFS, art. 9.

¹⁷⁷³ Convention AFS, art.10.

¹⁷⁷⁴ L'article 11 de la Convention AFS prévoit le contrôle des certificats et un bref échantillonnage. Ces dispositions renvoient à plusieurs directives adoptées par le CPMM Rés MEPC 102(48), Directives pour les visites et la délivrance des certificats concernant les systèmes antisalissure sur les navires, adoptée par le CPMM lors de sa quarante-huitième session, le 11 octobre 2002, Rés MEPC 104 (49), Directives pour un bref échantillonnage des systèmes antisalissure sur les navires, adoptée par le CPMM lors de sa quarante-neuvième session le 18 juillet 2003 et Rés MEPC 105 (49), Directives pour l'inspection des systèmes antisalissure sur les navires, adoptée par le MEPC le 18 juillet 2003.

de l'État côtier que de l'État du pavillon : l'État côtier « *peut prendre des mesures pour adresser un avertissement au navire, le retenir, le renvoyer de ses ports ou ne pas l'y admettre* » alors que l'État du pavillon doit prendre des sanctions qui soient « *par leur rigueur, de nature à décourager les violations de la présente Convention, où qu'elles se produisent.* ».

569. En conclusion, l'adoption de la Convention permet avant tout de répondre aux menaces unilatérales en matière d'interdiction de substances nocives. Notons que la Communauté européenne anticipa toutefois l'entrée en vigueur de la Convention afin de mettre en évidence le décalage persistant entre l'élaboration du droit international public et celle des normes régionales¹⁷⁷⁵.

A.2- La gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires

570. En 2004, l'adoption de la Convention internationale sur la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires (BWC) constitua une étape importante de l'action de l'OMI en faveur de la protection du milieu marin. Les ballasts d'un navire désignent des compartiments étanches intégrés dans la structure du navire et destinés à en assurer la stabilité. Généralement chargés d'eau de mer, ils peuvent servir au transport d'eau ou de carburants liquides. Parmi les principaux vecteurs d'introduction d'espèces exogènes qui sont de nature à troubler l'équilibre biologique d'un espace, figurent comme une cause majeure¹⁷⁷⁶ le déchargement des milliards de mètres cubes d'eau¹⁷⁷⁷ transportés dans les ballasts des navires.

571. Les discussions préalables à la signature de la Convention montrèrent la difficulté d'obtenir un accord satisfaisant. Pour les armateurs, cette question n'était pas prioritaire et nécessitait un lourd processus de recherche de techniques susceptibles de limiter l'impact des eaux de ballast nécessaires à la navigation¹⁷⁷⁸. L'action pionnière de plusieurs États¹⁷⁷⁹

¹⁷⁷⁵ A l'échelon communautaire, les dispositions de la Convention AFS, adoptée en 2001, étaient déjà mises en œuvre en application de la Directive 2002/62/CE qui interdit la mise sur le marché et l'utilisation de composants dérivés de l'étain dans les systèmes antisalissure des navires et les règlements 536/2002 et 782/2003 du parlement et du Conseil qui interdisent les composés organostanniques sur les navires.

¹⁷⁷⁶ BAX (N.), WILLIAMSON (A.), ARGUERO (M.), GONZALEZ (E.) et GEEVES (W.), « Marine invasive alien species: a threat to global biodiversity », *Marine Policy*, n° 27, 2003, p. 315; FIRESTONE (J.) et CORBETT (J.J.), « Coastal and port environments: international legal and policy responses to reduce ballast water introductions of potentially invasive species », *Ocean Development and International Law*, vol. 36, 2005, p. 292.

¹⁷⁷⁷ Dix milliards de mètres cubes d'eau de mer par an sont transférés par les navires dont 30% à 50 % sur le plan international, RAAYMAKERS (S.), « The ballast water problem : global ecological, economic and human health impacts », *Paper presented at the RESCO/ IMO Joint seminar on tanker ballast Water Management and Technologies*, Dubai ; United Arab Emirates, du 16 au 18 décembre 2002, p. 6.

¹⁷⁷⁸ En 2003, l'hebdomadaire *Le marin* présente en ces termes le préalable à la Conférence: « *Les scientifiques examinent donc l'efficacité biologique des différentes méthodes, c'est-à-dire leur capacité à détruire ou au moins à inactiver les organismes. Rentrent aussi en ligne de compte l'analyse du prix, les difficultés à prévoir*

aboutit à l'adoption dès les années 1990 d'un ensemble de résolutions internationales¹⁷⁸⁰. L'engagement du CPMM était alors basé sur les dispositions de la CMB¹⁷⁸¹. Sa stratégie consistait dans un premier temps à adopter des directives spécifiques inspirées de la réglementation canadienne en la matière¹⁷⁸². Plusieurs étapes précédèrent ensuite la signature de la Convention de 2004¹⁷⁸³ : l'adoption de directives par l'Assemblée¹⁷⁸⁴ et leur révision¹⁷⁸⁵. Avant tout compromis, l'enjeu pour l'OMI était donc d'encourager la recherche de nouveaux dispositifs techniques susceptibles de satisfaire le plus grand nombre d'États¹⁷⁸⁶. A cette seule condition, l'adoption d'un instrument contraignant fut possible bien qu'une application rapide de ce texte restait incertaine¹⁷⁸⁷. La Convention comporte vingt-deux

pour la formation de l'équipage, le temps de travail nécessaire et la sécurité à bord pendant les manœuvres. Enfin, aucune technique n'obtiendra bien sûr le feu vert, si jamais elle devait avoir un impact négatif sur l'environnement. ».

¹⁷⁷⁹ Plusieurs États ont pris des mesures en réponse à des situations de crises touchant leur territoire. Ainsi l'Australie a été le premier État à se doter de telles mesures compte tenu de la fragilité de la biodiversité à proximité de ses côtes. Le Canada et les États-Unis ont suivi cet exemple suite à l'invasion de la moule zébrée (*Dreissena polymorpha*) dans le canal du Saint Laurent, BRETESCHE (T.), *L'introduction d'espèces exotiques et la protection de l'environnement : étude d'un système juridique*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, p. 152 ; VAUZELLE (M.), *Rapport fait au nom de la Commission des affaires étrangères sur le projet de loi n° 611 autorisant l'adhésion à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*, Rapport N° 786, présenté le 8 avril 2008.

¹⁷⁸⁰ Les résolutions adoptées par le CPMM ont été calquées sur les mesures nationales prises par l'Australie, le Canada et les États-Unis.

¹⁷⁸¹ L'article 196 de la CMB relatif à l'utilisation de techniques ou l'introduction d'espèces étrangères ou nouvelles stipule : « *Les États prennent toutes les mesures nécessaires pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin résultant de l'utilisation de techniques dans le cadre de leur juridiction ou sous leur contrôle, ou l'introduction intentionnelle ou accidentelle en une partie du milieu marin d'espèces étrangères ou nouvelles pouvant y provoquer des changements considérables et nuisibles.* », CMB, art.196

¹⁷⁸² MEPC 50 (31), Directives internationales visant à prévenir l'introduction d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes indésirables par suite des rejets d'eau de ballast et de sédiments par les navires, adoptée par le CPMM lors de sa trente et unième session le 4 juillet 1991.

¹⁷⁸³ Ces mesures reconnaissent aux États membres le droit d'adopter des mesures relatives à la décharge d'eau de ballast et de sédiments pour préserver la santé publique, pour sauvegarder la pêche et l'aquaculture et pour protéger l'environnement d'une manière générale. Les navires sont invités à renouveler leurs eaux en haute mer ou à utiliser les installations de réception fournies par l'État du port. La mise au point de systèmes de stérilisation et de traitement de ces eaux devient une perspective essentielle.

¹⁷⁸⁴ Cette nouvelle initiative se justifie par l'inscription de la question des eaux de ballast à l'Agenda 21 adopté par l'Assemblée des Nations Unies. Rés A. 774 (18), Directives visant à prévenir l'introduction d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes indésirables provenant des rejets d'eaux de ballast et de sédiments effectués par les navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 septembre 1993.

¹⁷⁸⁵ Rés A 868 (20), Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997.

¹⁷⁸⁶ Le Secrétaire général de l'Organisation soulignait que la Convention : « *préviendrait, minimiserait et en bout de ligne, éliminerait le transport de pathogènes et d'espèces aquatiques envahissantes de par le monde et les délégations canadiennes et américaines devraient être félicitées pour leur excellent travail.* » cité par DE ROANY (C.), « La convention OMI sur la gestion des eaux de ballast : une convention ambivalente », *ADMER*, Tome VIII, 2003, p. 252.

¹⁷⁸⁷ Le scepticisme des spécialistes montre les limites de la Convention : « *Cette Convention, même si elle entrerait en vigueur semble très difficile à mettre en œuvre du fait de la multiplicité des contrôles déjà opérés dans les ports, des tâches pesant sur les équipages, et de l'absence d'équipements adaptés à terre. Seul le changement de ballast en continu dans des zones de transition semble réaliste.* », BEURIER (J.-P.) (Dir.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p. 1141. Sur les limites de la Convention voir

articles et une annexe volumineuse. Le dispositif a été marqué par les pressions exercées par les différentes parties à la négociation : des États étaient soucieux de protéger leurs zones côtières, les grands pavillons cherchaient à limiter les contraintes, les associations de protection de l'environnement, les armateurs et les propriétaires de navire défendaient leurs intérêts.

572. La Convention adoptée le 13 février 2004 n'est pas encore entrée en vigueur¹⁷⁸⁸. Les faiblesses du dispositif montrent le difficile aboutissement à une norme consensuelle en la matière et d'importantes contradictions compromettent son efficacité. Ses dispositions générales forment un socle rigide qu'il est difficile de modifier¹⁷⁸⁹, son champ d'application est limité par rapport à la Convention, étudiée précédemment, sur les peintures antisalissure¹⁷⁹⁰. Selon un schéma classique, les compétences d'enquête sont attribuées à l'État du pavillon chargé, le cas échéant, de prononcer des sanctions¹⁷⁹¹. De son côté, l'État portuaire s'engage à mettre en place les infrastructures nécessaires à la réception des eaux conformément aux directives de l'Organisation. Ce renvoi explicite à une résolution confère à cette dernière une portée spécifique mais montre les lacunes des dispositions conventionnelles. L'État côtier est chargé enfin de l'inspection des navires, inspection basée sur la validité des certificats, du registre de gestion prévus dans l'Annexe ou sur le prélèvement d'échantillons. Sur ce dernier point, la Convention renvoie à l'adoption de directives spécifiques. Le texte souligne, ensuite, l'importance des mécanismes de formation, de coopération technique et de coopération régionale comme un élément nécessaire à la reconnaissance de l'« altération globale » du milieu marin et à l'accomplissement des objectifs de la Convention¹⁷⁹². Cette démarche pourrait être positive si toutefois la marge de manœuvre des États était réduite or la Convention leur offre, à l'inverse, une grande liberté¹⁷⁹³.

notamment : DE ROANY (C.), op cit, pp. 249-260.

¹⁷⁸⁸ Les dispositions relatives à l'entrée en vigueur de la Convention sont particulièrement contraignantes car l'article 18 prévoit : « *La présente convention entre en vigueur douze mois après la date à laquelle au moins trente États, dont les flottes marchandes représentent au total au moins trente cinq pour cent du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce, ont signé la Convention sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation, soit déposé l'instrument requis de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, conformément à l'article 17* ». L'OMI recense aujourd'hui 20 États Parties qui représentent 20% du tonnage mondial, Annexe : Les Conventions internationales de l'OMI, p.595.

¹⁷⁸⁹ Convention BWC, art 19.

¹⁷⁹⁰ Une marge d'appréciation est laissée aux États sur les mesures d'application de la Convention et le champ d'application de cette dernière exclut un grand nombre de navires. Convention BWC, art.3.

¹⁷⁹¹ Convention BWC, art. 8-3.

¹⁷⁹² BRETESCHE (T.), *L'introduction d'espèces exotiques et la protection de l'environnement : étude d'un système juridique*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, p. 225.

¹⁷⁹³ La Convention BWC stipule : « *Compte dûment tenu de ses conditions particulières et de ses moyens, chaque partie élabore des politiques, stratégies ou programmes nationaux pour la gestion des eaux de ballast dans ses ports et les eaux relevant de sa juridiction, qui concordent avec les objectifs de la présente Convention* ».

573. Sur un autre plan, l'originalité du texte procède incontestablement de la rédaction de son Annexe qui fait partie intégrante de la Convention. L'Annexe peut être modifiée par une procédure d'acceptation tacite ce qui la différencie clairement des dispositions générales de la Convention¹⁷⁹⁴. Cette particularité explique sans doute que l'ensemble des règles techniques y soient inscrites. Les dispositions révèlent un contenu très lourd et inachevé. Le principe selon lequel « *Sauf disposition expresse contraire, le rejet des eaux de ballast ne doit être effectué qu'au moyen de la gestion des eaux de ballast conformément aux dispositions de la présente Annexe* »¹⁷⁹⁵ souffre de nombreuses clauses d'exception¹⁷⁹⁶ et d'exemption¹⁷⁹⁷.

574. La gestion des eaux de ballast passe par trois procédés spécifiques: le renouvellement progressif, le déchargement auprès d'une installation portuaire ou le traitement chimique des eaux ; la première technique est la plus fréquente car elle est moins onéreuse ; de son côté, le déchargement dans des installations portuaires spécifiques présente deux inconvénients majeurs : il implique un investissement considérable et peut entraîner des retards non souhaités par les armateurs ; enfin, le traitement chimique impose le développement de la recherche technologique et il est par conséquent soumis à l'approbation du CPMM qui doit s'assurer des effets d'un tel traitement. Il faut que l'ensemble des techniques réponde à un principe commun de qualité des eaux de ballast issu d'un compromis entre une approche américaine intransigeante et une approche européenne pragmatique¹⁷⁹⁸. Il ressort de ce compromis que la proportion d'organismes viables par mètre cube doit être de dix unités de plus de cinquante microns. Cet objectif impose la mise au point de nouveaux procédés plus efficaces, ce qui stimule la recherche mais retarde automatiquement la mise en œuvre du dispositif. En outre, l'application de la Convention repose sur le registre des eaux de ballast, leur plan de gestion des eaux de ballast et les certificats. Dans leur ensemble, la complexité des mesures de contrôle freine l'adhésion des États. Pour exemple, l'élaboration d'un plan de gestion des eaux de ballast est une charge de travail supplémentaire pour le bord ; ses éléments constitutifs sont très détaillés et révèlent la complexité du dispositif ; cette mesure requiert par conséquent des formations spécifiques coûteuses.

et en favorisent la réalisation » Convention BWM, art.4-2. Sur ce point, voir notamment l'analyse approfondie de la Convention DE ROANY (C.), « La Convention OMI sur la gestion des eaux de ballast : une convention ambivalente », *ADMer*, Tome VIII, 2003, p.258.

¹⁷⁹⁴ Convention BWC, Art. 19.2.e.ii

¹⁷⁹⁵ Convention BWC, Annexe, Règle A-2

¹⁷⁹⁶ Convention BWC., Annexe, Règle A-3

¹⁷⁹⁷ Convention BWC., Annexe, Règle A-4

¹⁷⁹⁸ Sur la négociation de la règle D-2 de l'Annexe à la Convention BWC voir notamment DE ROANY (C.), « La convention OMI sur la gestion des eaux de ballast : une convention ambivalente », *ADMER*, Tome VIII, 2003, p.259.

575. Enfin, les nombreuses directives adoptées par l'OMI depuis 2004 sur la question de la gestion des eaux de ballast confirment les limites de la Convention dont l'entrée en vigueur demeure hypothétique¹⁷⁹⁹.

A.3-L'enlèvement des épaves

576. La question des épaves en mer, qui représentaient, du fait de leur multiplication, un danger grandissant, fut soulevée dès le début des années 1970. Les négociations n'aboutirent pourtant qu'en 2007, avec l'adoption à Nairobi de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves. Les normes internationales en 1970 étaient lacunaires et l'adoption en 1982 de la CMB n'apporta pas un éclairage supplémentaire. D'une part, devant la menace que représentait la présence d'une épave, les compétences de l'État côtier étaient limitées : elles correspondaient traditionnellement à l'exercice de sa souveraineté en mer territoriale et au recours en cas de menace pour l'environnement en ZEE. D'autre part, les conditions de l'enlèvement des épaves n'étaient pas prévues et freinaient les États dans leur prise en charge compte tenu du coût de telles opérations. Dès lors, l'intervention des États pour unifier à l'échelle internationale les initiatives prises en droit interne était justifiée.

577. La tâche de l'Organisation était en revanche ardue tant la problématique des épaves imposait des travaux ambitieux, en rupture avec les procédés traditionnels d'élaboration du droit international. Malgré l'évidente nécessité de développer de nouvelles normes sur cette question¹⁸⁰⁰, plusieurs facteurs compliquaient les négociations entre les États membres : d'abord la définition du navire n'était pas claire comme le montrait la doctrine, prolifique sur le sujet¹⁸⁰¹; ensuite, l'imbrication du droit privé avec le droit public rendait difficile le traitement de cette question. Après l'appel à contribution lancé par l'OMCI en 1970, le Libéria fut le premier pavillon à déposer un projet de convention en 1972¹⁸⁰², sans que celui-

¹⁷⁹⁹ Dix-huit résolutions ont été adoptées par le CPMM depuis l'adoption de la Convention en 2004. De son côté l'Assemblée a adopté un document visant à inciter les États à ratifier la Convention BWC, Rés A 1005(25), Mise en œuvre de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007.

¹⁸⁰⁰ VILLENEAU (J.), « Réparations des dommages à la terre : traitement de l'épave », *ADMO*, vol.5, 1980, pp. 281-287 ; VAN DER MENSBRUGGHE, (Y.), « L'affaire du *Mont Louis* : une cargaison dangereuse, une épave gênante », *AFDI*, vol. 30, 1984, pp. 853-863; GOY (R.), « L'épave du *Titanic* et le droit des épaves en haute mer », *ADMO*, vol. 13, 1995, pp. 269-278.

¹⁸⁰¹ Ainsi, après maintes évolutions, la définition de l'épave qui découlait de celle du navire semblait réunir deux critères cumulatifs : l'état de non flottabilité et l'abandon du navire. Sur la notion de navire, voir notamment LUCCHINI (L.), « Le navire et les navires », in *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, Société française pour le droit international, Paris, Éditions A pédone, 1992, pp. 11-42.

¹⁸⁰² LEGXII/4/1 le 24 mars 1972. La Libéria s'attache à définir la notion d'épave, d'enlèvement et d'accident. Il attribue le devoir à un État d'informer un autre État de la présence d'une épave sur son territoire et dans ce cas c'est l'État côtier qui a charge de déplacer l'épave. Concernant la haute mer, l'État peut déléguer la charge de l'enlèvement aux propriétaires du navire, aux sauveteurs, au découvreur ou à toute autre personne. L'État ne se

ci fût retenu comme base de négociation compte tenu de son incompatibilité avec la Convention internationale de 1969 sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures. Le Secrétariat fut alors sollicité en vue de la préparation d'un nouveau projet qui a été élaboré par le CMI en 1974. A cette date, le Comité juridique entreprit un inventaire des droits nationaux en la matière¹⁸⁰³ sans ouvrir de négociation sur un texte novateur¹⁸⁰⁴. Le chantier fut alors abandonné. Les travaux reprirent en 1990 au sein du Comité juridique sans que la question ait été inscrite au plan à long terme adopté par l'Assemblée. N'étant pas considérés comme prioritaires, les travaux restèrent en veille jusqu'au dépôt d'un projet élaboré par l'Allemagne, la Grèce, les Pays-Bas et le Royaume-Uni en 1995¹⁸⁰⁵. L'objectif visé était de combler les lacunes du droit international par la mise au point d'une définition des épaves ainsi que d'une répartition des droits et obligations des États Parties pour l'enlèvement des épaves dangereuses. L'enjeu réside dans l'uniformité et la clarté du droit international pour garantir l'enlèvement rapide des épaves représentant des dangers pour la navigation et l'environnement.

578. Le dernier projet était composé de onze articles et d'une annexe¹⁸⁰⁶. Le 18 mai 2007, à Nairobi, les négociations débouchèrent finalement sur la signature de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves, mais celle-ci n'est pas encore entrée en vigueur¹⁸⁰⁷. Bien que l'adoption d'une telle convention est remarquable, son champ d'application reste limité. D'abord ses dispositions intègrent une définition restrictive de la notion d'épave puisqu'elle repose sur une énonciation principalement fondée sur l'accident en mer¹⁸⁰⁸ ; cette définition est suffisamment complète pour couvrir le cas des objets perdus en mer par les navires ; en revanche, elle exclut les navires abandonnés qui, avec le temps, ont

décharge pas pour autant de sa responsabilité en vertu des conventions relatives à la limitation de responsabilité.

¹⁸⁰³ LEGENDRE (C.), « Les épaves et le droit international maritime », *DMF*, 1975, p. 196.

¹⁸⁰⁴ STARKLE (G.), « Les épaves de navire en haute mer et le droit international : le cas du *Mont Louis* », *RBDI*, 1984-1985, p. 502.

¹⁸⁰⁵ LEG 73/11 du 8 août 1995. Sur la démarche de l'OMI et l'ajournement des travaux voir notamment BOISSON (P), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 616.

¹⁸⁰⁶ Il s'agit du formulaire de certificat d'assurance et autre garantie financière relative à l'enlèvement de l'épave et les dépenses

¹⁸⁰⁷ Les conditions de son entrée en vigueur sont assez souples et prévoient la signature de dix États. L'entrée en vigueur de cet instrument n'est toutefois pas envisageable rapidement puisque plus de deux ans après son adoption, l'OMI n'enregistre toujours aucune ratification. Seuls six États ont signé la Convention : l'Allemagne, le Danemark, l'Estonie la France, l'Italie et les Pays-Bas ; www.imo.org, consulté le octobre 2009.

¹⁸⁰⁸ « *Épave, à la suite d'un accident de mer désigne :*

a- un navire naufragé ou échoué ; ou

b- toute partie d'un navire naufragé ou échoué, y compris tout objet se trouvant ou s'étant trouvé à bord d'un tel navire ; ou

c- tout objet qui est perdu en mer par un navire et qui est échoué, submergé ou à la dérive en mer ; ou

d- un navire qui est sur le point de couler, de s'échouer ou dont on peut raisonnablement attendre le naufrage ou l'échouement, même si aucune mesure efficace destinée à prêter assistance au navire ou à un bien en danger n'est en train d'être prise. » Convention Nairobi, art 1.4.

perdu leur capacité de naviguer. Le principe de la Convention est de permettre aux États de prendre des mesures en présence d'une épave dangereuse¹⁸⁰⁹. Le dispositif repose sur une assurance obligatoire¹⁸¹⁰, la mise en place de zones de protection environnementale¹⁸¹¹ ; il définit aussi les procédures d'enlèvement¹⁸¹². Principalement concernés par les risques que représentent les épaves, les États voisins des grandes lignes maritimes ne peuvent demander l'enlèvement d'une épave au-delà de la mer territoriale que si cette dernière représente un danger pour l'environnement. Au-delà de ce principe, les normes internes ne sont pas unifiées. La procédure d'enlèvement n'est donc pas forcément encadrée et peut engendrer un coût trop important à la charge des États côtiers. Notons enfin que le régime prévu ne s'applique qu'aux zones au delà de la mer territoriale¹⁸¹³ même si les dispositions de la Convention autorisent un État Partie à élargir son application aux épaves se trouvant dans sa mer territoriale. Les États ont donc la possibilité d'adopter des mesures plus contraignantes s'ils craignent pour leur environnement toutefois l'unification des pratiques nationales semble préférable afin de garantir un seuil de protection sur l'ensemble des zones côtières.

579. Ainsi, la Convention ne répond que partiellement aux problèmes et risques liés aux épaves maritimes.

A.4- Le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires

580. La question du démantèlement, du recyclage et de la démolition des navires fut évoquée en 1999 à l'OMI et plus particulièrement au sein du CPMM¹⁸¹⁴. L'entretien d'une négociation constante entre les membres permit l'adoption, à Hong-Kong, de la Convention

¹⁸⁰⁹ L'évaluation de la dangerosité d'une épave relève d'un faisceau d'indices énumérés par la Convention. Malgré l'aspect limitatif de l'énonciation, la Convention offre la possibilité de reconnaître la pertinence d'autres critères. Convention Nairobi, art. 6

¹⁸¹⁰ Convention Nairobi, art.12.

¹⁸¹¹ A ce titre, elle fait référence aux zones maritimes particulièrement vulnérables reconnues par résolution de l'Assemblée : « zones maritimes particulièrement vulnérables, identifiées et, le cas échéant, désignées conformément aux Directives adoptées par l'Organisation, ou zone clairement définie de la zone économique exclusive où des mesures spéciales obligatoires ont été adoptées en application du paragraphe 6 de l'article 211 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 », Convention Nairobi, art. 6-d.

¹⁸¹² Le préambule de la Convention souligne : « les avantages que présenterait l'uniformisation des régimes juridiques qui régissent la responsabilité et les obligations à l'égard de l'enlèvement des épaves dangereuses. ». Convention Nairobi, art.9.

¹⁸¹³ « La Zone visée par la Convention désigne la zone économique exclusive d'un État Partie établie conformément au droit international ou, si un État Partie n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, que cet État a définie conformément au droit international et qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale », Convention Nairobi, art.1.

¹⁸¹⁴ La prise de conscience des États contractants de la Convention de Bâle découle d'une étude menée par Greenpeace International en 1997, MEPC 43/18/6, Programme du Comité et de ses organes subsidiaires : démolition de navires, déposé par Greenpeace international et la CISL pour la quarante-troisième session du CPMM le 2 avril 1999.

internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires. Bien que loin de faire l'unanimité, ce texte est néanmoins le premier instrument contraignant spécifiquement dédié à la question du démantèlement qui a impliqué une adaptation des techniques ordinaires de négociation de l'OMI.

581. Les travaux de l'OMI en matière de démantèlement concernèrent d'abord les navires sabordés. Elle a ensuite participé à la Convention de Bâle. Pris dans sa globalité, le recyclage des navires¹⁸¹⁵ imposait toutefois l'adoption de nouvelles normes susceptibles de répondre à la nécessité « *de prendre en considération le navire tout au long de son cycle de vie* »¹⁸¹⁶. Par conséquent, l'Assemblée soutient : « *qu'il faudrait réduire au minimum l'utilisation de matières potentiellement dangereuses lors de la conception, de la construction et de l'entretien des navires, sans pour autant compromettre la sécurité et l'efficacité de l'exploitation des navires, et qu'il faudrait préparer les navires à recycler de manière à réduire autant que cela est possible dans la pratique les risques pour l'environnement et la sécurité et les préoccupations en matière de santé et de bien-être.* »¹⁸¹⁷. Ainsi, sur la base du Code de bonnes pratiques des compagnies de navigation¹⁸¹⁸ et des recommandations du CPMM, les États membres ont adopté les Directives sur le recyclage des navires¹⁸¹⁹. Ces Directives ne sont pas contraignantes¹⁸²⁰, elles sont réparties dans dix sections différentes. L'ensemble du dispositif repose notamment sur la création d'un « passeport vert ». Ce document est destiné à fournir les renseignements pertinents pour rationaliser le recyclage du navire. Établi par les propriétaires et les concepteurs du navire, le passeport vert doit faciliter la définition d'un plan de recyclage, ce dernier étant destiné notamment à l'évaluation des risques pour le milieu marin et des dangers pour la santé et la sécurité des travailleurs.

582. En juillet 2005, au sein du Comité de protection du milieu marin, le Groupe de travail sur le recyclage des navires décida d'engager des travaux pour l'adoption d'un nouvel

¹⁸¹⁵ Le recyclage désigne toutes les opérations qui s'y rapportent, y compris le mouillage ou l'échouage, le démantèlement, la récupération de matières et matériaux et leur retraitement.

¹⁸¹⁶ Rés A 962 (23), Directives de l'OMI sur le recyclage des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session, le 5 décembre 2003.

¹⁸¹⁷ Rés A 962 (23), op cit

¹⁸¹⁸ BERTOLINI (G.), « Démolition navale : en quête d'un développement durable », in *Géographie, économie et société*, Lavoisier, pp. 69-81.

¹⁸¹⁹ Rés A 962 (23), Directives de l'OMI sur le recyclage des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session, le 5 décembre 2003

¹⁸²⁰ Les présentes Directives sont destinées à fournir aux États du pavillon, États du port et États recycleurs, propriétaires de navires, constructeurs de navires, fournisseurs de matériel de marine et installations de recyclage, des indications sur les « meilleures pratiques » qui tiennent compte du processus de recyclage du navire tout au long du cycle du navire. Rés A 962 (23), Directives de l'OMI sur le recyclage des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session, le 5 décembre 2003.

instrument contraignant¹⁸²¹. L'élaboration de règles spécifiques, applicables à l'échelle mondiale, reposait selon le groupe de travail sur une approche complète des questions liées au démantèlement des navires. Les négociations furent alors menées sur trois axes¹⁸²² : le premier ciblait la conception, la construction, l'exploitation et la préparation des navires afin de faciliter un recyclage sûr et écologiquement rationnel tout en garantissant le respect des autres contraintes liées à l'exploitation des navires ; le deuxième concernait plus spécifiquement les installations de recyclage des navires ; le troisième reposait sur la nécessaire mise en place d'un mécanisme de contrôle spécifique susceptible de garantir l'application de la Convention. L'originalité de cette démarche résidait dans l'approche globale permettant d'envisager la facilitation du démantèlement du navire dès la construction de ce dernier¹⁸²³.

583. Après trois ans de négociation, la Convention fut adoptée le 15 mai 2009. Par sa forme, elle ressemble à la Convention BWC. Les dispositions techniques sont rassemblées dans une annexe volumineuse qui peut faire l'objet d'amendements par acceptation tacite des États. Les bénéfices de la conclusion d'une convention spécifique sont incontestables, pourtant, le dispositif montre d'importantes faiblesses qui risquent de limiter les effets d'un tel accord : en effet, sur la base d'une définition ciblée du recyclage des navires¹⁸²⁴, son application *res inter alios acta* réduit considérablement son effectivité¹⁸²⁵. L'Annexe prévoit la mise en place d'un cadre de surveillance pour la détection et le recyclage des matières dangereuses. Ces mesures concernant l'évaluation s'inspirent des directives antérieures adoptées par l'Organisation car elles reposent sur l'élaboration d'un plan de recyclage pour

¹⁸²¹ Les travaux de la Communauté européenne sur le démantèlement des navires stimulent les discussions au sein des comités techniques de l'OMI, BOURREL (M), « La stratégie européenne en matière de démantèlement des navires », Les journées scientifiques, CDMO, 8 juin 2009, ADMO, Tome XXVIII, 2009, pp. 343-354.

¹⁸²² Rés A 981 (24), Nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 1 décembre 2005.

¹⁸²³ Cette approche découle des premières directives du CPMM sur la question du recyclage inspirées du Code de bonnes pratiques des compagnies de navigation. Il s'agit ici de l'émergence de la notion de « cycle du navire » dans l'élaboration du droit international public. Sur cette notion, voir notamment : BOURREL (M.), *Les conséquences juridiques du cycle de vie du navire sur la protection de l'environnement*, Thèse en préparation, Université de Nantes sous la Direction du Professeur Jean-Pierre Beurrier.

¹⁸²⁴ Selon la Convention, le recyclage du navire s'entend « de l'activité qui consiste à démanteler en totalité ou en partie dans une installation de recyclage afin de récupérer les éléments et les matières pouvant être retraités ou réutilisés, tout en prenant soin des matières potentiellement dangereuses et de tout autre matière, et inclut toutes les opérations qui se rapportent à cette activité, telles que l'entreposage et le traitement sur place des éléments et matières, mais non leur traitement ultérieur ou leur élimination dans des installations distinctes ».

¹⁸²⁵ Plusieurs ONG de défense des droits de l'homme et de l'environnement ont communiqué leurs inquiétudes sur les effets d'un texte insuffisamment contraignant, MEPC 57/3/7, Recyclage des navires : Remplacement des matières potentiellement dangereuses, internalisation des coûts ; audits par une tierce partie, interdiction des transactions entre États non Parties à la Convention : dispositions impératives pour s'assurer de l'efficacité de la Convention, Document présenté par Greenpeace International et le Réseau des amis de la Terre (FOEI), présenté au CPMM lors de sa cinquante-septième session le 25 janvier 2008.

chaque navire et d'un plan pour chaque installation de recyclage spécifique à chaque navire vendu pour les opérations de démantèlement.

584. L'adoption des dernières conventions de l'OMI coïncide avec l'accélération de l'agenda international pour les droits de l'homme et la protection de l'environnement. La durée des travaux préparatoires et les défauts de ces textes montrent, toutefois, que le consensus se fait le plus souvent aux dépens de la protection du milieu maritime. La tendance générale tend pourtant à démontrer que l'OMI s'est fixée une mission environnementale incontestable et que dans ce domaine, son action pour la reconnaissance de zones maritimes particulièrement vulnérables est remarquable tant elle renforce la prise en compte des espaces.

B- Les perspectives d'une action sur la protection des espaces : le cas spécifique des zones marines particulièrement vulnérables

585. Avec les dispositifs de séparation de trafic, l'OMI s'engagea très tôt dans une approche régionale et locale pour la réduction du risque maritime. Cependant, les travaux sur la prise en compte des espaces, dans le but de protéger exclusivement l'environnement marin de l'impact de la navigation maritime, furent longtemps freinés faute de réunir le consensus nécessaire. Aujourd'hui encore, la reconnaissance des Zones marines particulièrement vulnérables (Particularly Sensitive Sea Areas PSSA) ne trouve pas, au sein de l'OMI, l'écho nécessaire à la mise en place d'un dispositif contraignant. Sur cette question, l'action de l'OMI présente néanmoins une structure juridique innovante qui séduit notamment dans la perspective de protéger de nouveaux espaces naturels ouverts à la navigation maritime, comme le passage du Nord-Ouest¹⁸²⁶.

B.1- Modèle différencié de protection des espaces

586. Autrefois traité avec les zones spéciales prévues par la Convention MARPOL, le dispositif des PSSA¹⁸²⁷ fait aujourd'hui l'objet de résolutions spécifiques. Le perfectionnement du régime juridique attaché à ces espaces, la multiplication des candidatures et les différentes attributions de ce statut expliquent la nécessité de développer

¹⁸²⁶ Les tensions qui naissent de l'ouverture du passage du Nord-Ouest due au changement climatique, à la fonte des glaces et aux risques particulièrement importants que représente la navigation dans l'océan Arctique, ont incité des membres de l'OMI à envisager de s'appuyer sur le dispositif des ZMPV. MEPC 59/20/7 Programme de travail du Comité et de ses organes subsidiaires, Règles obligatoires sur la navigation dans les eaux polaires, Document présenté par le Fonds mondial pour la nature (WWF) devant le CPMM lors de sa cinquante-neuvième session le 22 mai 2009. Sur les enjeux et sur le statut juridique des eaux arctiques, voir notamment BEURIER (J.-P.) (Dir), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, p. 157 et s.

¹⁸²⁷ En anglais : Particular sensitive sea areas (PSSA)

un ensemble de textes de référence.

587. Une PSSA est définie comme « ...une zone qui, en raison de l'importance reconnue de ses caractéristiques écologiques, socio-économiques ou scientifiques et de son éventuelle vulnérabilité aux dommages causés par les activités des transports maritimes internationaux devrait bénéficier d'une protection particulière, par le biais de mesures prises par l'OMI ». Cette définition souligne la compétence exclusive de l'OMI¹⁸²⁸ en tant qu'administrateur de ce régime et induit les limites de ce concept. Entre 1990 et 2010, ce sont douze zones qui ont obtenu le statut de PSSA, par vagues successives, correspondant aux différentes révisions de la norme de référence¹⁸²⁹. La première zone reconnue a été la Grande Barrière de Corail¹⁸³⁰ et les dernières décisions dans ce sens concernaient la mer Baltique et le monument national de Papahānaumokuākea¹⁸³¹. Dans l'ensemble ces zones sont localisées dans des régions où le trafic est particulièrement important.

588. Conformément à la définition des PSSA, pour qu'une zone entre dans cette catégorie, l'État côtier doit montrer son éligibilité selon trois critères alternatifs. Premièrement, le critère écologique, relatif à la spécificité de l'écosystème et à sa fragilité, correspond à l'incompatibilité de la conservation d'une zone avec une activité maritime incontrôlée : unicité, rareté, habitat très important, dépendance, caractère représentatif, diversité,

¹⁸²⁸ La compétence de l'OMI pour désigner et adopter les mesures associées au statut de ZMPV marque son originalité. Dans le cadre de la mise en place des ZMPV, l'OMI doit remplir trois missions: informer les États de la possibilité de la création de ces ZMPV; garantir l'équilibre des intérêts étatiques; établir des critères pour évaluer l'opportunité des demandes.

¹⁸²⁹ Entre 1990 et 2010, douze zones ont été reconnues particulièrement vulnérables : la Grande Barrière de Corail, l'archipel de Sabana Camaguey, l'espace maritime autour de l'île Malpelo, l'espace maritime autour de Florida Keys, la mer Wadden, la réserve nationale de Paracas, les eaux européennes de l'Ouest, la zone entre le détroit de Torres et la Grande Barrière de Corail, l'archipel des Galapagos, l'espace maritime de la mer Baltique et le monument national de Papahānaumokuākea.

¹⁸³⁰ La Grande Barrière de Corail (Great Barrier Reef GBR) est la plus ancienne ZMPV reconnue et elle recèle un trésor. Son environnement, sa biodiversité et ses exceptionnelles caractéristiques naturelles sont au centre des préoccupations du gouvernement australien depuis le XX^{ème} siècle. La Résolution A 619(15) de l'OMI recommandait que tous les navires d'une longueur égale ou supérieure à 100 m, tous les pétroliers, transporteurs de produits chimiques et transporteurs de gaz, quelles que soient leurs dimensions, utilisent les services fournis par la base de pilotage de la côte du Queensland et du détroit de Torres lorsqu'ils naviguent dans le détroit de Torres, dans le grand chenal du Nord-Est, dans la route intérieure et dans le Hydrographers Passage. Cette résolution a permis de constater une hausse de la sollicitation des pilotes, toutefois on estimait toujours à 200 par an le nombre de navires qui ne faisaient pas appel à ces professionnels. Le risque étant trop important, l'Australie en 1990 a choisi de demander auprès de l'OMI le statut de ZMPV pour la GBR. Un dispositif de séparation de trafic et un système de pilotage obligatoire a été mis en place. Sur la GBR, voir notamment The Great Barrier Reef review of safety initiatives, 22 avril 2000, Australian Maritime Safety Authority <http://www.amsa.gov.au/>, (consulté en juin 2010).

¹⁸³¹ Les derniers espaces reconnus sont la mer Baltique (MEPC 136 (53), décision entérinée par l'Assemblée Rés A977 (24), Organisation du trafic maritime, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 27 janvier 2006) et le monument national de Papahānaumokuākea (MEPC 171(57) Désignation du monument national de Papahānaumokuākea comme zone sensible particulièrement vulnérable, résolution adoptée par le CPMM lors de sa cinquante-septième session le 4 avril 2008.)

productivité, zone de frai ou de reproduction, caractère naturel, intégrité, fragilité et importance biogéographique sont autant de facteurs pris en compte dans la décision finale. Deuxièmement, le critère socioéconomique tient compte de l'utilisation fondamentale de la zone ; il peut concerner l'exploitation des ressources maritimes, l'intérêt touristique ou encore la forte dépendance de la population au milieu marin ; sur ce dernier critère, l'évaluation peut être basée sur la dépendance sociale et économique, la dépendance de l'homme et le patrimoine culturel. Troisièmement, le critère scientifique concerne l'intérêt pour la recherche scientifique ; ce dernier est établi en fonction de la correspondance de la zone à la réalisation spécifique d'un certain type d'études ; son exploitation dans le cadre d'un programme de recherche de surveillance ou d'éducation doit permettre la démonstration d'un phénomène particulier. Le détail des directives montre à la fois une acceptation large des zones éligibles et la rigueur des critères attachés à une PSSA. L'objectif semble toutefois la prise en compte de l'environnement au sens large afin de faciliter la reconnaissance de telles zones.

589. En outre, l'attribution de ce statut passe par l'estimation de la dangerosité de la navigation en prenant en compte plusieurs caractéristiques du site relatives aux propriétés du trafic maritime. Ainsi, il s'agit autant de quantifier la pollution liée à l'exploitation, les pollutions accidentelles ou intentionnelles¹⁸³² que d'évaluer les dommages matériels causés aux habitats ou aux organismes marins¹⁸³³. Des éléments opérationnels comme les types de navires ou les caractéristiques, le volume et la concentration du trafic ainsi que le transport de substances nuisibles transportées peuvent servir à étayer la demande. Des informations sur les données hydrographiques, météorologiques et océanographiques permettent de compléter l'évaluation¹⁸³⁴.

590. L'atout principal du statut des PSSA est sa flexibilité. Les mesures associées à la reconnaissance d'une PSSA sont variables : elles peuvent comprendre une organisation spécifique du trafic maritime, des prescriptions en matière de notification, des restrictions en matière de rejets des critères d'exploitation et l'interdiction de certaines activités¹⁸³⁵. Dans les

¹⁸³² Rejets comprenant des mélanges d'eau et d'hydrocarbures, des substances nocives, des eaux usées, des ordures, des substances solides nocives, des systèmes antisalissure, des organismes aquatiques nuisibles et des agents pathogènes, le bruit, Rés.A 982 (24), Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 1^{er} décembre 2005, para. 2.2 :

¹⁸³³ Asphyxie des habitats, la contamination par des systèmes antisalissure, échouements, heurts de mammifères marins, Rés.A 982 (24), op cit, para.2.2

¹⁸³⁴ Rés.A 982 (24), op cit, para.5

¹⁸³⁵ Ces mesures sont spécifiquement adaptées aux besoins de la zone en vue de prévenir, de réduire ou d'éliminer la vulnérabilité constatée de la zone aux activités des transports maritimes internationaux. Rés.A 982 (24), op cit, para 7-5-2-4

limites de la force normative des résolutions, les mesures associées doivent être respectées. Elles sont l'objet d'une adoption solennelle par l'Assemblée. Leur contenu n'est pas limitativement prévu par la Résolution. Elles peuvent reposer sur des dispositions de conventions spécifiques comme MARPOL¹⁸³⁶ ou SOLAS¹⁸³⁷ ou sur un dispositif inédit «*visant à protéger des zones maritimes spécifiques contre les dommages causés à l'environnement par les navires à condition que leur fondement juridique ait été établi*». La Résolution offre donc un système «à la carte» qui permet d'adapter les mesures prises en fonction du risque encouru. Le danger est toutefois de ne pouvoir assurer une «protection minimum» et une harmonisation entre les PSSA¹⁸³⁸. La multiplicité des combinaisons est donc un avantage même si elle complique la compréhension du dispositif. Enfin, la reconnaissance d'une PSSA induit l'approbation par l'OMI des mesures de protection associées. Ces dernières sont matérialisées sur les cartes conformément aux symboles et aux méthodes de l'Organisation hydrographique internationale (OHI)¹⁸³⁹.

591. Parmi les douze PSSA, la combinaison des mesures associées correspond au meilleur équilibre pour garantir à la fois une protection efficace et la liberté de navigation¹⁸⁴⁰. Les mesures associées à une PSSA sont évolutives : elles peuvent donc être modifiées, complétées ou supprimées avec l'accord de l'OMI. La possibilité d'amender facilement ces régimes par l'adoption de nouvelles normes au sein du CPMM présente un avantage considérable. Les États peuvent soumettre de nouvelles propositions pour renforcer ou adapter plus efficacement les régimes de protection sur la base d'un retour d'expérience par exemple. Ce fut le cas de l'élargissement en 2005 de la GBR au détroit de Torres¹⁸⁴¹, c'est aussi celui du renforcement du régime de la PSSA de l'archipel des Galapagos avec l'instauration d'un système de rapport obligatoire permettant une meilleure prévention des risques sur cette zone d'une extrême fragilité.

592. Les États membres de l'OMI sont invités à assurer le respect des Directives par les

¹⁸³⁶ Les mesures prises dans le cadre des zones spéciales prévues par MARPOL.

¹⁸³⁷ Comme les dispositifs de séparation de trafic et les systèmes de compte rendu.

¹⁸³⁸ ROIS MADARRO (L.), « L'identification d'une aire comme zone maritime particulièrement sensible : ses conséquences pour la navigation », in CASADO RAIGON (R.) (Dir.), *L'Europe et la mer*, Bruxelles, Éditions Bruylant, 2005, p.404

¹⁸³⁹ Rés A 982 (24), Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 1^{er} décembre 2005 para 9.1.

¹⁸⁴⁰ KACHEL (M.-J.), *Particularly sensitive sea areas: the IMO's role in protecting vulnerable marine areas*, Springer, Hambourg, 2008, pp. 184 et s.

¹⁸⁴¹ MEPC 53/24/Add 2, Rés MEPC.133(53), Annexe 1/Designation of the Torres strait as an extension of the Great Barrier Reef particularly sensitive sea area, Annexe 1

navires battant leur pavillon¹⁸⁴². Pour s'y conformer, la mise en place d'un programme spécifique est proposée. Ainsi selon les autorités australiennes, ce programme devrait idéalement contenir¹⁸⁴³: une incitation au respect des mesures par des inspections, des contrôles et des rapports, un mécanisme de détention et de patrouilles préventives, une incitation à l'émission de rapports par l'administration ou les navires, un système d'investigation sur les violations constatées, la détermination de sanctions adaptées aux violations commises et la mise en place d'un système d'information, d'éducation de coordination et de coopération avec les États tiers.

593. L'assise consensuelle de cet outil est fondamentale car il n'est pas contraignant. Ses effets reposent par conséquent sur la solidité du compromis et l'acceptation élargie des contraintes. Ce constat pousse toutefois à trouver une base légale internationale contraignante qui permettrait de renforcer ce concept. La directive-cadre sur les pSSA fait référence aux règles de droit international contenues dans la CMB, pourtant leur correspondance est partielle.

B.2- Correspondance imparfaite avec les dispositions de la CMB

594. Les recommandations de l'OMI trouvent un fondement idéologique incontestable car elles sont acceptées par les États, bien qu'elles ne bénéficient que d'un fondement juridique partiel dans les dispositions de la Convention du droit de la mer (CMB). Il est évident que déceler un fondement conventionnel à la résolution A 982 renforcerait sa portée juridique¹⁸⁴⁴. En l'absence d'un tel fondement, la seule alternative serait de reconnaître la résolution A 982 comme une règle coutumière du droit international.

595. Rapprocher la résolution A 982 de l'article 192, relatif à l'obligation des États de protéger et de préserver le milieu marin, ou de l'article 194, sur les mesures visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin, semble le plus logique. Par ces articles, la CMB prévoit pour chaque État les obligations générales de protection de l'environnement maritime et de la biodiversité. Toutefois, le concept de PSSA correspond davantage à l'article

¹⁸⁴² « Les gouvernements membres devraient prendre toutes les dispositions nécessaires pour veiller à ce que les navires battant leur pavillon respectent les mesures de protection adoptées pour protéger la PSSA désignée. Les gouvernements membres qui sont informés d'une infraction à une mesure de protection associée qui aurait été commise par un navire battant leur pavillon devraient faire connaître au gouvernement qui a signalé l'infraction les détails des mesures qu'ils auront jugées appropriées de prendre. » Rés A 982 (24), Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 1^{er} décembre 2005 para.9.3

¹⁸⁴³ Australian Maritime Safety Authority, Particularly sensitive Sea Areas, March 2006, p.2

¹⁸⁴⁴ MEPC 43/6/2 Relationship between the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea and the IMO guidelines for the Designation of Special Areas and the Identification of Particularly Sensitive Sea Areas.; UNLU (N.), Particularly Sensitive Sea Areas : Past, Present and Future, www.imo.org (consulté en juin 2010)

211 paragraphe 6 de la CMB: « *Lorsque les règles et normes internationales visées au paragraphe 1 ne permettent pas de faire face d'une manière adéquate à des situations particulières et qu'un État côtier est raisonnablement fondé à considérer qu'une zone particulière et clairement définie de sa zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution...* » Pourtant ce fondement est imparfait. Certes, les motivations de l'État côtier pour la reconnaissance d'une PSSA coïncident avec l'article 211 mais les deux dispositifs comportent d'importantes différences. D'abord, les critères de désignation d'une PSSA ne sont pas exactement identiques à ceux prévus par la Convention ; en effet, la Résolution A 982 permet de faire valoir des critères écologiques, socioéconomiques, éducatifs ou archéologiques alors que l'article 211 de la CMB se limite à des critères plus restrictifs¹⁸⁴⁵ même si l'article 303 reconnaît la spécificité des objets archéologiques et historiques découverts en mer¹⁸⁴⁶. Ensuite, l'article 211 de la CMB ne concerne explicitement que l'espace maritime dans la limite de la zone économique exclusive alors qu'une PSSA peut être reconnue dans un espace situé au-delà de la zone territoriale et donc ne se limite pas à la ZEE¹⁸⁴⁷.

596. Dans la mesure où l'article 211 ne peut constituer un fondement parfait pour la résolution A 982, son application peut donner naissance à une pratique continue de sorte que certains y voient l'amorce d'une coutume internationale¹⁸⁴⁸. Sa valeur obligatoire découlerait de cette pratique. L'objectif est de permettre l'émergence d'une norme contraignante sans pour autant exiger le consentement individuel de tous les États. Cette piste nécessite la preuve d'une pratique générale et acceptée comme étant le droit. L'existence des PSSA depuis quinze ans est un premier pas. Les États soucieux de la préservation de certains sites exceptionnels sont progressivement convaincus que ce concept peut offrir un niveau

¹⁸⁴⁵ « *Un État côtier est raisonnablement fondé à considérer qu'une zone particulièrement et clairement définie de sa zone économique exclusive requiert l'adoption de mesures obligatoires spéciales pour la prévention de la pollution par les navires, pour des raisons techniques reconnues tenant à ses caractéristiques océanographiques et écologiques, à son utilisation ou à la protection de ses ressources et au caractère particulier du trafic.* » CMB, art. 211-6.a

¹⁸⁴⁶ « *Les États ont l'obligation de protéger les objets de caractère archéologique ou historique découverts en mer* », CMB, art 303. Ce fondement se révèle fondamental avec la reconnaissance du monument national de Papahānaumokuākea.

¹⁸⁴⁷ Les critères concernent les PSSA situées à l'intérieur et au-delà des limites de la mer territoriale. L'OMI peut utiliser, pour désigner des PSSA situées hors des eaux territoriales en vue d'adopter, des mesures de protection internationale contre la pollution et les autres dommages causés par les navires. Rés. A 982 (24), para. 4-3

¹⁸⁴⁸ Merialdi (A.), « Legal restraints on navigation in marine specially protected areas », in Scovazzi (T.) (Ed.), *Marine Specially Areas, The general aspects and the Mediterranean Regional System*, La Hague, Kluwer law international, 1999, p. 36. Sur le rôle des organisations internationales dans le processus coutumier, voir notamment Daillier (P.), Forteau (M.) et Pellet (A.), *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, p.355 et s.

satisfaisant de protection. Leur acceptation repose sur la légitimité de l'OMI au sein du transport maritime international et sur une large publicité par le biais des cartes utilisées à bord des navires. Pourtant, la résolution A 982 n'a pas été pleinement exploitée puisqu'aucune PSSA n'a été reconnue au-delà de la ZEE et c'est précisément sur ce point que la correspondance avec la CMB est imparfaite.

PARAGRAPHE II : LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHERIQUE: UNE ACTION HÉSITANTE

597. « *Les changements climatiques sont semblables à un superpétrolier, en ceci que, pour l'arrêter, ou même changer son cap, il faut non seulement appliquer une force énorme mais aussi une durée et une distance considérables- même s'il suffit d'une légère pression sur le bon bouton du tableau de commande du moteur ou le pilote automatique pour véritablement déclencher l'arrêt ou le changement de cap*¹⁸⁴⁹ ». Sur le fondement de l'article 212 de la CMB¹⁸⁵⁰, la question de la pollution atmosphérique des navires figure au programme de travail de l'OMI. L'implication de cette dernière sur ce dossier est essentielle¹⁸⁵¹ et s'articule sur deux axes révélant une démarche classique des questions relatives à la pollution de l'atmosphère (A.) et une démarche attentiste pour mettre en place des outils techniques de réduction des émissions de gaz à effet de serre (B.).

A- Une démarche classique sur la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires

598. La pollution de l'air par les navires est inscrite au programme de travail du CPMM depuis 1988. L'organe technique de l'OMI fut alerté par la Norvège suite à la publication d'une déclaration des ministres de plusieurs États lors de la Conférence internationale sur la protection de la mer du Nord en novembre 1987. Les contributions déposées par ses membres permirent d'identifier globalement les origines de la pollution de l'atmosphère par les navires. Ainsi, le MEPC détermina les trois principaux facteurs de pollution : les émissions de soufre (SO_x), les émissions d'oxydes d'azote (NO_x) et les émissions de dioxyde de carbone (CO₂).

¹⁸⁴⁹ Message du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, M Efthimios Mitropoulos, lors de la Journée mondiale de la mer, 2009, « les changements climatiques : un défi à relever pour l'OMI aussi ! », www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹⁸⁵⁰ « *Les États, agissant en particulier par l'intermédiaire des organisations internationales compétentes ou d'une conférence diplomatique, s'efforcent d'adopter sur le plan mondial et régional des règles et des normes, ainsi que des pratiques et procédures recommandées, pour prévenir, réduire et maîtriser cette pollution (pollution d'origine atmosphérique ou transatmosphérique)* » CMB, art. 212.3.

¹⁸⁵¹ Si l'on se base sur le seul dioxyde de carbone qui est le principal gaz à effet de serre émis par les navires, ses émissions ont été estimées à 1 046 millions de tonnes en 2007 soit 3,3 % des émissions mondiales. D'après les scénarios d'émissions, d'ici à 2050 en l'absence de mesures, les émissions des navires pourraient augmenter de 150 à 250% du fait de la croissance du secteur maritime et aggraver leur impact sur le changement climatique, MEPC 59-4-7, Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, Deuxième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre (2009), note du Secrétariat présentée le 9 avril 2009.

Les émissions de NO_x et de SO_x ne représentent certes qu'une part mineure des émissions mondiales mais la croissance des transports maritimes fait craindre l'aggravation de leur impact. Sur cette base, l'Assemblée a décidé d'orienter les travaux vers l'adoption d'une nouvelle annexe à MARPOL¹⁸⁵².

599. Après six années de négociation, l'annexe VI de MARPOL « Règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires » fut adoptée par une conférence en septembre 1997, juste avant la signature du Protocole de Kyoto¹⁸⁵³. Elle impose des limites aux émissions d'oxydes de soufre (SO_x)¹⁸⁵⁴ et d'azote (NO_x)¹⁸⁵⁵ dans les gaz d'échappement des navires, et interdit l'émission délibérée de substances liquides. L'application des dispositions de l'Annexe s'appuie sur la délivrance du Certificat international de prévention de la pollution de l'atmosphère et sur la fiche de construction et d'équipement. L'Annexe VI fait référence au Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins¹⁸⁵⁶. Son dispositif est entré en vigueur en 2005¹⁸⁵⁷ conformément à la

¹⁸⁵² A 719 (17), Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session le 6 novembre 1991.

¹⁸⁵³ Le 26 septembre 1997, les Parties à la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 (MARPOL 73/78) ont adopté la nouvelle Annexe VI de MARPOL. Le Protocole de Kyoto à la Convention cadre sur le changement climatique a été adopté en décembre 1997 après plus de deux ans d'intenses négociations. Son dispositif prévoit des impératifs quantitatifs juridiquement contraignants, <http://unfccc.int>, (consulté en novembre 2009). Sur l'annexe VI voir notamment : ODIER (F), « MARPOL annexe VI », *ADMer*, Tome II, 1998, pp. 193-205.

¹⁸⁵⁴ La règle 13 de l'Annexe prévoit de limiter les émissions d'oxyde d'azote (NO_x) provenant des moteurs diesel marins. Le dispositif s'applique à tout moteur diesel d'une puissance de sortie supérieure à 130kW, installé à bord d'un navire construit le 1^{er} janvier 2000 ou après cette date. Ces navires ne doivent pas dépasser les limites suivantes : 17g/kWh lorsque n est inférieur à 130 t/m (n représente le régime nominal du moteur (tours de vilebrequin par minute)); 45,0 n (-0,2) g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 130 t/m mais inférieur à 2000 t/m ; 9,8 g/kWh lorsque n est égal ou supérieur à 2000 t/m. Selon le Code technique auquel la règle fait référence, les émissions d'oxydes d'azote désignent : « l'émission totale d'oxydes d'azote, calculée en tant qu'émission totale pondérée de NO₂ et déterminée à l'aide des cycles d'essai et méthodes de mesure pertinents ».

¹⁸⁵⁵ La règle 14 de l'Annexe VI limite la teneur en soufre du fuel-oil marin à 4,5% m/m et à 1,5 % dans certaines zones.

¹⁸⁵⁶ La règle 13 de l'Annexe VI de la Convention MARPOL rend obligatoire le Code technique sur le contrôle des émissions d'oxydes d'azote provenant des moteurs diesel marins. Les précurseurs de la formation d'oxydes d'azote au cours du processus de combustion sont l'azote et l'oxygène. Ces derniers représentent 99% de l'air admis dans le moteur. L'objectif du Code est donc de maîtriser les sources d'oxydes d'azote afin de limiter les rejets. L'oxygène est brûlé au cours du processus de combustion, la quantité excédentaire d'oxygène disponible évolue en fonction du rapport air/combustible nécessaire au fonctionnement du moteur. Les oxydes d'azote (NO_x) ainsi formés sont le NO et le NO₂. Les quantités produites dépendent de la température des flammes ou de la combustion et de la quantité d'azote organique présent dans le combustible. Les quantités produites sont également fonction du temps d'exposition de l'azote et de l'oxygène excédentaire aux températures élevées associées au processus de combustion du moteur diesel. Dès lors, des solutions techniques sont proposées dans le Code pour limiter ces émissions. Son objet est d'établir les procédures de mise à l'essai, d'inspection, de certification des moteurs qui permettront aux fabricants de moteurs, aux propriétaires de navires et aux administrations de veiller à la limitation des émissions de NO_x. Le Code est composé de six chapitres : dispositions générales, visites et certification, normes relatives aux émissions d'oxydes d'azote, approbation des moteurs fabriqués en série : notions de famille de moteurs et de groupe de moteurs, procédures de mesure d'émissions de NO_x au banc d'essai et procédures à suivre pour démontrer le respect des limites d'émission de

procédure d'acceptation tacite. La Conférence de 1997 sur la pollution atmosphérique a prévu un dispositif quinquennal de révision. Sur ce principe, les nouvelles négociations ont débuté dès 2005, avant même l'entrée en vigueur de l'Annexe, afin de prendre en compte les innovations technologiques. Pour encourager de nouvelles négociations, l'Allemagne, la Finlande, l'Italie, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni et la Suède ont souligné, dans une proposition conjointe, le temps nécessaire pour qu'une norme produise des effets compte tenu du renouvellement lent des flottes et de la durée de vie d'un moteur diesel¹⁸⁵⁸.

600. Considéré comme une question prioritaire¹⁸⁵⁹, le résultat des travaux préparatoires¹⁸⁶⁰ a été présenté à l'ordre du jour de la cinquante-septième session du CPMM¹⁸⁶¹. Malgré l'urgence, l'Annexe VI et le Code technique des NO_x n'ont été modifiés par le CPMM qu'en 2008 sur la base des travaux effectués par le Sous-comité BLG lors de sa douzième session¹⁸⁶². Dans sa nouvelle version, en vigueur en juillet 2010, le dispositif prévoit une baisse significative des niveaux de tolérance des émissions de soufre entre 2010 et 2020¹⁸⁶³. La révision a aussi permis la reconnaissance d'une nouvelle zone de contrôle des émissions

NO_x à bord.

¹⁸⁵⁷ Le Protocole de 1997 est entré en vigueur le 19 mai 2005, OMI, Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the international maritime organization or its secretary general performs depositary or other functions, 31 décembre 2009, p. 146, www.imo.org (consulté en février 2010), Annexe : les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

¹⁸⁵⁸ MEPC 53-4-4, Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires- proposition visant à entamer un processus de révision de l'Annexe VI de la Convention MARPOL, document présenté lors de la cinquante-troisième session du CPMM le 15 avril 2005.

¹⁸⁵⁹ Les pressions exercées par l'adoption de nouvelles mesures aux États-Unis ont conduit les européens à appuyer l'adoption de nouvelles mesures à l'échelle internationale. L'ensemble des négociations est stimulé par les progrès technologiques en matière de réduction des émissions. La Commission européenne a notamment organisé des ateliers sur les émissions provenant des navires afin de lancer les négociations au sein de l'OMI. MEPC 53-4-4, op cit, p. 8.

¹⁸⁶⁰ Le CPMM avait décidé lors de sa cinquante-troisième session la reconstitution du Groupe de travail sur la pollution de l'atmosphère qui devait de manière prioritaire établir le mandat pour la révision générale de l'Annexe VI et du Code technique sur les NO_x « à laquelle doit se livrer de toute urgence » le Sous-comité des liquides et gaz en vrac (Sous-comité BLG), MEPC 53-24, Rapport du Comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa cinquante-troisième session, déposé par le Secrétariat le 25 juillet 2005, p. 38.

¹⁸⁶¹ Cette initiative a été prise par le Comité lui-même lors de sa cinquante-troisième session sur la base des résolutions prises par la Conférence des Nations unies sur le changement climatique en 1997 et des contributions d'un groupe de pays européens et du Réseau international des Amis de la Terre (FOEI).

¹⁸⁶² Comme le montrent les discussions lors de la cinquante-huitième session du CPMM, l'adoption d'une nouvelle version de l'Annexe VI était soumise à un calendrier stricte que la Commission européenne entendait bien faire respecter (MEPC 57-21, §4.9) malgré les craintes de pays comme le Brésil et l'Arabie-Saoudite (MEPC 57-21 §4.8), devant la charge de nouvelles mesures. Après des négociations menées lors de deux sessions successives du Sous-Comité BLG et d'une réunion intersession organisée par l'Allemagne, le projet de révision a pu être soumis au CPMM. La révision de l'Annexe VI et du Code sur les NO_x a été adoptée par résolution du CPMM (MEPC 176(58), MEPC 177 (58), MEPC 180 (58) et MEPC 182 (58)).

¹⁸⁶³ La teneur maximale en soufre du carburant marin sera réduite à 3,5 d'ici 2012 puis jusqu'à 0,5 au plus tard en 2020. Compte tenu des trois options proposées au cours des discussions (seuil global à 1% en 2012 et à 0,5% en 2015 ou seuil global inchangé à 4,5% et abaissé à 0, 5% dans les Aires de contrôle des émissions de soufre) ou seuil global à 3% en 2012 et 1 % en 2010 dans les Aires de contrôle des émissions de soufre puis 0, 5 % en 2015.), cette mesure n'est pas réellement satisfaisante.

pour l'Amérique du Nord, ce qui porte à trois le nombre de ces aires spéciales mentionnées à l'Annexe VI de la Convention MARPOL¹⁸⁶⁴. L'entrée en vigueur de l'annexe VI révisée et du nouveau Code technique sur les NO_x s'accompagne d'un paquet de directives et de circulaires censées en promouvoir la bonne application¹⁸⁶⁵. Sur ce point après de longues négociations débutées en 1997, la Convention MARPOL prévoit donc un dispositif complet qui a déjà contribué à réduire les émissions atmosphériques des navires. Avec la révision de 2008, les États adoptèrent une démarche certes hésitante mais réelle de renforcement de la prévention de la pollution atmosphérique des navires.

B- Une démarche attentiste sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre

601. L'ensemble des émissions de GES provenant du transport maritime ne sont pas spécifiquement visées par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, cadre réglementaire international mis en place pour faire face à ce problème. Le Protocole de Kyoto prévoit à l'article 2.2 : « *Les Parties visées à l'annexe 1 cherchent à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre non réglementés par le Protocole de Montréal provenant des combustibles de soute utilisés dans les transports aériens et maritimes, en passant par l'intermédiaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale et de l'Organisation maritime internationale respectivement.* »¹⁸⁶⁶. Les négociations préalables à la Conférence de Copenhague de décembre 2009 ont fixé de nouveaux objectifs de réduction des émissions pour les pays développés, analyser l'efficacité des moyens d'atteindre ces objectifs et améliorer le fonctionnement du Fonds pour l'adaptation créé en vertu du Protocole. A l'issue du sommet, les transports maritimes n'ont pas fait l'objet de mention particulière. L'implication tardive de l'OMI dans la lutte contre le changement climatique traduit la volonté de ses membres, sous la pression de l'industrie maritime, de préserver la spécificité de l'encadrement juridique de l'industrie maritime face

¹⁸⁶⁴ Convention MARPOL, Annexe VI, Règle 14.

¹⁸⁶⁵ Ces directives ont été adoptées lors de la cinquante-neuvième session du CPMM, MEPC 59-24, Rapport du Comité de protection du milieu marin, présenté le 27 juillet 2009, p.31 et s.

¹⁸⁶⁶ Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, FCCC/INFORMAL/83, adopté le 11 décembre 1997, www.unfccc.int, (consulté en février 2010). Le Protocole de Kyoto a été signé dans le sillage des objectifs de la Convention-cadre des Nations Unies sur le changement climatique de 1992. Il s'applique à six grands gaz à effet de serre : le dioxyde de carbone (CO₂), le méthane (CH₄), l'oxyde nitreux (N₂O), les hydrofluorocarbures (HFC), les hydrocarburesperfluorés (PFC) et l'hexafluorure de soufre (SF₆). Fondé sur les mêmes principes et les mêmes institutions que cette Convention-cadre, le Protocole prévoit l'engagement des parties sur des objectifs individuels (Annexe 1). Ces derniers sont légalement contraignants et visent la réduction et la limitation des émissions de gaz à effet de serre. Seules les Parties à la Convention qui sont également devenues Parties au Protocole (par ratification, acceptation, approbation ou accession) sont tenues par ces engagements.

aux outils internationaux globalisés¹⁸⁶⁷. D'autre part, les discussions de l'OMI visent l'ensemble des flottes maritimes de commerce sans distinction entre les pays développés et les pays en développement contrairement aux principes posés par le Protocole de Kyoto. Aussi, la contribution de l'OMI dans le dossier du changement climatique ne fait pas l'unanimité et explique la longue négociation autour des questions relatives à la réduction de l'impact du transport maritime.

602. Les discussions entamées au sein du CPMM correspondent à un cadre de travail qui s'appuie sur plusieurs principes : adopter une réglementation contraignante, mettre en place des mesures présentant un bon rapport coût-efficacité, élaborer des dispositifs transparents, pratiques et faciles à administrer et prévenir toute possibilité de fraude. Dans ce cadre, les membres de l'OMI cherchent à établir des normes compatibles avec l'innovation technologique, le développement durable et le développement du commerce. Sa démarche vise à prévenir toute distorsion de concurrence. Les spécificités du régime juridique applicable aux transports maritimes internationaux compliquent la mise en place de mesures contraignantes et efficaces¹⁸⁶⁸. Les discussions sont actuellement menées autour de quatre dispositifs : l'indice nominal de rendement énergétique applicable aux navires neufs (EEDI), le plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEMP), l'indicateur opérationnel de rendement énergétique (EEOI) et les mécanismes fondés sur le marché. L'état des délibérations pour chacun de ces outils traduit la frilosité des membres de l'OMI face au projet utopique rappelé en 2009 par le Secrétaire général lors de la Journée mondiale de la mer¹⁸⁶⁹. Les discussions menées au sein du CPMM ont permis l'adoption d'une série de directives portant sur chacun des outils techniques à l'exception des instruments de marché. Leur application est facultative et contribue à expérimenter les mesures projetées par l'OMI.

603. L'indice nominal de rendement énergétique applicable aux navires neufs (EEDI¹⁸⁷⁰) vise à stimuler l'innovation et le développement technologique pour augmenter le rendement

¹⁸⁶⁷ A.T., « Les armateurs veulent que le dossier reste à l'OMI », *Le marin*, 14/08/2009.

¹⁸⁶⁸ Le rapport de la CNUCED sur les transports maritimes et le changement climatique souligne « *un important élément à prendre en compte pour déterminer d'éventuelles mesures d'atténuation dans le secteur des transports maritimes internationaux est la complexité intrinsèque de ce secteur, étant entendu que les émissions de CO₂ sont produites essentiellement en dehors des frontières nationales et que les navires peuvent être rattachés à différentes nations par le biais de l'immatriculation, de la propriété effective et de l'exploitation.* »

¹⁸⁶⁹ L'objectif rappelé par le Secrétaire général est que « *pour atteindre les buts souhaités dans la lutte contre les changements climatiques, les solutions que nous choisirons doivent être réalistes, pragmatiques, applicables, rentables et, par-dessus tout équilibrées, mises en œuvre par le biais de mécanismes clairs, pratiques, transparents, à l'épreuve des fraudes et faciles à administrer* », Message du Secrétaire général de l'Organisation maritime internationale, op cit, www.imo.org (consulté en juin 2010).

¹⁸⁷⁰ Ce sigle utilisé dans la documentation française de l'OMI correspond à la désignation anglaise de cet outil Energy Efficiency Design Index.

énergétique des navires dès leur conception ; sur la base d'un calcul très complexe, l'indice permet de mesurer l'efficacité d'un navire sur la base de son taux d'émission de CO₂ ; la diversité des flottes et des systèmes de propulsion complique la mise au point d'une formule unique et les négociations ne sont pas achevées sur ce point. Le plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP¹⁸⁷¹) a vocation à aider les compagnies de navigation à gérer la performance environnementale de leurs navires, ces directives sont facultatives et doivent appuyer les discussions du Comité¹⁸⁷² ; l'usage de cet instrument s'adresse indistinctement au propriétaire, à l'exploitant ou à l'affréteur du navire ; l'objectif est de mettre en place un suivi constant du rendement énergétique des navires sur la base d'une évaluation basée sur quatre étapes : la planification, la mise en œuvre, le suivi et l'autoévaluation. Cet effort continu doit contribuer à une évaluation constante de la planification en vue de l'amélioration du rendement énergétique du navire. Un ensemble de paramètres propres au navire sont pris en compte afin de réduire sa consommation de carburant. L'avantage pour les acteurs privés est, selon les termes des Directives du CPMM, de rendre public leur effort afin de bénéficier de tarif préférentiel dans les ports qui définissent les droits portuaires en fonction de critères écologiques. Les dispositions des Directives soulignent le rôle de l'ensemble des intervenants dans la chaîne de construction et d'exploitation du navire pour améliorer le rendement énergétique d'un navire; parmi les mesures mentionnées, certaines concernent la conduite du navire (routage météorologique, synchronisation, optimisation de la vitesse ou de l'assiette du navire) et l'entretien du navire (la coque et le système de propulsion).

604. Les Directives pour l'utilisation facultative d'un indicateur opérationnel de rendement énergétique des navires (EEOI¹⁸⁷³) s'adressent aux propriétaires et aux autres membres soucieux d'évaluer la performance de leur flotte en matière d'émission de CO₂. Combiné aux Directives sur le plan de gestion, cet indicateur peut donner des informations pertinentes sur le rendement du combustible, il prend en compte les types de navires, les distances parcourues et les caractéristiques des chargements.

¹⁸⁷¹ Ce sigle utilisé dans la documentation française de l'OMI correspond à la désignation anglaise de cet outil Ship Energy Efficiency Management Plan.

¹⁸⁷² Ainsi le visa des Directives précisent : « *Les gouvernements Membres sont invités à porter les Directives ci-jointes à l'attention de leurs administrations, de l'industrie, des organisations compétentes du secteur maritime, des compagnies de navigation et des autres parties intéressées et à promouvoir l'utilisation de ces directives à titre volontaire. Les gouvernements Membres et les organisations observatrices sont invités également à fournir aux futures sessions du Comité des renseignements sur les résultats qu'ils auront obtenus et l'expérience qu'ils auront acquise dans le cadre de l'application des Directives* », MEPC 1-Circ 683, Directives pour l'élaboration d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP), 17 août 2009.

¹⁸⁷³ Ce sigle utilisé par l'OMI correspond à la désignation anglaise de cet outil Energy Efficiency Operational Indicator.

605. En ce qui concerne les mesures fondées sur le marché, les négociations doivent se poursuivre afin notamment d'établir une méthode et des critères pour mener une étude de faisabilité et évaluer leur impact ; dans ce cadre, les répercussions sur le secteur maritime des États en développement doivent faire l'objet d'une attention particulière. Les négociations sont projetées sur deux ans afin de déterminer les mesures envisageables; malgré les pressions exercées par les États européens¹⁸⁷⁴, le calendrier révèle l'embarras de l'OMI sur cette question qui l'implique dans le domaine économique.

606. Dans le cadre de la soixantième session du CPMM, 68 contributions des membres ont été déposées et ont traduit les préoccupations des membres face à la démarche initiée au sein du CPMM mais ce dernier n'a toujours pas déterminé sous quelle forme seraient adoptées les mesures relatives à la réduction des gaz à effet de serre¹⁸⁷⁵. Réunissant un nombre comparable de délégations, la 61^{ème} session du CPMM présidée par Andreas Chrystomou, a permis l'adoption d'avancées notables sur le dossier. Les membres se sont notamment mis d'accord sur les principaux principes concernant les dispositions techniques pour diminuer l'impact de la navigation maritime sur le changement climatique. Le blocage des négociations sur l'adoption de mécanismes fondés sur le marché risque toutefois de nuire à la légitimité de l'action de l'Organisation dans ce domaine.

607. Sur les dossiers de la sûreté maritime et de la protection de l'environnement, l'Organisation a dû montrer sa réactivité. Ces questions ont généralement bousculé ses pratiques avec l'accélération de la prise de décision, le renforcement des liens de coopération avec d'autres organisations internationales, la participation plus importante des ONG ou encore l'élargissement de son mandat. L'interface entre la terre et la mer révèle les changements au sein de l'OMI même si les limites de son action sont récurrentes. D'une démarche par paliers qui suit le développement du transport maritime, l'OMI s'oriente désormais vers une intervention plus globale qui défend la spécificité du monde maritime et

¹⁸⁷⁴ Ce point a fait l'objet d'une contribution commune de l'Allemagne, de la France et de la Norvège lors de la cinquante-neuvième session du CPMM. Ces États considèrent qu' « *un système mondial d'échange de droits d'émission destiné aux transports maritimes internationaux serait un mécanisme pragmatique et efficace qui pourrait être développé plus avant, étant donné qu'il pourrait constituer un outil de contrôle des émissions qui soit fiable et en même temps pratique* », MEPC 59/4/25, Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires : aspects positifs d'un système mondial d'échange de droits d'émission destiné aux transports maritimes internationaux, document présenté par l'Allemagne, la France et la Norvège devant la cinquante neuvième session du Comité de protection du milieu marin, le 8 mai 2009.

¹⁸⁷⁵ Dans son rapport au Conseil, le CPMM informe que cette discussion a été ajournée et que cet aspect des négociations dépend des résultats des travaux de la COP 15, C.ES.25-8, Rapport du Comité de protection du milieu marin, Note du Secrétariat présentée le 9 septembre 2009, §9

prend en compte la perméabilité de cette industrie aux problématiques terrestres. En suivant un processus continu, l'OMI a développé une œuvre tentaculaire cohérente qui manifeste toutefois une grande complexité. L'intensification de son action renforce les pouvoirs de l'État sur la gestion, la réglementation et le contrôle du transport maritime. Dans ce cadre, l'inflation normative peut certes être un indice d'efficacité des mécanismes de coopération mais surtout être un risque d'enlisement des missions de l'État. Dès lors, si le processus continu entraîne le renforcement de l'action normative de l'OMI, il a stimulé la reconnaissance de missions opérationnelles qui restent toutefois limitées.

TITRE II- LA MISE EN PLACE PROGRESSIVE DE MÉCANISMES DE CONTRÔLE

608. La navigation sous normes découle de la détérioration des conditions de transport maritime due à son développement. Parce que les conventions internationales élaborées au sein de l'OMI constituent le niveau minimum d'obligation auquel sont soumis les États, leur mise en œuvre serait la première étape d'une action en faveur de la réduction de l'impact de la navigation pour les vies humaines et l'environnement. Dans cette perspective, les limites liées à la compétence exclusive des États dans la mise en œuvre des conventions internationales (CHAPITRE I) justifient l'implication de l'OMI dans le suivi des normes dont elle est le dépositaire (CHAPITRE II).

CHAPITRE I- LES LIMITES DES CONTRÔLES ÉTATIQUES

609. Les conventions et les normes techniques adoptées par l'OMI portent sur le navire et le trafic maritime. L'ensemble des États membres participe à leur élaboration; leur application repose ensuite soit sur l'obligation des États qui ont ratifié les textes contraignants soit sur la faculté des États d'appliquer les recommandations adoptées par les organes techniques et l'Assemblée de l'OMI or les conventions OMI sont très largement ratifiées¹⁸⁷⁶ et plusieurs indicateurs montrent l'importance que prennent les normes techniques non contraignantes. La pratique souligne aussi les résultats de la coopération internationale: l'accélération de l'adoption de nouveaux instruments, l'élargissement du nombre de membres, la création de nouveaux organes techniques, la rédaction de documents types ou encore le développement des formations. Pourtant si l'on devait associer notre étude au concept novateur de la «force normative»¹⁸⁷⁷, plusieurs indices amènent à douter de l'effectivité du dispositif mis en place par l'OMI. Les travaux de l'Organisation et les dispositions de la CMB consacrent l'obligation pour l'État du pavillon de contrôler ses navires (SECTION I) et le droit pour l'État riverain de protéger ses intérêts nationaux (SECTION II).

SECTION I : LA VULNÉRABILITÉ DU ENTRE LE NAVIRE ET SON PAVILLON

610. La spécificité du droit maritime repose sur la compétence principale de l'État du pavillon¹⁸⁷⁸. Ce principe correspond à la volonté de concilier le maintien d'un ordre juridique

¹⁸⁷⁶ Les conventions les plus anciennes enregistrent un taux de ratification élevé. C'est ainsi que la Convention SOLAS de 1974 réunit 159 États membres de l'OMI et 2 parties qui ne sont pas membres de l'OMI, que la Convention COLREG a été ratifiée par 153 États membres de l'OMI et que la Convention MARPOL rassemble 149 États membres de l'OMI. La Convention SUA est plus récente mais elle a été ratifiée par 154 États membres de l'OMI et 14 États qui ne sont pas membres de l'OMI. Les dernières conventions ont reçu en toute logique moins de ratifications comme c'est le cas de la Convention sur les systèmes antisalissure ou la Convention sur les hydrocarbures de soute. Sur le nombre de ratifications des conventions, OMI voir notamment le document de travail présentant une liste récapitulative de l'état des conventions et autres instruments multilatéraux dont l'OMI est dépositaire proposé lors de la vingt-sixième session de l'Assemblée, A 26/21, Rapport sur l'état des conventions et des autres instruments multilatéraux à l'égard desquels l'Organisation exerce des fonctions, déposé par le Secrétariat général le 12 octobre 2009. Annexe : Les conventions internationales de l'OMI, p. 604.

¹⁸⁷⁷ Le concept de «force normative» ressort d'un travail de recherche collectif effectué dans le but d'appréhender les nuances normatives parmi les différents outils juridiques dans divers domaines du droit, THIBIERGE (c.) et Alii, *La force normative naissance d'un concept*, Paris, LGDJ, 2009.

¹⁸⁷⁸ « *Le complément nécessaire à la liberté de la mer doit être que les États exercent sur les navires de la haute mer naviguant sous leur pavillon le même contrôle et la même juridiction qu'ils exercent sur leur territoire* », FRANCOIS (M.), « Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer »; 1958, procès verbal A /3 159, cité par SUDRE (F), *L'OMCI, institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 145. Cette conception est reprise par la Cour suprême des États-Unis « *Perhaps the most venerable and universal rule of maritime law is that which gives cardinal importance to the law of the flag* », Cour suprême des États-Unis, affaire Lauritzen v. Larsen, cité par LUCCHINI (L.), « Le navire et les navires », in *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, SFDI, Éditions A.Pédone, 1992, p. 27 ; LUCCHINI (L.), « Rapport introductif général », in *Le pavillon*, colloque international, INDEMER des 2 et 3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 8.

sur le navire et sa mobilité dans un espace « polyrégimes »¹⁸⁷⁹. Autrefois motivé par le principe de liberté des mers lié à la conciliation des diverses activités, les prérogatives de l'État du pavillon sont aujourd'hui corrompues par les mécanismes de concurrence. La mondialisation du transport maritime et des affaires a opposé à l'État du pavillon des pressions économiques liées à la rentabilité de l'activité commerciale. L'apparition des pavillons de complaisance¹⁸⁸⁰ puis des pavillons internationaux ou encore des registres bis¹⁸⁸¹ souligne que les États ne peuvent endiguer ce phénomène. Ils sont même nécessairement amenés à intégrer dans leur politique maritime des dispositifs pour attirer ou retenir leurs armateurs. Les normes adoptées par l'OMI ne sont pas de nature à lutter contre ces derniers qui profitent des avantages commerciaux que procure la navigation sous normes¹⁸⁸²; dès lors l'effectivité de leur mise en œuvre dépend de l'encadrement des prérogatives de l'État du pavillon. Ainsi, l'application des instruments de l'OMI découle principalement de la nature du lien de nationalité des navires (PARAGRAPHE I) et des conditions de délégation des missions régaliennes à des sociétés privées (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I : LES FAIBLESSES DU CADRE NORMATIF INTERNATIONAL

611. Le lien de nationalité entre le navire et son pavillon fonde l'ensemble du droit de la navigation maritime. Sans être explicitement mentionné dans la Convention OMI, ce lien justifie les principes de fonctionnement de l'Organisation qui centralise la force de décision

¹⁸⁷⁹ BEURIER (J-P), « Océan, espace polyrégimes », in BEURIER (J.P) (Dir), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, p. 66 et s.

¹⁸⁸⁰ PINTO (R.), « Les pavillons de complaisance », *J.D.I.*, 1960, p. 351 ; ROUX (M.), *Les pavillons de complaisance*, Paris, LGDJ, 1961 ; BOCZECK (B.A), *Flag of convenience- an international legal study*, Harvard University Press, 1962; METAXAS (B.N.), *Flags of convenience- a study of internationalisation*, London, Gower, 1985 ; VOGEL (R.), « Flag states and new registries », in *The marine environment and sustainable development law policy and science, the Law of the sea*, trente-cinquième conférence annuelle, WMU Malmö, du 6 au 9 août 1991, Ed. The law of the Sea institute, University of Hawaiï, Honolulu, 1992, pp. 411-427 ; ASSONITIS (G.), « Les pavillons de libre immatriculation, des Conférences des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) à la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le développement », *Droit européen des transports*, n°4, 1991, pp. 435-468; ANDERSON (H. E), « The nationality of ships and flags of convenience : economics, politics and alternatives », *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 21, n°1, 1996, pp. 139-170 ; OZCAYIR (O.), « Flags of convenience and the need for international co-operation », *International maritime law*, vol.7, n°4, 2000, pp. 111-117 ; BEURIER (J-P), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp. 89-91 ; CORBIER (I.), « Souveraineté et pavillon », *ADMer*, Tome X, 2005, pp. 169-191.

¹⁸⁸¹ Les pavillons internationaux ou pavillons bis apparaissent comme une alternative au développement des pavillons de complaisance. Ils sont un moyen pour les États occidentaux de stopper la fuite de leurs armateurs vers des pavillons tiers, Sur l'émergence et le développement des registres bis, voir notamment : Sulpice (G.), « Les pavillons « bis » », in *Le pavillon*, colloque international de l'INDEMER, Institut océanographique de Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp. 105-109.

¹⁸⁸² OCDE/GD(96)4, *Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservance des règles et des normes internationales en vigueur*, OCDE, Paris, 1996, p.3.

sur les États qui représentent le plus gros tonnage¹⁸⁸³. Par conséquent, ses normes reflètent la compétence privilégiée de l'État du pavillon reconnu par les conventions des Nations Unies (A) et ignorent la détérioration du lien entre le navire et son pavillon (B).

A- Les conventions des Nations Unies

612. Bien que l'encadrement juridique du lien de nationalité des navires ait été une préoccupation dès la négociation des Conventions de Genève de 1958 sur le droit de la mer¹⁸⁸⁴, le contenu du lien entre le navire et son pavillon demeure flou¹⁸⁸⁵. Les occasions manquées de l'encadrer strictement¹⁸⁸⁶ le rendent encore aujourd'hui insaisissable. L'imprécision des dispositions de la CMB relatives aux obligations de l'État du pavillon (A.1) sape les mécanismes de mise en œuvre prévus par les normes OMI (A.2).

A.1- L'imprécision de l'article 91 de la CMB

613. L'immatriculation des navires constitue un acte direct de souveraineté des États ; il s'agit pour un État d'enregistrer un navire afin de le soumettre à un système juridique spécifique. Ce concept découle du principe de liberté en haute mer¹⁸⁸⁷ : cette tradition ancestrale soutenue dès 1609 par Hugo de Groot dans son *Mare liberum* fonde aujourd'hui l'esprit du texte de la CMB¹⁸⁸⁸. Le lien ainsi établi entre l'État et un navire constitue la base

¹⁸⁸³ La prise en compte du tonnage des navires est le critère principal de détermination du statut de l'État au sein de l'Organisation. Ce principe résulte de l'interprétation de la CIJ dans son avis consultatif du 8 juin 1960 sur la composition du CSM ; COLLIARD (C.A.), « L'avis consultatif de la CIJ sur la composition du Comité de sécurité maritime », *AFDI*, 1960, pp.338-361 ; SIMMOND (KR), « The constitution of the Maritime safety committee of IMCO », *The international and comparative law Quarterly*, 12, 1963, pp. 56-87 ; ADEMUM ODEKE, « From the « Constitution of the Maritime safety committee » to the « Constitution of the Council »: will the IMCO experience repeat itself at the IMO nearly fifty years on? The Juridicial politics of an international organization », *Texas International law journal*, vol. 43-55, 2007, pp.55-113.

¹⁸⁸⁴ Les conventions de Genève de 1958 comprennent : la Convention sur la mer territoriale et la zone contiguë, la Convention sur la haute mer, la Convention sur la pêche et la conservation des ressources biologiques de la haute mer et la Convention sur le plateau continental, BEURIER (J.P.), « Le droit international de la mer », in BEURIER (J.P.) (Dir), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, pp. 63 et s.

¹⁸⁸⁵ Les différentes pratiques au sein des États n'ont pas permis à la Commission de droit international de définir dans la Convention de Genève le lien substantiel qui unit le navire et son pavillon. SUDRE (F), *L'OMCI, institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 148. L'adoption de la CMB n'a pas apporté davantage de précision sur ce point ; SLIM (H.), « Les pavillons de complaisance », in *Le pavillon*, Colloque international, INDEMER des 2 et 3 mars 2007, Éditions A. Pédone, 2008, p. 94.

¹⁸⁸⁶ En parlant de l'Avis consultatif de la CIJ sur la composition du CSM, Frédéric SUDRE souligne : « La CIJ avait à dire s'il fallait pour déterminer les pays qui possèdent les flottes les plus importantes, se référer au tonnage qui appartient aux ressortissants d'un État ou au tonnage immatriculé dans cet État ; en ne choisissant pas le premier critère, la CIJ a laissé échapper la chance qui lui était offerte d'apporter une sanction efficace à la notion de lien substantiel », SUDRE (F), *op cit*, p. 151.

¹⁸⁸⁷ « La haute mer est ouverte à tous les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral. La liberté de la haute mer s'exerce dans les conditions prévues par les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international. Elle comporte notamment pour les États, qu'ils soient côtiers ou sans littoral: la liberté de navigation... », CMB, art 87:

¹⁸⁸⁸ L'adoption de la CMB consacre la mise en place d'un « dégradé juridique » qui permet la reconnaissance des compétences des États sur la navigation maritime. BEURIER (J.-P.), « Le droit international de la mer », in

de l'édifice élaboré sous l'égide de l'OMI qui s'appuie sur la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer et le partage de compétences dans les zones sous souveraineté d'un État riverain.

614. Attribuer une nationalité à un navire en fonction de son registre d'immatriculation¹⁸⁸⁹ permet donc d'en définir le régime juridique¹⁸⁹⁰. L'octroi de cette nationalité est un acte de souveraineté de l'État¹⁸⁹¹. Par cette compétence, il lui appartient de fixer librement les conditions de cette immatriculation. Dans ce sens, l'article 91 de la CMB stipule que: « *Chaque État 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. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire* »¹⁸⁹². Les États sont donc libres de définir la relation entre leur administration et le navire bien qu'ils soient chargés d'entretenir un lien substantiel.

615. L'imprécision de cette notion renvoie aux obligations de l'État du pavillon détaillées par la CMB. Selon ses termes, le rattachement du navire à l'État revêt une dimension administrative, technique et sociale¹⁸⁹³. Le dispositif de l'article 94 de la CMB ajoute que les

Droits maritimes, BEURIER (J.P) (Dir), Paris, Dalloz Action, 2^{ème} édition, 2009, p. 73.

¹⁸⁸⁹ Concernant l'immatriculation des navires, la Convention des Nations Unies a été adoptée par la Conférence des plénipotentiaires réunie à Genève du 20 janvier au 7 février 1986 sous les auspices de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement, conformément à la Résolution 37-209 de l'Assemblée générale des Nations Unies adoptée le 20 décembre 1982. La Conférence des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires a tenu sa première partie du 16 juillet au 3 août 1984, et a repris ses travaux, d'abord à sa deuxième partie du 28 janvier au 15 février 1985, puis à sa troisième partie du 8 au 19 juillet 1985 pour finalement adopter la Convention lors de sa quatrième et dernière partie. La Convention a été ouverte à la signature du 1^{er} mai 1986 au 30 avril 1987. On compte aujourd'hui quatorze pays signataires et onze États parties.

¹⁸⁹⁰ La nationalité est définie comme une : « *notion exprimant le rattachement d'une personne morale à un État déterminé, rattachement résultant de divers critères (constitution, siège social, contrôle) et conférant à la personne morale les droits réservés par la loi de l'État à ses nationaux* », CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, Paris, Association Henri Capitant, PUF, 2007, p 606. La nationalité du navire est le rapport juridique de droit public qui s'établit entre un État et une personne physique, créant entre eux un faisceau de droits et d'obligations croisés dont l'État garde la maîtrise ultime. Sur la notion de nationalité du navire, voir notamment HIGGINS (P.), « Le régime juridique des navires de commerce en haute mer », *RCADI*, Tome 30, 1929-V, p. 19 ; KAMTO (M.), « La nationalité des navires en droit international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp. 343-373. Le navire doit avoir à son bord certains documents parmi lesquels ceux l'autorisant à battre le pavillon d'un État, c'est-à-dire, les éléments permettant son identification, prouvant sa nationalité apparente manifestée par le pavillon. Cette nationalité est établie par les certificats du navire qui en constituent l'une des preuves.

¹⁸⁹¹ CORBIER (I.), « Souveraineté et pavillon », *ADMer*, Tome X, 2005, pp. 169-191.

¹⁸⁹² Ce principe est inscrit dans le préambule de la Convention de Genève de 1986 sur l'immatriculation des navires : « *Réaffirmant sans préjudice de la présente convention que chaque État fixe les conditions de l'octroi de sa nationalité aux navires, de l'immatriculation des navires sur son territoire et du droit de battre son pavillon.* », Convention des Nations Unies sur l'immatriculation des navires, 1986.

¹⁸⁹³ « *Le rattachement du navire à l'État matérialisé par le pavillon relève de trois domaines : le domaine administratif pour l'enregistrement et l'immatriculation du navire ; le domaine technique lorsque l'État s'intéresse aux questions de navigabilité pour assurer la sûreté des hommes et des marchandises transportés et le domaine social afin d'assurer la sûreté des hommes et le bien-être des équipages qui sont au centre du navire,*

États du pavillon sont chargés de répondre aux demandes d'un autre État qui suspecterait un manquement aux missions de contrôle et de juridiction. Selon nous, le dispositif est toutefois limité à deux titres: d'une part, cette demande doit être fondée sur des motifs sérieux et d'autre part, les obligations de l'État n'étant pas étroitement précisées, l'identification d'un manquement n'est pas évidente.

616. Devant le déplacement des armements vers des pavillons étrangers, la définition du lien substantiel est donc fondamentale pour prévenir la déréglementation des transports maritimes. Si ce lien présume du suivi et du contrôle de la mise en œuvre des réglementations par les navires, il doit garantir l'observance des normes internationales ratifiées par les États et favoriser la prise en compte des mesures adoptées entre autres au sein de l'OMI¹⁸⁹⁴. En effet, le navire qui est soumis au droit interne de l'État qui lui octroie son pavillon doit en respecter l'ordre juridique. Ce principe est inscrit à l'article 94 de la CMB « *tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon* ». La CMB précise aussi « *tout État prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer* ». L'alinéa 5 souligne en outre « *Lorsqu'il prend les mesures visées aux paragraphes 3 et 4, chaque État est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect* ». En matière de navigation maritime, aucune convention en vigueur ne vient préciser la consistance du lien de nationalité entre le navire et son pavillon¹⁸⁹⁵. L'ensemble des

tant on ne peut imaginer un navire sans hommes. » DE MARFFY-MANTUANO (A.), « Vers un nouvel équilibre rapport général », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, 2-3 mars 2007, Paris, éditions A. Pédone, 2008, p. 185.

¹⁸⁹⁴ Dans ce sens, le Tribunal International du Droit de la Mer donna, à l'occasion de l'Affaire du navire *Saiga* une interprétation de l'objectif du « lien substantiel ». Selon le tribunal, les dispositions de la Convention relatives au lien substantiel requis entre un navire et l'État dont il bat le pavillon ont été conclues afin que les États du pavillon respectent plus rigoureusement leurs obligations, dès lors il ne s'agissait pas selon les juges d'établir des critères susceptibles d'être invoqués par d'autres États pour contester la validité de l'immatriculation d'un navire dans un État. Le tribunal s'appuie sur l'article 91 de la CMB pour souligner le droit des États de fixer les conditions auxquelles il soumet l'attribution de sa nationalité et les conditions d'immatriculation des navires. Il confirme l'immunité des États du pavillon qui n'exercent pas de contrôle approprié sur leurs navires. BELLAYER-ROILLE (A.), « L'arrêt du Tribunal international du droit de la mer du 1^{er} juillet 1999 affaire du navire « Saiga » n°2 », *ADMO*, Tome XIX, 2001, pp. 111-157, BLANCO BAZAN (A.), « L'organisation maritime internationale et le renforcement de l'application par l'État du pavillon de traités en matière de sécurité de la navigation et de prévention de la pollution du milieu marin », in *Le pavillon* Actes du colloque international, INDEMER, 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 229.

¹⁸⁹⁵ Plusieurs instruments en matière d'exploitation des ressources précisent les obligations du pavillon envers ses navires. C'est le cas de l'Accord de 1993 visant à favoriser le respect par les navires de pêche en haute mer des mesures internationales de conservation et de gestion ; l'Accord prévoit qu'aucune partie « *ne permet à un navire de pêche autorisé à battre son pavillon d'être utilisé pour la pêche en haute mer à moins d'être convaincue, compte tenu des liens existant entre elle-même et le navire de pêche concerné, qu'elle est en mesure d'exercer effectivement ses responsabilités envers ce navire de pêche en vertu du présent accord* », Accord de 1993, Art 3 §3. Cette même approche est prévue dans l'Accord de 1995 aux fins de l'application des

conventions adoptées sous l'égide de l'OMI reprend en substance cette disposition. Pourtant, ces textes laissent une importante liberté aux États du pavillon qui adoptent une conception plus ou moins stricte du lien de nationalité. Dès lors, les armateurs vont exploiter les avantages offerts par certains États pour choisir leur pavillon en fonction de critères principalement économiques afin d'accroître la rentabilité de leur activité¹⁸⁹⁶.

617. Dans les zones sous souveraineté d'un État riverain, la nationalité du navire confère à son pavillon des prérogatives spécifiques. La force de sa compétence varie en fonction des domaines d'intervention et des zones fréquentées. L'ensemble du dispositif sur ces zones prévu par la CMB repose sur le principe de souveraineté de mouvement et de souveraineté du territoire¹⁸⁹⁷. Les prérogatives de l'État du pavillon sont alors fondées sur le droit de passage¹⁸⁹⁸ dans ces zones et sur la faculté des États riverains de se protéger contre une menace¹⁸⁹⁹.

618. En matière de protection et de préservation du milieu marin contre la pollution par les navires, les dispositions de la CMB prévoient que le respect des normes internationales et nationales doit être assuré par l'État du pavillon sans distinction de zone de navigation. Pour ce faire, l'État doit émettre les certificats requis sur un navire et prévoir son inspection¹⁹⁰⁰. En cas d'infraction, le pavillon doit mener une enquête et engager le cas échéant, une action pour l'infraction présumée¹⁹⁰¹. Lorsqu'un État concentre une part importante du tonnage mondial, l'exercice de cette compétence nécessite d'importants moyens administratifs qui en pratique font souvent défaut. Parfois, les États ont délibérément fait le choix d'exercer le minimum de contrôles sur leurs navires, parfois ils ne disposent pas de la capacité administrative pour en effectuer. Il est difficile de classer les registres parmi les pavillons de complaisance, de libre

dispositions de la CMB relatives à la conservation et à la gestion des stocks de poissons dont les déplacements s'effectuent tant à l'intérieur qu'au-delà des zones économiques exclusives et des stocks de poissons grands migrateurs.

¹⁸⁹⁶ « Certes l'accroissement de la globalisation des échanges commerciaux a accentué les pressions sur les responsables des transports maritimes dont la seule motivation, compte tenu de la concurrence, est de maintenir le plus bas possible les coûts du transport en mer pour alimenter l'ogre économique chaque jour plus dévorant. », DE MARFFY-MANTUANO (A.), « Vers un nouvel équilibre », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 186.

¹⁸⁹⁷ CORBIER (I.), « Souveraineté et pavillon », *ADMer*, Tome X, 2005, p.177.

¹⁸⁹⁸ « Sous réserve de la convention, les navires de tous les États, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale ». CMB, art.17:

¹⁸⁹⁹ L'État dans sa mer territoriale peut adopter des normes en conformité avec le droit international dans plusieurs domaines relatifs à la sécurité de la navigation maritime. CMB, art. 25.

¹⁹⁰⁰ « Les États veillent à ce que les navires battant leur pavillon soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire. », CMB, art.217-3

¹⁹⁰¹ CMB, art 217.4. La Convention précise ensuite que « les sanctions prévues par les lois et règlements des États à l'encontre des navires battant leur pavillon doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit », CMB, art 217-8.

immatriculation ou internationaux car cette classification ne rend pas compte des nuances entre les différents pavillons et le degré de complaisance variable selon les États¹⁹⁰². Ainsi, plusieurs critères semblent essentiels à l'évaluation pertinente des performances d'un État : parmi eux, l'adhésion aux normes internationales contraignantes, la nature de ses liens avec ses navires, le nombre d'inspecteurs chargés des contrôles et les visites effectuées sur les navires. La défaillance dans le processus de mise en œuvre des normes internationales résulte alors principalement de l'affaiblissement des relations entre l'État et l'armateur, ce qui n'est pas pris en compte par la CMB¹⁹⁰³.

A.2- Le difficile encadrement des conditions d'immatriculation

619. La pratique des États varie considérablement. Le phénomène de la complaisance a secoué le secteur maritime dans les années 1970 et reste aujourd'hui une préoccupation importante¹⁹⁰⁴. La dématérialisation des relations entre le navire et son pavillon fragilise la base du droit en déresponsabilisant les liens juridiques¹⁹⁰⁵. Le droit souffre aussi de la « virtualisation » des relations commerciales¹⁹⁰⁶.

620. A l'heure actuelle, aucun concept juridique ne permet d'appréhender la mondialisation du trafic alors que les acteurs du monde maritime s'appuient sur les lacunes du droit de la mer pour échapper aux prescriptions du droit international. Devant l'éclatement du lien de

¹⁹⁰² BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union Européenne*, Thèse de droit, Université de Rennes, Éditions Apogée, 2000, p.34 et s

¹⁹⁰³ En montrant la relation triangulaire qui lie l'État, l'armateur et le navire, Me Isabelle CORBIER souligne que l'absence de lien privilégié entre l'État et l'armateur oblige à renforcer le lien substantiel entre l'État et le navire. CORBIER (I), « Le « lien substantiel » : expression en quête de reconnaissance », *ADMO*, Tome XXVI, 2008, p. 281.

¹⁹⁰⁴ Ce phénomène trouve son origine dans l'ouverture de registres maritimes dans des petits États à des navires américains voulant faire le commerce d'alcool au moment de la prohibition dans les années 1920. Un rapport de l'OCDE de 1954 utilise pour la première fois la notion de « pavillon de complaisance » qui fait référence à l'absence de lien réel entre le navire et l'État d'immatriculation. En 1950, 5% de la flotte étaient sous pavillon de complaisance alors qu'en 1977, 50% du tonnage mondial étaient enregistrés sous ce type de registre. L'amplification de ce phénomène découle de l'augmentation de la capacité de transport après 1965 et de la baisse vertigineuse des taux de fret dans les années 1970. MARCANTETTI (A.), *Des navires inférieurs aux normes aux pavillons dits de complaisance*, Institut méditerranéen des transports maritimes, Marseille, 23 juin 1977, p.14 ; BUHLER (J.-C.), « Les affréteurs et la sécurité des transports maritimes », *DMF*, 597, 1999, pp.3-5; LEBORGNE (F.), *La légitimité de l'État du port de contrôler la navigabilité des navires*, mémoire présenté à la Faculté des études supérieures de Montréal, 2003, p. 27 et s ; LANGEWIESCHE (W.), *Cargos hors la loi : un monde de crime et de chaos*, Paris, Éditions Autrement, 2005, 223p ; CORBIER (I), « Souveraineté et pavillon », *ADMer*, Tome X, 2005, pp. 169-191; SLIM (H.), « Les pavillons de complaisance », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp. 81-104.

¹⁹⁰⁵ Le Professeur William Tetley définissait le pavillon de complaisance comme: « *A flag of convenience is a flag flown by a ship registered in one state, with which the ship has few or no connections, while in reality the ship is owned in or operated from, another state. A flag of convenience usually exists for economic reasons-shipowners often seek to avoid high taxes, maintenance costs, certain international conventions and the obligation to hire certain nationals* », TETLEY (W.), « The law of the flag "Flag shopping", and choice of law », *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 17,1993, p. 140.

¹⁹⁰⁶ OCDE, *Propriété et contrôle des navires*, Comités des transports maritimes, 2003, www.oecd.org (consulté en juin2010).

nationalité, aucune construction juridique ne parvient réellement à encadrer les obligations de l'État du pavillon. Les tentatives pour différencier la propriété et l'exploitation du navire au sein du concept de nationalité du navire devaient offrir de nouvelles perspectives¹⁹⁰⁷. Pourtant, eu égard au principe d'égalité des souverainetés, les discussions n'ont pas permis de limiter les effets de l'inconsistance du lien entre les États et leurs navires. L'évolution du droit est ici bloquée par la volonté politique des États puisque les armateurs ont un intérêt économique à immatriculer leur navire sous des pavillons de complaisance et que les États ont incontestablement un intérêt économique à enregistrer de nouveaux navires. Sur ce point, la relation entre l'exploitation du navire et la règle de droit s'assouplit autant que le fossé entre relations économiques et État de droit se creuse.

621. Le contenu de ce lien n'est pas précisé par la CMB¹⁹⁰⁸ et ne freine pas le relâchement de la relation entre l'État et ses navires. La définition du lien substantiel est trop imparfaite pour créer des obligations susceptibles d'entraîner une réduction du risque maritime. Les rapports annuels de la CNUCED soulignent d'ailleurs que la nationalité des entreprises ne correspond pas à la nationalité des navires. La délocalisation de l'immatriculation des navires qui s'est intensifiée avec le développement de la capacité de transport et la baisse des taux de fret, correspond à un choix purement économique. L'immatriculation d'un navire est moins onéreuse si l'État du pavillon n'a pas ratifié les conventions internationales, elle est aussi plus rentable dans des États Parties aux conventions lorsqu'ils ne peuvent ou ne veulent en assurer le respect. Par conséquent, le propriétaire du navire est tenté de faire du « flag shopping » en choisissant le pavillon en fonction des avantages financiers qu'il procure¹⁹⁰⁹. Dans ce sens, le principe d'immunité des États en droit international participe à ce phénomène car l'absence de moyen répressif contre ces États non respectueux de leurs obligations internationales est particulièrement attractive.

622. Au lendemain de la signature de la CMB, l'Assemblée des Nations Unies décida « *d'envisager l'adoption d'un accord international concernant les conditions dans lesquelles les navires devraient pouvoir être inscrits sur les registres maritimes nationaux.* »¹⁹¹⁰.

¹⁹⁰⁷ KAMTO (M.), « La nationalité des navires en droit international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, p. 357.

¹⁹⁰⁸ CORBIER (I), « Le « lien substantiel » : expression en quête de reconnaissance », *ADMO*, Tome XXVI, 2008, p. 281.

¹⁹⁰⁹ TETLEY (W.), «The law of the flag “Flag shopping”, and choice of law», *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 17, 1993, pp. 139-184; ADEMUN ODEKE, *Bareboat charter registration*, La Hague, Kluwer Law international, 1998, p. 59.

¹⁹¹⁰ La CMB a été adoptée le 10 décembre 1982 et la Résolution 37/209 a été prise par l'Assemblée des Nations Unies le 20 décembre 1982.

L'harmonisation des conditions nationales d'immatriculation faisait suite à l'échec d'une politique d'élimination des pavillons de complaisance menée par les pavillons traditionnels qui subissaient depuis les années 1970 la fuite de leur flotte. L'objectif était de définir le cadre d'attribution d'une nationalité aux navires susceptibles d'être opposé à un pavillon peu scrupuleux¹⁹¹¹. Les discussions, menées au sein de la CNUCED, soulignèrent l'aspect économique des travaux relatifs à l'immatriculation des navires¹⁹¹². La Convention des Nations Unies sur l'immatriculation des navires, adoptée en 1986, visait à définir le lien authentique entre le navire et son pavillon. Son contenu et l'issue des négociations montrèrent la difficulté de conciliation des intérêts divergents des États qui pour partie insistaient sur la définition d'un cadre administratif alors que d'autres donnaient la priorité à l'encadrement des éléments économiques liés à la notion de lien authentique¹⁹¹³. Si les dispositions de la Convention portent sur l'administration maritime et la gestion des sociétés propriétaires des navires et sur les liens économiques qui unissent le navire et son pavillon, sa force contraignante est nuancée¹⁹¹⁴. Le lien substantiel est certes encadré par des principes fondamentaux mais le dispositif n'est pas contraignant. Les effets de la Convention sont d'autant plus limités que son entrée en vigueur est improbable¹⁹¹⁵.

B- Les normes OMI

623. De leur côté, les normes OMI reconnaissent le lien privilégié des navires et de leur État d'immatriculation (B.1) sans parvenir à renforcer son cadre juridique (B.2).

B.1-Le rôle central de l'État du pavillon

624. Conformément à la CMB¹⁹¹⁶, la plupart des conventions techniques de l'OMI sont

¹⁹¹¹ La Convention pourrait alors permettre l'application de la CMB qui stipule que : « *Tout État qui a des motifs sérieux de penser que la juridiction et le contrôle appropriés sur un navire n'ont pas été exercés peut signaler les faits à l'État du pavillon. Une fois avisé, celui-ci procède à une enquête et prend, s'il y a lieu, les mesures nécessaires pour remédier à la situation.* », CMB, art 94-6.

¹⁹¹² Sur la procédure d'élaboration de la Convention sur l'immatriculation des navires, voir notamment : MOMTAZ (D.), « La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires », *AFDI*, 1986, pp.715-735 ; BETTINK (W.), « Open registry, the genuine link and the 1986 Convention on registration Conditions for ships », *Netherlands Yearbook of international law*, 1986, pp. 69-119.

¹⁹¹³ MOMTAZ (D.), « La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires », *AFDI*, 1986, p. 727.

¹⁹¹⁴ VOELCKEL (M.), « La convention des Nations Unies sur l'immatriculation des navires », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, les 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 24 et s.

¹⁹¹⁵ Sur ce point, Michel Voelckel regrettait en ces mots la non-entrée en vigueur de la Convention : « *Il est dans la nature d'un compromis d'être ambigu : il est à la fois, gage d'une certaine pérennité et source potentielle de remise en cause. Mais le fait que la Convention ne soit pas entrée en vigueur lui épargne tout risque de remise en cause.* » VOELCKEL (M.), op cit, p. 26.

¹⁹¹⁶ La CMB sur les obligations de l'État du pavillon mentionne : « *Chaque État est tenu de se conformer aux règles et procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.* », CMB, art. 94.

basées sur le navire¹⁹¹⁷. L'État du pavillon en tant que membre de l'Organisation est l'intermédiaire privilégié entre le navire et l'OMI¹⁹¹⁸. Les travaux de cette dernière sont donc fondés sur le principe qu'un État du pavillon qui adhère aux normes de l'Organisation doit en assurer l'application. Ainsi, chaque norme de l'OMI prend en compte automatiquement l'hypothèse selon laquelle : « *C'est aux États qu'il incombe en dernier ressort de mettre en place un système adéquat et efficace pour exercer un contrôle sur les navires autorisés à battre leur pavillon et s'assurer qu'ils satisfont aux règles et réglementations internationales pertinentes eu égard à la sécurité, à la sûreté maritimes et à la protection du milieu marin.* »¹⁹¹⁹

625. Dans le respect de ce principe fondateur, les conventions de l'OMI attribuent à l'État du pavillon la charge d'en assurer l'application sur ses navires¹⁹²⁰ en vertu du principe de nationalité. Chaque convention OMI contient une disposition relative aux obligations générales des États Parties¹⁹²¹. Cette disposition est communément inscrite dans le premier article des conventions OMI, elle induit la communication des données relatives à la mise en œuvre des normes pour une diffusion à l'ensemble des États Parties¹⁹²². La tendance observée avec l'adoption des conventions plus récentes montre qu'au-delà d'une obligation de respect général, les États Parties sont tenus de coopérer. Les conventions peuvent aussi prévoir des dispositions particulières qui correspondent aux prérogatives de l'État du pavillon sur ses navires. Ainsi, la Convention MARPOL s'applique aux navires battant pavillon d'un État Partie ; dans le cadre de son application, l'État est chargé de sanctionner les infractions à la Convention quel que soit l'endroit où elles sont commises¹⁹²³. Sur le même principe, la délivrance des certificats est à la charge de l'État du pavillon même si un autre État Partie

¹⁹¹⁷ Le navire est entendu comme un concept. En tant que notion globalisante, le navire représente ici le bâtiment et son exploitation.

¹⁹¹⁸ De sa composition jusqu'aux dispositifs prévus dans les conventions internationales adoptées sous ses auspices, l'OMI est garante de cette liberté des mers. L'influence des États du pavillon dans son fonctionnement témoigne de ce carcan philosophique qui reste aujourd'hui le pilier central du droit de la navigation maritime.

¹⁹¹⁹ Rés. 996 (25), Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2007, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session, le 15 janvier 2008.

¹⁹²⁰ Le navire fait référence à : « *toute construction flottante conçue pour naviguer en mer et y assurer, avec un armement et un équipage qui lui sont propres, le service auquel elle est affectée* », SALMON (J.), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Éditions Bruylant/AUF, 2001, p. 179.

¹⁹²¹ La Convention SOLAS prévoit que « *les gouvernements contractants s'engagent à promulguer toute loi, tout décret, ordre et règlement et à prendre toute autre mesure nécessaire pour donner à la Convention son plein et entier effet, afin de garantir, du point de vue de la sauvegarde de la vie humaine, qu'un navire est apte au service auquel il est destiné.* » Convention SOLAS, art. 1.

¹⁹²² La communication des renseignements est une obligation qui relève des États Parties mais pas de l'État du pavillon spécifiquement.

¹⁹²³ La Convention MARPOL prévoit que « *si l'autorité est informée d'une telle infraction et est convaincue qu'il existe des preuves suffisantes pour lui permettre d'engager des poursuites pour l'infraction présumée, elle engage ces poursuites le plus tôt possible* », Convention MARPOL, art. 4.

peut soulever l'invalidité de ces documents.

626. Chaque convention laisse donc à la discrétion des États les modalités d'application des dispositions qu'elle contient et il en résulte une infinie diversité des dispositifs nationaux pris en application des conventions internationales. Cette diversité relève d'un faisceau de critères propres aux comportements de chaque État. Le dispositif intégré aux normes OMI n'est pas de nature à forcer les États et la mise en œuvre de celles-ci dépend de l'interprétation qui en est faite, de la volonté des États, de leur capacité à se conformer au droit international et de leur bonne foi. Comme les mesures adoptées par l'Organisation s'appuient généralement sur l'émission de rapports relatifs à la constatation des infractions plutôt que des sanctions, leur application s'articule généralement autour de différentes étapes : le suivi d'une norme, la surveillance périodique des navires, le contrôle et la sanction. Le suivi d'une norme consiste alors clairement à regrouper les informations concernant le devenir d'une mesure dans sa globalité. Les conventions intègrent dans la plupart des cas une disposition relative à la diffusion de renseignements. Généralement attribué à l'Organisation, ce rôle est purement administratif : la tâche du Secrétariat consiste en fait à centraliser les informations pour mieux les diffuser auprès de l'ensemble des États Parties. En tenant informés ces derniers, le Secrétariat effectue un travail considérable même si la portée de celui-ci peut sembler limitée. La transmission est toutefois une étape importante qui peut permettre d'exercer une pression sur les États par la mise en évidence de leur défaillance ou de leur retard. Par la diffusion des renseignements, l'Organisation contribue aussi à renforcer la légitimité d'une norme et à favoriser l'établissement d'une coutume pour les mesures qui ne sont pas de nature contraignante ; selon les textes concernés, les renseignements propagés peuvent concerner leur ratification¹⁹²⁴ ou la diffusion périodique de rapports¹⁹²⁵. La compétence de l'OMI ne l'autorise pas à évaluer la mise en œuvre des normes et à effectuer un travail de synthèse nécessaire pour déceler des infractions. Au-delà de ces renseignements généraux, les mesures OMI prévoient la mise en place de l'inspection des navires, la délivrance des certificats et leur contrôle périodique. Face au désintérêt des États pour la communication de ces données, l'Organisation n'a pas les moyens de contraindre ses membres à fournir de telles informations. Même si des efforts ont été déployés pour faciliter le traitement et la communication des données à travers la plateforme GISIS, ils ne sont pas de nature à modifier l'attitude des pavillons défaillants.

¹⁹²⁴ Conventions SOLAS et LL.

¹⁹²⁵ Convention MARPOL.

627. L'ensemble des dispositions contenues dans les normes OMI qu'elles soient conventionnelles ou non contraignantes nourrit le concept de lien entre le navire et son pavillon. Dès lors, les lacunes de ce système résultent autant de la définition du contenu du lien authentique que de l'immunité des États qui respectent mal ou ne respectent pas leurs engagements¹⁹²⁶.

B.2-Les tentatives laborieuses d'encadrement du lien substantiel

628. Le non-respect des conventions internationales et des recommandations poussent l'OMI à participer au renforcement du lien entre le navire et son pavillon¹⁹²⁷. Sa démarche est clairement axée sur la capacité des États à mettre en place les dispositifs internationaux.

629. En 1997, l'adoption de directives pour inciter l'application des instruments obligatoires¹⁹²⁸ fut la première manifestation de ses efforts pour l'encadrement du lien substantiel. Pourtant, la portée juridique de cette initiative fut très limitée parce qu'elle n'a pas été contraignante et qu'elle n'a concerné que quatre conventions¹⁹²⁹. Le mérite de l'OMI était toutefois de revenir sur les conditions *minima* de la mise en œuvre effective des conventions en concentrant son analyse sur l'application, la délégation des pouvoirs, le contrôle du respect des normes, les inspecteurs des États du pavillon et les enquêtes de l'État du pavillon. Reposant sur un dispositif d'assistance technique, les Directives contiennent un « *cadre proposé pour la législation nationale portant application de la Convention SOLAS, de MARPOL, de la Convention sur les lignes de charge et de la Convention STCW* ». Enfin, elles intègrent les directives publiées par les Nations Unies dans ce domaine¹⁹³⁰.

¹⁹²⁶ Le jugement du TIDM dans l'affaire du navire *Saiga* du 1^{er} juillet 1999 témoigne de cette immunité ; BELLAYER-ROILLE (A.), « L'arrêt du Tribunal international du droit de la mer du 1^{er} juillet 1999, affaire du navire *Saiga* n°2 », *ADMO*, Tome XIX, 2001, pp. 111-157.

¹⁹²⁷ En 1981, l'OMI souligne la difficulté d'atteindre un niveau satisfaisant de mise en œuvre des normes internationales : « *compte tenu des ressources techniques et des procédures législatives qui existent entre les États membres, il faut du temps pour que les administrations maritimes formulent des règles et règlements nationaux en vue de mettre en œuvre efficacement les conventions de l'OMCI et pour que l'industrie maritime les applique* », Rés A 500 (12), Objectifs de l'Organisation dans les années 1980, adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session le 20 novembre 1981. En 2000, la mise en œuvre des normes apparaît spécifiquement dans les objectifs de l'Organisation comme une priorité absolue « *rappelant en outre qu'elle a décidé précédemment d'accorder la plus haute priorité à la promotion de la mise en œuvre des normes et règles internationales adoptées par l'Organisation en vue de renforcer la sécurité maritime et de prévenir et combattre la pollution des mers par les navires, ainsi que de résoudre les questions juridiques relatives* », Rés A 900 (21), Objectifs de l'Organisation dans les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 1^{er} novembre 1999.

¹⁹²⁸ Rés. A 847 (20), Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997.

¹⁹²⁹ SOLAS 1974, MARPOL 73/78, LL66 et STCW 1978.

¹⁹³⁰ « *La législation nationale, qu'il s'agisse de lois parlementaires ou d'ordonnances, devrait couvrir les questions énumérées ci-dessous. Des directives sont fournies à cet égard dans les Directives concernant la législation maritime publiées par l'Organisation des Nations Unies.* », A 847 (20), Directives visant à aider les

630. En avril 1992, le CSM insista sur le besoin urgent d'améliorer la sécurité maritime par l'application stricte et uniforme des réglementations existantes. Les catastrophes de *l'Herald of Free Enterprise*, du *Scandinavian Star* ou du *Dona Paz* rendirent intolérable une situation déplorée depuis longtemps¹⁹³¹. Les discussions menées lors de la soixantième session du CSM aboutirent alors à la création du Sous-comité chargé de l'application des normes obligatoires par l'État du pavillon¹⁹³². Sa mission prioritaire est l'identification des mesures nécessaires pour assurer l'application effective et régulière des instruments internationaux. Sa création répondait à la demande des États membres soucieux de rétablir la compétitivité de leur pavillon face au développement de pavillons moins chers. Le Sous-comité a pour rôle l'identification de l'étendue des responsabilités de l'État du pavillon en vertu des instruments de l'Organisation et les domaines dans lesquels les États ont des difficultés à se mettre en conformité avec les normes OMI. Il est également chargé de l'évaluation du niveau d'application des normes, de la capacité des États à les respecter et de l'appréciation des actions menées par les États du pavillon. L'OMI n'entendait pas, par le biais de ce Sous-comité, élargir ses compétences cependant ce dispositif suscita la méfiance de principe de certains États soucieux de préserver leur marge de manœuvre et la souplesse de leur pavillon.

631. Rapidement, les travaux de l'Organisation ont porté sur l'élaboration d'un système d'autoévaluation des États du pavillon¹⁹³³. Ce dispositif s'appuie sur la Résolution A 847¹⁹³⁴ et sur la CMB pour évaluer la mise en place de six conventions adoptées sous l'égide de l'Organisation¹⁹³⁵. À l'aide d'un formulaire¹⁹³⁶, l'État évalue ses performances en fonction d'un ensemble de critères internes et externes. Les critères internes ciblent le fonctionnement de l'État du pavillon en tant qu'administration : à partir du cadre juridique rappelé par la Résolution¹⁹³⁷, l'État répond à une série de questions relatives aux obligations qui pèsent sur

États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997, Appendice, p. 7.

¹⁹³¹ Annexe : Dates clés dans l'histoire de l'Organisation.

¹⁹³² La démarche commune du CSM et du CPMM ont permis la création du Sous-comité de l'application des instruments obligatoires de l'OMI par l'État du pavillon qui est placé sous leur responsabilité commune, HEIKE (H), « The work of the sub-committee on flag state implementation », *IMO News* 1999, issue 4, p.21-27.

¹⁹³³ Rés A.881 (21), Autoévaluation des performances de l'État du pavillon, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session, le 25 novembre 1999. Cette résolution a été modifiée par l'Assemblée, Rés A 912 (22), Autoévaluation de la performance de l'État du pavillon, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 22 janvier 2002.

¹⁹³⁴ Rés A 847 (20), op cit.

¹⁹³⁵ SOLAS 1974, MARPOL 73/78, LL66, STCW78, COLREG 72, Tonnage 69.

¹⁹³⁶ Formulaire d'autoévaluation de la performance de l'État du pavillon, Rés A 912 (22), op cit, appendice, p. 9.

¹⁹³⁷ Ce cadre juridique ne fait que synthétiser les obligations générales qui incombent aux États du pavillon : « Un État du pavillon devrait :

-prendre à l'égard des navires autorisés à battre son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer et prévenir la pollution en ce qui concerne :

lui en vertu des conventions internationales de référence; ces questions correspondent aux trois prescriptions listées par le Sous-comité¹⁹³⁸. Les critères externes regroupent des données relatives au contrôle des navires par l'État du port et des informations relevées lors d'accidents¹⁹³⁹; l'ensemble permet d'évaluer la manière dont un État du pavillon s'acquitte de ses obligations même si l'Organisation fait une lecture prudente de ces résultats¹⁹⁴⁰. Les résultats de ce programme d'autoévaluation des États du pavillon ont permis, comme nous le verrons, d'appuyer le développement des programmes de coopération technique.

632. Suite aux catastrophes de l'*Érika* et du *Prestige* sur les côtes européennes, plusieurs ONG¹⁹⁴¹ saisirent le Secrétaire général des Nations Unies en vue de renforcer le cadre juridique du lien entre le navire et son pavillon¹⁹⁴². Cette initiative visait à utiliser la mise en

**la construction et l'équipement du navire et sa gestion*

**les principes et règles concernant les limites de chargement des navires*

**la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution du milieu marin et la réduction au minimum de l'impact des rejets accidentels de polluants*

**la composition et la formation des équipages ; et*

**la sécurité de la navigation (y compris la participation aux systèmes obligatoires de comptes rendus de navires et d'organisation du trafic), le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages ;*

-promulguer des lois qui lui permettent d'exercer une juridiction et un contrôle efficaces dans les domaines administratif, technique et social, sur les navires battant son pavillon, notamment en ce qui concerne l'inspection des navires, les lois relatives à la sécurité et à la prévention de la pollution qui s'appliquent à ces navires et l'élaboration des règlements connexes ;

-promulguer des lois établissant le cadre juridique nécessaire pour créer et tenir un registre des navires battant son pavillon. »

Rés A 912 (22), Autoévaluation de la performance de l'État du pavillon, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 22 janvier 2002, para.4, p. 6.

¹⁹³⁸ « Un État du pavillon devrait :

-assurer la mise en application de sa législation nationale, y compris les processus connexes d'enquête et de sanction ;

-prendre les mesures appropriées contre les navires battant son pavillon qui ne respectent pas les prescriptions applicables ;

-s'assurer qu'il dispose de suffisamment de personnel ayant des connaissances spécialisées dans les domaines maritime et technique pour s'acquitter des responsabilités qui lui incombent en tant qu'État du pavillon »,

Rés A 912(22), op cit, § 5, p. 6.

¹⁹³⁹ La liste des informations est détaillée Rés A 912(22), op cit, § 8, p.7.

¹⁹⁴⁰ Ainsi le Sous-comité rappelle que « *si ces critères doivent servir d'indicateurs, ... ils devraient être considérés par rapport au nombre global de navires battant le pavillon d'un État qui sont visés par les instruments internationaux auxquels l'État est partie.* » Rés A 912(22), op cit, §.8, p. 7.

¹⁹⁴¹ Greenpeace international, la Fédération internationale des travailleurs des transports et le Fonds mondial pour la nature (WWF) ont adressé une lettre le 22 novembre 2002 demandant la responsabilisation des acteurs du secteur maritime. En effet, ils « *estiment que la seule façon de remédier à cette situation est de changer, de toute urgence, radicalement et à l'échelle mondiale, les modes d'exploitation et la réglementation du secteur des transports maritimes et d'adopter collectivement une stratégie d'élimination des navires sous-normes et des pratiques irresponsables; cette stratégie consisterait notamment à faire en sorte que les acteurs de ce secteur opèrent dans une plus grande transparence, que leur responsabilité soit engagée, que la réglementation soit modernisée et que les infractions à cette réglementation soient réprimées, et que les zones maritime et côtières particulièrement vulnérables fassent l'objet de protection accrue.* » ; Lettre du 22 novembre 2002, in Rés A 59/63 Les océans et le droit de la mer, rapport émis par l'Assemblée générale des Nations Unies, le 5 mars 2004, p.155.

¹⁹⁴² Greenpeace, ITF et WWF appellent la mise au point d' « *un nouveau contrat mondial* » qui mette fin au système des pavillons de complaisance, impose aux États du pavillon de s'acquitter effectivement de leurs

place du processus consultatif officieux au sein des Nations Unies¹⁹⁴³ pour « *dégager une approche intégrée de tous les aspects juridiques, économiques, sociaux et environnementaux des océans* »¹⁹⁴⁴. Bien que cette mission relevât, selon l'OMI, de sa seule compétence¹⁹⁴⁵, la position des ONG soulignait l'absence de résultats dans les démarches de cette dernière. Les initiatives de l'Organisation révèlent pourtant une approche complète qui comprend la sensibilisation des sociétés de classification bénéficiant de délégation des missions régaliennes des États à travers la certification¹⁹⁴⁶.

PARAGRAPHE II : LES CONDITIONS DE DÉLÉGATION DES MISSIONS RÉGALIENNES À DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION

633. La plupart des conventions et des résolutions de l'OMI intègrent la possibilité pour un État de déléguer ses compétences à des organismes reconnus¹⁹⁴⁷. L'intervention de ces sociétés privées est héritée de la période où l'État n'intervenait que très peu en matière de sécurité maritime¹⁹⁴⁸. A travers la certification des navires, elles exercent une mission de service public pour le compte de l'État du pavillon. Le recours à de tels organismes n'est pas exclu par la CMB¹⁹⁴⁹ et les mécanismes d'application des normes OMI s'appuient largement sur ces structures d'expertise (A). L'État du pavillon fait alors écran entre les sociétés privées et l'OMI qui n'est pas en mesure d'encadrer leur action en faveur de la mise en œuvre de ses normes (B).

A- Le recours fondamental aux délégations à des organismes reconnus

634. Les dispositifs mis en place sous l'égide de l'OMI ne bousculent pas l'ordre maritime

obligations - lesquelles sont clairement énoncées dans les instruments internationaux pertinents - et les rendre comptables de la façon dont ils assurent le respect des réglementations internationales », Lettre du 22 novembre 2002, op cit, p.156.

¹⁹⁴³ Sur le processus consultatif officieux, voir notamment DE MARFFY-MANTUANO (A.), « Une nouvelle tentative pour mieux gérer les océans : le processus consultatif officieux », *ADMer*, Tome V, 2000, p. 55-70.

¹⁹⁴⁴ Rés 54/33 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 24 novembre 1999.

¹⁹⁴⁵ Les représentants des organes centraux de l'OMI ont souligné leur compétence à l'occasion de la première réunion officieuse du 7 mai 2003, Résumé des délibérations de la première réunion officieuse qui s'est tenue le 7 mai 2003 au siège de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) à Paris, in A 59/63, op cit, p.159.

¹⁹⁴⁶ Sur l'usage de la certification pour l'application du droit de la navigation maritime, voir notamment LEFRANCOIS (A.), *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2010.

¹⁹⁴⁷ L'ensemble des visites est fondu dans un système commun défini par l'Assemblée de l'OMI ; Rés A 997 (25), Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007.

¹⁹⁴⁸ BOISSON (P.), « État du pavillon / sociétés de classification », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 39.

¹⁹⁴⁹ La CMB prévoit : « *Tout navire est inspecté, avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés, par un inspecteur maritime qualifié, et qu'il a à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation.* » CMB, art. 94 al 4.

traditionnel qui reconnaît le rôle fondamental des sociétés de classification (A.1) dans la délivrance et le suivi des certificats (A.2).

A.1- Le rôle essentiel des sociétés de classification

635. Les sociétés de classification sont des entreprises privées fortement implantées dans le secteur maritime. Elles sont chargées de l'inspection et du contrôle des navires pour le compte des armateurs et pour le compte des États¹⁹⁵⁰. Dès le XVIII^e siècle, elles se développèrent pour les besoins des assureurs¹⁹⁵¹. En effet, à partir des renseignements fournis par ces sociétés, le risque encouru par un navire était évalué afin de déterminer la prime d'assurance à la charge de l'assuré¹⁹⁵². La désaffectation de l'État pour le transport maritime puis l'affaiblissement du lien entre les États et leurs navires¹⁹⁵³ permirent ensuite l'élargissement de leurs compétences¹⁹⁵⁴. Aujourd'hui, leurs fonctions sur le plan purement privé est d'attribuer une classe aux navires tout en assurant une mission de service public : veiller à l'application des conventions internationales dans le cadre d'une délégation étatique¹⁹⁵⁵.

636. La mission de service public que leur ont confiée les États leur permet d'exercer des prérogatives sur le navire¹⁹⁵⁶. Dans ce cadre, l'État et la société de classification entretiennent une relation contractuelle dont les clauses sont laissées à la discrétion des États.

¹⁹⁵⁰ LEBORGNE (F.), *La légitimité de l'État du port de contrôler la navigabilité des navires*, Mémoire de Droit, Montréal, 2003, p. 37.

¹⁹⁵¹ Sur les origines des sociétés de classification, voir notamment : BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 125 et s.

¹⁹⁵² LATRECH (B.), *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, Thèse de droit, Université de Perpignan, ANRT, 2004, p. 19 et s.

¹⁹⁵³ « *In the absence of flag state inspection, classification societies, acting on behalf of flag states, have an important role in monitoring maintenance of minimum standards of safety at sea. The societies can have the state's enforcement powers behind them, which could effectively mean much swifter penalties for non-compliance, for example the liability of ships to leave port when their certificates are not in order.* », OCDE, *Competitive advantages obtained by some shipowners as a result of non-observance of applicable international rules and standard*, Paris, OCDE, 1996, p.405.

¹⁹⁵⁴ DIEDERICH DURR (S.), *An analysis of the Potential Liability of Classification Society*, Mémoire de maîtrise, Cape town, <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (consulté en juin 2010).

¹⁹⁵⁵ « *The first duty, as already discussed, is to survey and classify vessels in accordance with rules and standards established and promulgated by the society for that purpose. the seconde duty of classification society is that of due care in detection of defects in the ships it surveys and the corollary of notification thereof to the owner and the charterer.* », *Great American Insurance v. Bureau Veritas*, 33 FSupp. 999 (SDNY1972) cité par OYA OZCAYIR (Z.), *Port state control*, LLP, Londres, 2001, p. 350. L'exercice de ces différentes missions par une société privée soumise aux lois de la concurrence présente plusieurs limites qui émanent des relations de ces sociétés avec les propriétaires de navire et les administrations, LEBORGNE (F.), *La légitimité de l'État du port de contrôler la navigabilité des navires* ; Mémoire de Droit, Montréal, 2003, p. 49 et s ; LATRECH (B.), *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, Thèse de droit, Université de Perpignan, ANRT, 2004, p. 46, COURDE (P-A), *Le double visage des sociétés de classification*, Mémoire de DEA droit maritime et océanique, Université de Nantes, 2004.

¹⁹⁵⁶ Le Conseil d'État a reconnu que dans le cadre de sa mission déléguée par l'État, la société de classification exerce des prérogatives de puissance publique. Cette jurisprudence n'a pas été confirmée et ne concerne que l'ordre normatif français.

Généralement, l'accord est fondé sur des dispositions de droit interne qui prévoient les éléments constitutifs, établissent un contrat type¹⁹⁵⁷ ou posent les critères de reconnaissance d'une société de classification¹⁹⁵⁸. Cet accord fonde le contrôle de l'État du pavillon sur l'activité des sociétés de classification dans le cadre de leur mission statutaire. Son contenu est essentiel car il présente le détail des obligations de chaque Partie¹⁹⁵⁹.

637. A partir de ce principe, les pratiques nationales sont diverses et les conditions de cette délégation dépendent du niveau de contrainte que l'État veut imposer à sa flotte. Dans le cadre de sa mission statutaire, la société de classification s'appuie sur les avantages juridiques reconnus par l'État délégataire pour se dégager de toute responsabilité¹⁹⁶⁰. Dès lors, l'enjeu réside dans la différenciation des missions de certification et de classification¹⁹⁶¹. De la clarification de cette question dépend l'engagement de leur responsabilité qui, pour les uns, est un gage de sécurité et, pour les autres, un facteur de vulnérabilité défavorable à la sécurité maritime¹⁹⁶². En outre, certains juges, notamment français, ont souhaité renforcer la responsabilité pénale de l'expert agent¹⁹⁶³ ou de la société de classification en tant que personne morale¹⁹⁶⁴. Le système dépend donc des conditions imposées par l'État du pavillon

¹⁹⁵⁷ L'exemple de la Grèce montre que le contrat type émis par les services ministériels impose de préciser les prestations requises, les limites de délégation, la communication d'information, les conditions de coopération avec les autorités nationales, les obligations des parties, la responsabilité financière des parties, le droit applicable et les conditions de résiliation du contrat. ATHANASSIOU (L.-J.), « Le rôle et la responsabilité des sociétés de classification du point de vue du droit grec », *ADMO*, Tome XXIV, 2006, p.107.

¹⁹⁵⁸ L'exemple de la France montre que les sociétés de classification sont agréées par le ministère en charge de la marine marchande selon des critères de reconnaissance listés conformément aux dispositions du décret du 7 avril 1999, art.5 JORF du 12 juin 1999 et dans le respect de la Directive communautaire du 12 décembre 2006. Sur le régime français d'encadrement des sociétés de classification, voir notamment SERRADJI (C.), « La conception française de la sécurité maritime », *ADMO*, Tome XX, 2002, p. 110.

¹⁹⁵⁹ BOISSON (P.), « État du pavillon/sociétés de classification », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 43.

¹⁹⁶⁰ Ainsi, la loi des pavillons encadre les conditions de responsabilité des sociétés de classification dans le cadre de leur mission statutaire. Certains prévoient, comme les Bahamas, l'immunité de juridiction. Ce principe est confirmé par la jurisprudence américaine pour les affaires du *Sundancer* et du *Scandinavian Star*. BOISSON (P.), op cit, p. 51. Cette immunité a été invoquée dans l'affaire de l'*Érika* par la société de classification RINA, NDENDE (M.), « Les enseignements du jugement pénal de Paris sur les responsabilités des acteurs mis en cause dans la catastrophe de l'*Érika* », *ADMO*, Tome XXVI, 2008, p. 266.

¹⁹⁶¹ Philippe Boisson notait, dès 1995, l'évolution de la jurisprudence sur la responsabilité des sociétés de classification en soulignant les risques d'un tel changement, BOISSON (P.), « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », *DMF*, 546, 1995, p.109.

¹⁹⁶² NASSIOS (D.), *La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime*, Mémoire, Université de Montréal, 2002, p. 53 et s.

¹⁹⁶³ Le Directeur des services maritimes du Bureau Veritas a été condamné à dix mois de prison par la Cour de cassation suite au naufrage de la drague *Cap-de-la Hague* le 11 octobre 1973. Dans son arrêt, la Cour de cassation a confirmé la position de la Cour d'appel. Cette dernière considéra que le Bureau Veritas avait connaissance des conditions d'utilisation de la drague et qu'il devait, par conséquent, remplir une mission de conseil technique à l'égard de l'armateur. La condamnation de la société de classification par l'intermédiaire de la condamnation de son directeur des services maritimes a été la reconnaissance d'une responsabilité des sociétés de classification sur le plan de leurs fonctions privées, LATRECH (B), *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, ANRT, 2004, p. 294 et s.

¹⁹⁶⁴ Dans l'affaire du *Number One*, la responsabilité pénale de la société de classification en tant que personne

et des conditions du marché. En effet, la concurrence acharnée entre les dix plus grandes sociétés de classification les pousse à protéger leur activité en matière de classification et de certification, ce qui les expose à un conflit d'intérêts : d'un côté, les armateurs cherchent à obtenir la meilleure classe tout en minimisant leur coût et, d'un autre côté, les États du pavillon doivent imposer les normes internationales sans faire fuir leurs navires. Dès lors, le contrôle par des sociétés privées comporte deux principales limites : leur intervention n'est pas de nature à contraindre un État à davantage de zèle dans l'application des normes internationales et leur intérêt commercial peut les pousser à faire preuve de complaisance vis à vis des propriétaires de navires. Les principes commerciaux, auxquels elles sont soumises, ne nous paraissent donc pas compatibles avec une mission de service public. Force est pourtant d'admettre que ces sociétés, qui disposent d'importantes compétences techniques et d'un réseau international d'experts, sont seules à pouvoir remplir efficacement cette mission.

638. L'apparition de nouvelles sociétés de classification a inquiété les plus anciennes. Dès 1968, les dix plus grandes sociétés¹⁹⁶⁵ se réunirent au sein de l'IACS¹⁹⁶⁶ afin de préserver leur réputation, leur clientèle et de se différencier des sociétés les moins scrupuleuses. En tant que membre observateur de l'OMI, la participation active de cette association dans le cadre des travaux de l'Organisation¹⁹⁶⁷ confirme l'influence des sociétés de classification en matière de

morale a été retenue. Le navire *Number One* était un vraquier de 25 ans d'âge utilisé pour le transport de grumes de bois et de sel. Il battait pavillon Saint-Vincent-et-Les-Grenadines et appartenait depuis 1998 à la Société Trikona de droit panaméen. Dans cette affaire, pour condamner la société de classification japonaise NKK, le Tribunal correctionnel de Saint Nazaire a rappelé le pouvoir normatif dont elle dispose « *au moins pour tout ce qui touche aux procédures et techniques de classification, pouvoirs exercés partiellement en commun par le biais de l'IACS* ». Sur ce fondement, le comportement de la personne morale s'apprécie au regard de sa capacité à élaborer ses propres règles et à les faire respecter. En cassation, la société de classification invoquait l'absence de délégation de pouvoir, et l'absence de lien de causalité entre les fautes qui lui étaient reprochées et le dommage. La Cour de cassation confirme le jugement de la Cour d'appel et retient la responsabilité de la société NKK du fait d'un manque de rigueur de contrôle, JANBON (L.), « Le naufrage du Number One », *DMF*, 672, 2006, p. 565 et s.; Dans l'affaire de l'*Érika*, le navire, un pétrolier battant pavillon maltais, s'est échoué au large des côtes bretonnes provoquant une importante marée noire. La société RINA a invoqué son immunité puis l'existence d'une « fissure invisible », ces explications n'ont pas emporté la conviction du juge. Le tribunal a retenu la responsabilité pénale de la personne morale RINA en raison de son activité de classification, NDENDE (M.), « Les enseignements du jugement pénal de Paris sur les responsabilités des acteurs mis en cause dans la catastrophe de l'*Érika* », *ADMO*, Tome XXVI, 2008, p. 268.

¹⁹⁶⁵ L'IACS centralise environ 95% du tonnage mondial avec l'American Bureau of Shipping (ABS), le Bureau Veritas (BV), la China Classification Society (CCS), le Det Norske Veritas (DNV), le Germanischer Lloyd (GL), le Korean Register of shipping (KRS), le Lloyds Register (LR), le Nippon Kaiji Kyokai (NK), le Registro Italiano Navale (RINA) et le Russian Register of shipping (RS). La société Indian Register of Shipping (IRS) est membre associé. LACOSTE (R.) et CARIOU (P.), « Le transport maritime », in GUILLOTREAU (P.) (Dir.), *Mare economicum : enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, Rennes, Collection Economie et société, Presses Universitaires de Rennes, 2008, p. 330.

¹⁹⁶⁶ Sur les circonstances de la création de l'Association internationale des sociétés de classification, voir notamment BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 132.

¹⁹⁶⁷ Liste des contributions aux travaux de l'OMI, www.iacs.org.uk (consulté en juin 2010).

contrôle de la sécurité maritime¹⁹⁶⁸. Son mandat est à la fois de protéger la réputation de ses membres par la mise en place d'un « *système qualité* » et de s'assurer du maintien des prérogatives des sociétés de classification dans le secteur maritime. Son action vise alors à promouvoir les normes les plus élevées possible par une collaboration entre les acteurs privés du secteur maritime et les organisations internationales en tête desquelles l'OMI. Sur la base de critères limitatifs, l'IACS réunit des sociétés de classification dans une communauté de principes dont elle est le garant¹⁹⁶⁹. Les jeunes sociétés de classification sont clairement visées et la stratégie de l'Association nettement orientée vers la préservation des principes ancestraux hérités des premières sociétés constituées. Tous les critères d'accès à l'Association portent sur la taille de l'entreprise comme seul gage de sa fiabilité¹⁹⁷⁰.

639. En 1999, l'OMI comptabilisait 67 sociétés de classification¹⁹⁷¹ et tous ses États-membres y avaient recours pour la mise en œuvre de leurs normes principalement basées sur la certification¹⁹⁷².

A.2- Un principe reconnu par les normes OMI

640. La mise en œuvre des textes techniques adoptés par l'OMI repose sur la certification par l'État du pavillon bien qu'une partie des conventions prévoit expressément l'intervention d'organismes reconnus¹⁹⁷³. Leur rôle est essentiel pour la délivrance des certificats prévus par

¹⁹⁶⁸ Philippe BOISSON soulignait en ce sens qu' « *aujourd'hui, les grandes sociétés de classification peuvent se targuer de plus d'une centaine d'habilitations. On ne saurait trop souligner le caractère exceptionnel de cette situation qui n'a d'équivalent dans aucun autre domaine d'activité. Le fait que cet état de chose existe depuis plus d'un siècle et qu'il continue à se développer montre que les organismes de classification répondent à des besoins spécifiques au sein du monde maritime et surtout qu'ils ont su s'adapter à l'évolution de ces besoins.* », BOISSON (P.), « État du pavillon/sociétés de classification », in *Le pavillon, Actes du colloque international, INDEMER, les 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 40.*

¹⁹⁶⁹ Système de contrôle des sociétés de classification par IACS.

¹⁹⁷⁰ Le statut de membres de l'IACS n'est accordé que limitativement si la société de classification présente trente années d'expérience dans le domaine de la classification avec ses propres règlements de classification, si son activité concerne plus de 1500 navires qui représentent au moins 8 millions de tonnes et si elle comprend plus de 150 inspecteurs dont au moins 100 techniciens. Les critères relatifs au statut de membre associé sont certes moins exigeants mais tout aussi limitatifs car une société doit avoir quinze années d'expérience, avoir classé une flotte de 750 navires d'un tonnage de 2 millions de tonnes et être constituée d'au moins soixante 75 classificateurs dont 50 techniciens spécialisés. www.iacs.org.uk, (consulté en juin 2010).

¹⁹⁷¹ FSI 7/4, Liste des organismes non gouvernementaux habilités à effectuer des visites et à délivrer des certificats au nom des administrations, présentée au Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon, le 29 janvier 1999.

¹⁹⁷² Cette extension de leur compétence correspond à l'élargissement de la notion de sécurité maritime qui signifie « *non seulement celle du navire mais également celle de la mer* », DUPUY (R.J.) et VIGNES (D.), *Traité du nouveau droit de la mer*, Bruxelles, Éditions Bruylant et Economica, 1985, p. 1004.

¹⁹⁷³ Certaines conventions récentes ne prévoient pas l'intervention d'organismes reconnus. Tel est le cas de la Convention sur les systèmes antisalissure signée en 2001 qui reste muette sur ce point. Notons toutefois que les prescriptions en matière de visites et de délivrance des certificats applicables aux systèmes antisalissure reconnaissent la faculté pour l'Administration de désigner des organismes reconnus dans des conditions similaires de la Convention BWM.

les conventions et s'est accru avec la création du suivi des outils de gestion de la sécurité¹⁹⁷⁴.

641. Ainsi, la Convention SOLAS s'appuie sur l'émission de plusieurs certificats parmi lesquels : le certificat de sécurité pour les navires à passagers, les certificats de sécurité de construction et du matériel d'armement pour les navires de charge, le certificat de sécurité radiotélégraphique et le certificat d'exemption de conformité aux règles de la Convention SOLAS. La Convention LL prévoit quant à elle un certificat international de franc-bord et un certificat d'exemption. La Convention MARPOL programme la délivrance de trois certificats internationaux : prévention de la pollution par les hydrocarbures, transport de substances liquides nocives en vrac et prévention de la pollution par les eaux usées. Comme l'ensemble des dispositifs adoptés par l'OMI répond aux mêmes principes, l'adoption de nouvelles normes entraîne le plus souvent l'établissement de nouveaux certificats. La charge des administrations nationales s'alourdit en fonction de l'enrichissement du droit international¹⁹⁷⁵. Dans leur globalité, les dispositifs techniques prescrits par les normes OMI reposent sur sept types de visites : la visite initiale, la visite périodique, la visite de renouvellement, la visite intermédiaire, la visite annuelle, la visite supplémentaire et l'inspection inopinée. A l'issue de chaque visite, un rapport est émis afin de détailler les constatations, les observations et les prescriptions¹⁹⁷⁶. La mise en œuvre des normes internationales principalement axée sur la navigabilité du navire a progressivement intégré le contrôle de la gestion responsable de l'exploitation du navire¹⁹⁷⁷. Cette ouverture a permis de rallonger la chaîne de responsabilité et d'y intégrer la société de classification, le chargeur, l'armateur et le marin. Les compétences des sociétés de classification sont essentielles car la mise en place des outils de gestion de la sécurité ou de la sûreté repose sur des dispositifs d'attestation et de maintien des conditions¹⁹⁷⁸. Elle appelle donc la surveillance régulière de l'ensemble de la chaîne

¹⁹⁷⁴ BOISSON (P.), « État du pavillon/sociétés de classification », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, les 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 42.

¹⁹⁷⁵ La multiplication des documents requis à bord a justifié l'adoption d'un système harmonisé de visites et de délivrance des certificats. Les principaux certificats et documents qui doivent être disponibles à bord des navires y sont listés. Ce système a été adopté lors de la Conférence internationale de 1988 au cours de laquelle ont été amendées les conventions SOLAS et LL ; Rés A 883(21), Application mondiale et uniforme du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (Système HSSC), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 4 février 2000.

¹⁹⁷⁶ BOISSON (P.), « État du pavillon/sociétés de classification », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, les 2 et 3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 41.

¹⁹⁷⁷ NASSIOS (D.), *La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime*, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures en vue de l'obtention du grade de Maître en droit (LLM), Université de Montréal, 2002, p. 14.

¹⁹⁷⁸ BOISSON (P.), « Le code ISM et les obligations des États du pavillon », *Bulletin technique du Bureau Veritas*, 1995, n°2, pp. 21-26 ; BAUMLER (R.), « L'instrumentalisation des codes ISM et ISPS », *ADMO*, Tome XXIII, 2005, p. 100. ATHANASSIOU (L.-J.), « Le rôle et la responsabilité des sociétés de classification du point de vue du droit grec », *ADMO*, Tome XXIV, 2006, p.106 ; BOISSON (P.), « État du pavillon/sociétés

d'exploitation.

642. Chacune de ces conventions prévoit la faculté pour une administration de recourir à un organisme reconnu pour procéder à la délivrance et au contrôle des certificats¹⁹⁷⁹. C'est ainsi que la Convention BWM contient un dispositif similaire pour effectuer les visites prévues par son annexe¹⁹⁸⁰ et la délivrance des certificats. Dans certains cas, les conventions expliquent aussi les conditions générales d'habilitation. La Règle I/6 de la Convention SOLAS encadre ainsi les conditions de transfert d'attribution¹⁹⁸¹. La Convention BWM stipule quant à elle que les organismes reconnus doivent être en mesure « *d'exiger qu'un navire soumis à une visite satisfasse aux dispositions de la présente convention et d'effectuer des visites et des inspections à la requête des autorités compétentes d'un État du port qui est Partie.* ». La Convention internationale sur les systèmes antisalissure ajoute l'obligation d'informer l'administration en cas de non-conformité du navire avec son certificat et d'imposer des mesures correctives au responsable du navire¹⁹⁸². Son dispositif mentionne aussi les conditions de coopération avec l'État du port dans lequel la visite est effectuée¹⁹⁸³. Certaines conventions évoquent enfin les conditions de responsabilité des administrations dans le cadre de telles délégations. Alors que la Convention sur les systèmes antisalissure prévoit la responsabilité de l'administration pour les certificats délivrés¹⁹⁸⁴, la Convention internationale de Honk-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires établit la responsabilité des administrations pour « *l'exécution complète et l'efficacité de la visite* »¹⁹⁸⁵.

de classification », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, les 2 et 3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 42

¹⁹⁷⁹ Ainsi, la Convention SOLAS précise que « *l'administration peut confier l'inspection et la visite de ses navires, soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.* », Convention SOLAS Chap. 1 Règle 6 a ; BOISSON (P.), op cit, p. 40.

¹⁹⁸⁰ « *Les visites de navires aux fins de l'application des dispositions de la présente Convention doivent être effectuées par des agents de l'administration. L'administration peut toutefois confier les visites soit à des inspecteurs désignés à cet effet, soit à des organismes reconnus par elle.* », Convention BWC Annexe Règle E 1.3

¹⁹⁸¹ La Convention SOLAS stipule : « *Toute administration désignant des inspecteurs ou des organismes reconnus pour effectuer des inspections et des visites comme prévu au paragraphe a) doit au moins habiliter tout inspecteur désigné ou tout organisme reconnu à exiger qu'un navire subisse des réparations et à effectuer des inspections et des visites si les autorités compétentes de l'État du port le lui demandent.* », Convention SOLAS, Chap. 1 Règles 6. b.

¹⁹⁸² La Convention sur les systèmes antisalissure prévoit que « *L'administration, l'inspecteur ou l'organisme doit veiller immédiatement à ce que les mesures correctives soient prises pour rendre le navire conforme. L'inspecteur ou l'organisme doit également en informer l'administration en temps utile* », Convention AFS, Annexe 4 Règle 1.4.c.

¹⁹⁸³ Convention AFS Annexe 4 Règle 1.4.d.

¹⁹⁸⁴ Convention AFS Annexe 4 Règle 2.2

¹⁹⁸⁵ Convention Hong-Kong, règle 10.4. Cet article reprend les dispositions de la Convention SOLAS qui prévoit que « *Dans tous les cas, l'Administration doit se porter pleinement garante de l'exécution complète et de l'efficacité de l'inspection et de la visite et doit s'engager à prendre les mesures nécessaires pour satisfaire à cette obligation.* ».

Si ces dispositions sont explicites, elles consacrent toute la compétence des États délégataires pour engager une action contre les sociétés de classification dans leurs missions statutaires. Dès lors, l'enjeu pour l'OMI est de renforcer l'encadrement de leurs compétences statutaires afin d'harmoniser les règles de reconnaissance et d'exercice de ces missions.

B- Les efforts d'encadrement des compétences statutaires des organismes reconnus

643. Malgré l'importance des organismes reconnus dans la chaîne de mise en œuvre des normes de sécurité sur le navire, leur activité n'est que timidement encadrée par l'Organisation soumise à la souveraineté des États. Les dispositifs conventionnels organisent certes la communication à l'OMI de renseignements sur les délégations de pouvoirs¹⁹⁸⁶ sans toutefois permettre de prononcer d'éventuelles sanctions ni même de diffuser ces informations. L'immunité reconnue aux États du pavillon profite aux sociétés de classification dans leurs missions statutaires. Les travaux de l'Organisation, en la matière, se résument alors à l'adoption de résolutions non contraignantes qui bénéficient toutefois d'un écho favorable mais limité au sein de l'IACS. Les efforts de l'Organisation pour s'associer à la démarche qualitative de l'IACS sont la marque d'un appui mutuel qui traduit leur impuissance à déterminer un cadre contraignant et universel.

644. L'initiative de l'IACS d'éditer un Code éthique destiné à ses membres correspond à l'adoption par l'Assemblée de l'OMI des premières recommandations sur les visites et inspections des navires¹⁹⁸⁷. Ce Code déontologique est régulièrement révisé afin d'intégrer la progression des normes et d'afficher l'attachement de l'Association aux travaux de l'OMI. Ce procédé met en évidence les enjeux auxquels les sociétés de classification sont confrontées : *« l'acceptation de leur travail technique peut seulement être maintenue par la preuve continue de leur intégrité et de leur compétence et par leur assujettissement aux dispositions de ce code dont les exigences sont capitales pour le maintien de l'appartenance ou l'adhésion à la famille des plus grandes sociétés »*¹⁹⁸⁸. Ce constat auquel nous souscrivons n'est pas sans rappeler les pratiques au sein même de l'OMI. A travers son code, l'objectif de l'IACS est de confondre les sociétés qui nuisent à la renommée dont bénéficient ses membres.

¹⁹⁸⁶ «L'Administration doit notifier à l'Organisation les responsabilités spécifiques confiées aux inspecteurs désignés ou aux organismes reconnus et les conditions de la délégation de pouvoirs », Convention SOLAS Chap. 1 règle 6 b

¹⁹⁸⁷ Res A 413 (XI), Guideline on surveys and inspections under the protocol of 1978 relation to international convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and under the protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, adoptée par l'Assemblée lors de sa onzième session le 15 novembre 1979.

¹⁹⁸⁸ LATRECH (B.), *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, Thèse de droit, Université de Perpignan, ANRT, 2004, p. 40.

Le Code se compose de règles relatives à la crédibilité, la confidentialité et la bonne conduite des organismes reconnus. Ses dispositions évoquent les mauvaises pratiques qui consistent à diffuser des informations erronées et à autoriser ainsi des navires défaillants à prendre la mer. Pour les membres de l'Association, ce Code constitue une obligation de conformité assortie de sanctions qui peuvent aller jusqu'à l'exclusion. Dans le traitement des infractions au Code, l'IACS fait incontestablement preuve de tolérance si l'on considère qu'aucun de ses membres n'a jamais été exclu.

645. Depuis 1991, le Schéma de Certification du Système d'Assurance Qualité (SCAQ)¹⁹⁸⁹ prévoit que les membres de l'IACS doivent mettre en place un système interne d'assurance qualité sur le modèle de la certification des normes par l'Organisation internationale des standards (ISO)¹⁹⁹⁰: L'objectif est d'attester du degré de conformité d'une prestation par rapport à des standards préalablement définis. Ce procédé induit l'établissement et la mise à jour de standards de référence et la mise en place d'un contrôle interne¹⁹⁹¹. Si l'impact d'une telle initiative est limité compte tenu de la nature des membres de l'Association, elle a engagé l'OMI dans la mise en place d'un cadre universel¹⁹⁹².

646. Les résolutions A 739(18)¹⁹⁹³ et A 789 (19)¹⁹⁹⁴ de l'OMI sont destinées à aider les administrations nationales à mettre en œuvre les conventions internationales et à favoriser l'uniformisation des procédures et des mécanismes en la matière. La Résolution A 739 (18) concerne les conditions d'habilitation des organismes qui agissent au nom de l'Administration. Ces directives ne sont pas contraignantes mais posent clairement les règles restreintes d'une habilitation. Ces dispositions s'appuient sur cinq points: la capacité déléguée aux organismes habilités, l'accord officiel signé entre l'Administration et l'organisme reconnu¹⁹⁹⁵, l'encadrement des contrôles par l'Administration, les informations

¹⁹⁸⁹ L'acronyme QSCS correspond au titre anglais de Quality Management System Certification Scheme.

¹⁹⁹⁰ Le système ISO cherche à garantir certaines caractéristiques des produits et services notamment la qualité, le respect de l'environnement, la sécurité, la fiabilité, l'efficacité et l'interchangeabilité. Établi dans le but de faciliter le commerce des produits à l'échelle internationale, la normalisation consiste dans la définition de critères qui composent un cadre de référence, www.iso.org, (consulté en juin 2010).

¹⁹⁹¹ JIN (H.), « The IACS Quality Management System Certification Scheme (QSCS) in progress », The International Audit Scheme, Londres, 2003, accessible sur le site de l'IACS, <http://www.iacs.org.uk>, (consulté en juin 2010).

¹⁹⁹² OYA OZCAYIR (Z.), *Port state control*, Londres, LLP, 2^{ème} édition, 2004, p. 353 ; BOISSON (P.), « État du pavillon/sociétés de classification », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, les 2 et 3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 43 et s.

¹⁹⁹³ Rés A 739 (18), Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session, le 4 novembre 1993.

¹⁹⁹⁴ Rés A 789 (19), Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 23 novembre 1995.

¹⁹⁹⁵ Les éléments à inclure dans un accord sont précisés dans la Résolution A 739, Appendice 2. Il s'agit

sur le cadre législatif national et la mise à jour d'un registre permettant de faciliter l'interprétation des conventions internationales. Les Directives s'attachent ensuite à la qualité des organismes reconnus comme étant un élément essentiel à la validation d'une délégation par l'Administration d'une partie de ses prérogatives¹⁹⁹⁶. Sur ce point l'influence de l'IACS paraît évidente car peu de temps après l'adoption du SCAQ, les directives de l'OMI ont été basées sur les mêmes critères généraux notamment quant à la taille et l'expérience de la société. Les dispositions particulières détaillent différents principes afin de satisfaire l'application des conventions¹⁹⁹⁷ ; ils concernent la structure, le fonctionnement, la mise en place d'une démarche qualité et la certification des organismes reconnus. Les personnels techniques et gestionnaires de chacun d'eux doivent être suffisamment nombreux et qualifiés ; l'utilisation de la langue anglaise est requise pour toutes les publications de règles et règlements relatifs à la conception et à la construction des navires et pour tous les certificats élaborés en collaboration avec l'Administration. Comme dans le cadre du schéma proposé par l'IACS, un organisme doit « démontrer [qu'il a la] leur compétence et [la] leur capacité techniques, administratives et de gestion nécessaires pour assurer des services de qualité dans les délais voulus ». Cette appréciation générale s'appuie sur la conformité de l'organisme avec des principes de déontologie¹⁹⁹⁸ et la mise en place d'un système qualité interne¹⁹⁹⁹. Enfin, ces principes prévoient la certification d'un organisme par des vérificateurs indépendants reconnus par l'Administration. Selon les termes de la Résolution,

d'éléments entrant dans dix catégories différentes : application, objet, conditions générales, exécution juridique des fonctions prévues dans le cadre de la délégation des pouvoirs, fondement juridique des fonctions prévues dans le cadre de la délégation des pouvoirs, notification à l'Administration, élaboration de règles et/ou règlements, autres conditions, spécification des pouvoirs délégués par l'Administration à l'organisme et supervision par l'Administration des tâches déléguées à l'organisme.

¹⁹⁹⁶ « Un organisme peut être reconnu par l'Administration comme étant habilité à exécuter des travaux réglementaires en son nom sous réserve du respect des conditions minimales suivantes au sujet duquel l'organisme devrait fournir tous les renseignements voulus avec preuves à l'appui. » Rés A 739(18), Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'Administration, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session, le 4 novembre 1993.

¹⁹⁹⁷ L'objectif de ces neuf principes est clairement exposé : « aux fins de déléguer les pouvoirs d'assurer des services de délivrance des certificats de type réglementaire conformément aux instruments réglementaires, lesquels exigent une aptitude à évaluer la conception, les plans, les calculs et autres informations techniques analogues à la lumière des critères réglementaires techniques établis par l'Administration et à exécuter des visites et des inspections sur place afin de vérifier le degré de conformité des systèmes et éléments de la structure et des machines avec ces critères techniques ». Rés A 739 (18), Appendice 1, Normes minimales applicables aux organismes reconnus agissant au nom de l'Administration.

¹⁹⁹⁸ La Résolution précise sur ces principes de déontologie qu'ils doivent « être contenus dans un code déontologique et reconnaître de ce fait les responsabilités inhérentes à la délégation des pouvoirs, y compris la responsabilité de veiller à exécuter de manière satisfaisante les services ainsi que garantir la confidentialité des renseignements connexes dans les délais voulus. » Rés A 739 (18), Appendice 1, Normes minimales applicables aux organismes reconnus agissant au nom de l'Administration.

¹⁹⁹⁹ La Résolution précise que « l'organisme devrait élaborer, mettre en place et maintenir un système de qualité interne efficace qui soit fondé sur les aspects pertinents des normes de qualité internationalement reconnues, ces normes n'étant pas inférieures aux normes de la série ISO 9000. » Rés A 739 (18), Appendice 1, Normes minimales applicables aux organismes reconnus agissant au nom de l'Administration.

l'Administration doit en outre établir un système permanent pour vérifier l'adéquation du travail effectué par l'organisme reconnu. Ce système comprend entre autres : des procédures de communication, des procédures de report et de notification à l'Administration, des inspections supplémentaires du navire par l'État du pavillon, l'acceptation ou l'évaluation par l'Administration de la certification du système de qualité de la société par un corps d'auditeurs indépendants, enfin le contrôle et la vérification des questions relatives à la classification le cas échéant.

647. La Résolution A 789 (19) complète ce dispositif et porte sur les fonctions des sociétés de classification agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats. La décision de l'Assemblée a été prise au lendemain de l'adoption par le Conseil de l'Union Européenne d'une directive « *établissant des règles et normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et des activités pertinentes des administrations maritimes* »²⁰⁰⁰. Ce document plus technique reprend les différentes compétences que l'organisme reconnu doit être en mesure d'exercer. Plusieurs modules sont définis et classés selon quatre catégories : gestion, évaluation technique, visites et qualification. Il s'agit à la fois de définir les limites de la délégation et la capacité minimum des organismes reconnus. Dans un second temps, la Résolution revient sur les certificats prévus par les conventions internationales pour les mettre en relation avec les capacités requises dans les différents modules. Afin d'aider les autorités dans leurs tâches, le CSM et le CPMM ont ensuite pris l'initiative d'élaborer un accord type qui est lui-même complété par deux appendices sur la portée des missions, les pouvoirs délégués, les procédures de notification et les dispositifs de communication. Le contenu des résolutions de l'OMI est repris dans les directives pour l'application des instruments obligatoires²⁰⁰¹ et dans le schéma d'autoévaluation des États du pavillon²⁰⁰². Plus récemment, le CSM et le CPMM ont ciblé leurs efforts sur les risques engendrés par le transfert des questions de classement d'une société à une autre. Les directives adoptées sont destinées à « *faciliter la mise au point d'un système garantissant le caractère adéquat des tâches effectuées concernant le transfert des*

²⁰⁰⁰ Directive 94/57/CE adoptée le 22 décembre 1994 et révisée par la Directive 2001/105/CE du 19 décembre 2001 sur le contenu de cette Directive, voir notamment BOISSON (P.), « État du pavillon/sociétés de classification », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, les 2 et 3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p.44 et s.

²⁰⁰¹ Rés A 847 (20), Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997.

²⁰⁰² Rés A 912 (22), Autoévaluation de la performance de l'État du pavillon, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 22 janvier 2002. Dans le questionnaire proposé vingt questions concernent les organismes reconnus agissant au nom de l'administration.

questions de classement entre organismes reconnus »²⁰⁰³. Ainsi, ces règles ne sont pas contraignantes mais entendent encadrer les relations entre les organismes reconnus cessionnaires et les organismes reconnus cédants. Ce document est complété par un appendice portant sur l'harmonisation des modalités de notification.

648. Les principes posés par l'OMI montrent que ses comités techniques ne peuvent se substituer aux administrations nationales et que le contrôle des organismes reconnus dépend exclusivement des États du pavillon. En intégrant les normes OMI dans son schéma qualité, l'IACS rend applicables les directives de l'OMI auprès de tous ses membres. Cette initiative comporte toutefois deux limites qui compromettent nettement son efficacité : tout d'abord, ce schéma ne s'impose qu'aux membres de l'Association et ensuite, il repose sur les moyens limités de contrôle de l'Association sur ses membres²⁰⁰⁴. Dès lors, ce dispositif ne semble pas, selon nous, de nature à pallier l'impuissance de l'Organisation face à la liberté des États du pavillon souverains.

649. L'initiative récente d'un groupe d'États favorables à la codification des recommandations relatives à l'habilitation et au contrôle des organismes reconnus correspond à l'idée selon laquelle la société de classification appuie la mise en œuvre des normes internationales²⁰⁰⁵ et peut unifier le droit technique à travers son activité multinationale²⁰⁰⁶. Cette proposition entre dans le cadre du processus de codification des obligations des États membres mené par le Sous-comité de l'application des instruments obligatoires par l'État du pavillon (FSI). Les États européens associés à la Commission européenne sont à l'origine de cette proposition, ils entendent ainsi relayer les décisions prises à l'échelle européenne²⁰⁰⁷. Bien que les progrès pour encadrer l'application des normes par les États du pavillon et les

²⁰⁰³ MSC-MEPC.5/Circ.2, Directives destinées à permettre aux administrations de garantir le transfert adéquat des questions de classement entre organismes reconnus, adopté le 26 septembre 2005.

²⁰⁰⁴ Les membres se soumettent à un audit de qualité dans le but de vérifier et d'obtenir une certification. Le schéma de certification du système d'assurance qualité a été mis en place en 1992. Les prescriptions de ce dernier sont obligatoires pour les membres de l'IACS. Ce schéma repose sur la norme ISO 9001 telle qu'interprétée par l'IACS. Un observateur de l'OMI participe à la délivrance des certificats (Quality System Certificate of Conformity) et le Secrétaire général de l'Organisation est informé de chaque délivrance. LEFRANCOIS (A), *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2010, p. 294.

²⁰⁰⁵ Au-delà des documents OMI, les prescriptions intègrent les normes ISO 9001, les normes EN 45004, la Directive 94/57/CE telle que modifiée par la Directive 2001/105/CE.

²⁰⁰⁶ FERRE (M), *La responsabilité des sociétés de classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, PUAM, 2004, p. 307.

²⁰⁰⁷ Le paquet Erika III prévoit la mise en place d'un système de contrôle de qualité des organismes chargés d'inspecter et de certifier les navires. Les directives adoptées sur le sujet sont accompagnées d'un règlement dans lequel est regroupé tout ce qui a trait aux amendes, sanctions et retrait de l'agrément des sociétés de classification, Directives 2009/15/CE établissant des règles communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, 10 mars 2009.

organismes reconnus soient tangibles, le nécessaire renforcement des moyens de contrôle de l'État riverain est très vite apparu sans toutefois représenter le remède « miracle » au non-respect des normes internationales.

SECTION II : LES LIMITES DE LA COMPÉTENCE DE L'ÉTAT RIVERAIN

650. La notion d'État riverain présente l'avantage d'englober les concepts d'État côtier et d'État du port²⁰⁰⁸ reconnus par la CMB. En exerçant sa souveraineté sur la mer territoriale, l'État riverain est chargé avec l'État du pavillon de la mise en œuvre des normes internationales. Non consacrées par le système des conventions de Genève de 1958, ses compétences furent pourtant élargies à l'issue des négociations de la CMB avec le dispositif de la ZEE et renforcées par son droit de visite sur les navires. Si le texte de 1982 consacrait le nouvel équilibre applicable aux mers et océans en encadrant les droits reconnus à l'État du pavillon²⁰⁰⁹, la combinaison des compétences dans une démarche consensuelle a assuré le maintien de cet équilibre²⁰¹⁰. Depuis 1958, l'OMI a contribué à la reconnaissance progressive des compétences de l'État riverain (PARAGRAPHE I) sans que la mise en œuvre de ses normes soit pleinement garantie (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I : L'ÉTAT RIVERAIN DANS LES NORMES OMI

651. Le phénomène de « *creeping jurisdiction* » traduit de façon littérale par « juridiction rampante »²⁰¹¹ désigne les extensions de compétence de l'État côtier²⁰¹². Ce phénomène traduit, selon nous, aussi le renforcement des compétences de l'État dans ses ports maritimes. L'évolution du régime juridique de l'État riverain s'appuie sur sa légitimité et ses intérêts à agir. Ses compétences sont alors soit préventives soit répressives. Elles sont liées d'une part au territoire et aux pouvoirs souverains de l'État côtier sur la mer territoriale et la ZEE (A) et d'autre part à l'accueil des navires dans les ports (B).

A- Les compétences de l'État côtier : équilibre entre protection des côtes et libertés des mers

²⁰⁰⁸ Sur la notion d'État riverain, voir notamment LANNEAU-SEBERT (M.) ; *La mise en œuvre du droit de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 264.

²⁰⁰⁹ « *La progression de l'emprise spatiale de l'État riverain constitue la forme la plus connue, la plus évidente du nationalisme maritime. Celui-ci s'exprime également par une intensification des compétences exercées dans les zones arrachées aux espaces libres* », LUCCHINI (L.) et VOELCKEL (M.), *Les États et la mer, le nationalisme maritime*, Paris, Notes et études documentaires, La documentation française, 1978, p. 372.

²⁰¹⁰ DE MARFFY-MANTUANO (A.), « Vers un nouvel équilibre, Rapport général », in *Le pavillon*, colloque international, INDEMER, des 2 et 3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 191.

²⁰¹¹ Sur la notion de juridiction rampante, voir notamment : DUPUY (P.M), *Droit international public*, Paris, Éditions Dalloz, 7^{ème} édition, 2004, p.746; VIGNE (D.), « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer : la juridiction de l'État du port et le navire en droit international », in *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, SFDI, Paris, Éditions A. Pédone, 1992, p. 127 ; BEURIER (J-P.), « Droit international de la mer », *DMF*, 591, 2009, p.230.

²⁰¹² Sur la mise en place progressive de ces compétences, voir notamment : VIGNES (D.), op cit, p. 132.

652. Le régime juridique mis en place à partir de 1958 et consacré par l'adoption de la CMB a montré une apparente novation dans le conservatisme. L'évolution du droit international témoigne à la fois de l'élargissement de l'emprise territoriale et de la préservation du principe de liberté attaché à la navigation maritime. Si « *la territorialisation des espaces maritimes, expression de la tendance à l'appropriation des États côtiers, touche plus les activités des navires que le mouvement lui-même* »²⁰¹³, la protection des espaces et des ressources canalise l'idée selon laquelle la mer est un espace de liberté. La recherche constante d'un équilibre contribue toutefois au maintien du droit de la mer²⁰¹⁴. Ainsi, les compétences de l'État côtier reconnues par la CMB (A.1) fondent les dispositifs mis en place par l'OMI (A.2)

A.1- Les compétences de l'État côtier dans la CMB

653. Dans la mer territoriale, l'obligation de respecter le passage inoffensif des navires est la seule limite à la juridiction de l'État côtier²⁰¹⁵. Certaines compétences souveraines sont prolongées dans la zone contiguë en matière de prévention et de répression d'infractions spécifiques²⁰¹⁶. Le passage inoffensif confère toutefois le droit aux navires de naviguer dans la mer territoriale²⁰¹⁷, mais l'État côtier peut, dans le cadre de ses compétences, réglementer le passage des navires. Si le droit d'un État côtier s'impose à ses navires nationaux en vertu de leur immatriculation, le dispositif de la CMB lui confère la possibilité de réglementer le passage inoffensif des navires étrangers. Le dispositif de la Convention distingue d'une part la faculté d'un État à se mettre en conformité avec les dispositions du droit international en matière d'organisation du trafic, d'environnement, de pêche et de sûreté²⁰¹⁸ et d'autre part sa

²⁰¹³ LUCCHINI(L.) et VOELCKEL (M.), *Droit de la mer, la navigation*, Tome II, vol 2, Paris, Éditions A Pédone, Paris, 1996, p. 8.

²⁰¹⁴ MARFFY-MANTUANO (A.), « Vers un nouvel équilibre, Rapport général », in *Le pavillon*, colloque international, INDEMER, des 2 et 3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, p. 191.

²⁰¹⁵ La CMB dispose que : « *La souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de la mer territoriale.* », CMB art.2. Sur l'émergence du concept du passage inoffensif, voir notamment MAHINGA (J.-G.), « La compétence de l'État du port en droit international public », *JDI*, 2003, p. 1100 et s.

²⁰¹⁶ CMB, art. 33.

²⁰¹⁷ La CMB entend le passage comme : « *traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni faire escale dans une rade ou une installation portuaire située en dehors des eaux intérieures ; se rendre dans les eaux intérieures ou les quitter, ou faire escale dans une telle rade ou installation portuaire ou la quitter* », CMB, art. 18.

²⁰¹⁸ La CMB dispose que : « *L'État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale, qui peuvent porter sur les questions suivantes :*

- sécurité de la navigation et régulation du trafic maritime ;
- protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation et des autres équipements ou installations ;
- protection des câbles et des pipe lines ;

capacité à agir pour donner effet aux normes internationales en matière d'équipement des navires²⁰¹⁹. La nuance entre ces deux champs de compétences tient d'abord de la différence entre les notions « conformité avec » et « donner effet »²⁰²⁰ et ensuite de la distinction entre « les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international » et « les règles et normes internationales généralement acceptées ». Ainsi, la sécurité maritime, la protection de l'environnement et la sûreté sont spécifiquement visées par la CMB comme des domaines de compétence de l'État côtier sur des navires étrangers fréquentant leurs eaux. Ainsi conformément au principe de souveraineté, les États riverains peuvent assurer sur cette zone la mise en œuvre de leur propre législation et assurer l'application des conventions internationales auxquelles ils sont Parties en les intégrant dans leur ordre juridique interne²⁰²¹.

654. En matière de pollution par les navires, la CMB apporte des précisions : ses dispositions reconnaissent le droit d'adopter pour la mer territoriale des normes spécifiques dont la seule restriction est d'être compatible avec le droit de passage inoffensif²⁰²² ; dans la ZEE, les compétences de l'État côtier sont restrictives bien que les termes de la Convention laissent envisager une limite purement matérielle²⁰²³. En ce qui concerne la lutte contre la pollution par les navires, la CMB prévoit : « Aux fins de la mise en application visée à la section 6 les États côtiers peuvent adopter pour leur zone économique exclusive des lois et règlements visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires qui soient conformes et donnent effet aux règles et normes internationales généralement acceptées établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale ».

655. Quant à la haute mer, la compétence de l'État riverain est plus étroite puisqu'elle ne concerne que la répression de la piraterie maritime²⁰²⁴, le trafic de stupéfiants²⁰²⁵, l'émission

-
- conservation des ressources biologiques de la mer ;
 - prévention des infractions aux lois et règlements de l'État côtier relatifs à la pêche ;
 - préservation de l'environnement de l'État côtier et prévention, réduction et maîtrise de sa pollution ;
 - recherche scientifique marine et levés hydrographiques ;
 - Prévention des infractions aux lois et règlements douaniers, fiscaux, sanitaires ou d'immigration de l'État côtier. » CMB, art. 21-1

²⁰¹⁹ La CMB stipule : « Ces lois et règlements ne s'appliquent pas à la conception, à la construction ou à l'armement des navires étrangers, à moins qu'ils ne donnent effet à des règles ou des normes internationales généralement acceptées. », CMB, art. 21-2

²⁰²⁰ Dans la version anglaise de la CMB sont utilisés les termes de « conformity with » et « giving effect » ;

²⁰²¹ « L'État côtier peut adopter, en conformité avec les dispositions de la Convention et les autres règles du droit international, des lois et règlements relatifs au passage inoffensif dans sa mer territoriale. », CMB, art. 21:

²⁰²² La CMB dispose : « Les États côtiers peuvent dans l'exercice de leur souveraineté sur leur mer territoriale, adopter des lois et règlements pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires étrangers, y compris les navires exerçant le droit de passage inoffensif. », CMB, art. 211-4.

²⁰²³ CMB, art. 56.

²⁰²⁴ CMB, art 100.

radio non autorisée²⁰²⁶ et la poursuite entamée dans les eaux sous souveraineté²⁰²⁷. Sur cette zone, les États côtiers sont en revanche tenus de faciliter la mise en place de systèmes de sécurité maritime²⁰²⁸, ce qui implique un droit de veiller sur la circulation et d'intervenir en haute mer pour prêter assistance aux navires²⁰²⁹. En outre, la CMB reconnaît aux États côtiers la faculté de protéger leur littoral et leurs intérêts connexes²⁰³⁰.

656. Enfin, en ce qui concerne les États riverains de détroits parcourus par un trafic international dense, l'article 42 paragraphe 1 de la CMB les habilite à adopter les lois et règlements relatifs au passage par le détroit portant sur la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable visant « *le rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives* ». Les lois nationales adoptées à cet égard ne doivent entraîner aucune discrimination entre les navires étrangers, ni leur application avoir pour effet d'entraver l'exercice du droit de passage en transit. Conformément à l'article 39, paragraphe 2 b, les navires en transit doivent se conformer « *aux règlements, procédures et pratiques internationaux généralement acceptés visant à prévenir, réduire et maîtriser la pollution par les navires* ». L'article 233 de la CMB ajoute que les États riverains des détroits peuvent prendre les mesures de police appropriées à l'encontre d'un navire en transit uniquement si ce navire a enfreint les lois et règlements visés à l'article 42 causant ou menaçant de causer des dommages importants au milieu marin des détroits. De ces principes généraux découlent la reconnaissance des droits et devoirs de l'État côtier dans les normes OMI.

A.2- L'État côtier dans les normes OMI

657. Les normes OMI ont été pour certaines adoptées avant la signature de la CMB et pour d'autres après son entrée en vigueur, leur contenu reflète donc l'évolution du droit de la mer. Elles ont servi à l'émergence de principes reconnus dans la CMB et à l'application de ses dispositions. Dans les conventions de l'OMI, différentes mesures dépendent directement de

²⁰²⁵ CMB, art. 99.

²⁰²⁶ CMB, art 109.

²⁰²⁷ CMB, art 11.

²⁰²⁸ La CMB stipule : « *Tous les États côtiers facilitent la création et le fonctionnement d'un service permanent de recherche et de sauvetage adéquat et efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne et, s'il y a lieu, collaborent à cette fin avec leur voisins dans le cadre d'arrangements régionaux* », CMB, Art. 98.

²⁰²⁹ NDENDE (M), « L'évolution du régime de l'assistance : l'assistance imposée, vers un droit d'autoprotection de l'État côtier ? », *ADMO*, Tome XVIII, 2000, pp. 233-256.

²⁰³⁰ La CMB prévoit: « *en vertu du droit international, tant coutumier que conventionnel, de prendre et faire appliquer au-delà de la mer territoriale des mesures proportionnées aux dommages qu'ils ont effectivement subis ou dont ils sont menacés afin de protéger leur littoral ou les intérêts connexes, y compris la pêche, contre la pollution ou une menace de pollution résultat d'un accident de mer, ou d'actes liés à un tel accident dont on peut raisonnablement attendre des conséquences préjudiciables.* », CMB, art. 221-2.

l'intervention des États côtiers qui sont un maillon essentiel de leur mise en œuvre. Ces prescriptions concernent principalement les conditions du trafic et l'assistance aux navires. Les compétences reconnues à l'État côtier sont fondées autant sur la continuité entre les zones terrestres et maritimes que sur la prise en compte de l'impact des dangers sur le territoire d'un État côtier.

658. La Convention SOLAS prévoit l'obligation d'adopter des systèmes de sécurité de la navigation²⁰³¹. Cette mission implique la mise en place d'un système d'avertissement, d'une assistance météorologique²⁰³², d'un autre de recherche des glaces²⁰³³, d'un service de recherche et de sauvetage²⁰³⁴ et d'un service hydrographique²⁰³⁵. En outre, les États côtiers peuvent demander auprès de l'OMI la création d'un système de séparation de trafic ou d'un dispositif de rapport obligatoire. Ils peuvent enfin instaurer un système de trafic maritime qui vise : « à garantir la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité et l'efficacité de la navigation ainsi que la protection du milieu marin, des zones côtières adjacentes, des lieux de travail et des installations au large contre les effets défavorables éventuels du trafic maritime. »²⁰³⁶

659. La Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures prévoit que « les Parties à la présente Convention peuvent prendre en haute mer les mesures nécessaires pour prévenir, atténuer ou éliminer les dangers graves et imminents que présente pour leurs côtes ou intérêts connexes une pollution ou une menace de pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures à la suite d'un accident de mer ou des actions afférentes à un tel accident, susceptibles selon toute vraisemblance d'avoir des conséquences dommageables très importantes ». Il ne s'agit toutefois pas d'une compétence exclusive car l'État riverain est tenu d'informer l'État du pavillon et de signaler les mesures qu'il entend prendre. L'avis émis par les autres États n'est pas nécessairement contraignant mais compte tenu de son obligation d'intervenir de manière proportionnelle aux dommages²⁰³⁷, on peut considérer qu'un abus engagerait sa

²⁰³¹ Convention SOLAS Chap. 5.

²⁰³² Convention SOLAS Chapitre 5 Règle 5.

²⁰³³ Convention SOLAS Chapitre V Règle 6.

²⁰³⁴ Convention SOLAS Chapitre V Règles 7

²⁰³⁵ Convention SOLAS Chapitre V Règle 8

²⁰³⁶ Convention SOLAS Chapitre V Règle 12

²⁰³⁷ Ainsi le contenu de la Convention sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures précise que « l'appréciation de la proportionnalité des mesures prises par rapport aux dommages est faite compte tenu : de l'étendue et de la probabilité des dommages imminents si ces mesures ne sont pas prises ; de l'efficacité probable de ces mesures et de l'ampleur des dommages qui peuvent être causés par ces mesures. » Convention INTERVENTION, art. 5-3.

responsabilité.

660. Bien que la Convention SAR sur l'assistance et la recherche en mer soit destinée à établir un système mondial d'intervention contre les situations critiques, sa mise en œuvre dépend de son application par les États côtiers. Son mécanisme est fondé en partie sur la capacité des États côtiers à mettre en place des services d'assistance²⁰³⁸, de cette capacité dépend l'efficacité du dispositif qui repose sur la cohésion et la coopération entre les États²⁰³⁹: en effet la coordination et le contrôle des opérations de recherche et de sauvetage étaient auparavant organisés par chaque pays en fonction des besoins et de ses ressources, les plans nationaux étaient élaborés selon des schémas différents dont la disparité justifiait l'adoption d'un système mondialisé ; bien que ces mesures ont pour objectif de dépasser la seule compétence d'un État côtier, elles reposent sur l'exercice de sa souveraineté dans la mer territoriale et sur la protection de ses intérêts connexes comme le prévoit la CMB²⁰⁴⁰.

661. Avec les zones spéciales de la Convention MARPOL comprises comme des secteurs « *qui pour des raisons techniques reconnues touchant sa situation océanographique et écologique ainsi que le caractère particulier de son trafic, appellent l'adoption de méthodes obligatoires particulières pour prévenir la pollution des mers par les hydrocarbures.* », l'État côtier dispose de moyens de protection de son environnement. Il en existe huit²⁰⁴¹ dont la création a été demandée afin de limiter les risques dus à l'intensité du trafic sur ces zones. Dans le même sens, les directives pour la désignation des ZMPV entrent dans les prérogatives reconnues aux États côtiers bien que leur respect dépende, en raison de la nature juridique des résolutions, de la volonté des États du pavillon et des exploitants de navires au-delà des zones sous juridiction.

662. Enfin, l'adoption de la Convention de Nairobi sur l'enlèvement des épaves reconnaît à l'État côtier d'importantes prérogatives en ZEE ou, s'il n'en a pas, au-delà de sa mer territoriale dans la limite des 200 milles marins des lignes de base²⁰⁴². Dans cette zone, l'État

²⁰³⁸ Convention SAR article 2.4.

²⁰³⁹ Convention SAR Chapitre 3

²⁰⁴⁰ La Convention SAR précise que : « *Aucune disposition de la convention ne préjuge la codification et l'élaboration du droit de la mer par la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer convoquée en vertu de la résolution 2750 (XXV) de l'Assemblée générale des Nations Unies, ni les revendications et positions juridiques présentes ou futures de tout État touchant le droit de la mer et la nature et l'étendue de la juridiction de l'État côtier et de l'État du pavillon.* », Convention SAR, art. 2.

²⁰⁴¹ Il s'agit de la zone de la mer Méditerranée, la zone de la mer Baltique, la zone de la mer Noire, la zone de la mer Rouge, la zone des golfes, la zone du golfe d'Aden, la zone de l'Antarctique et les eaux de l'Europe du Nord-Ouest

²⁰⁴² Il s'agit de la Zone visée par la Convention : « *La zone économique exclusive d'un État partie établie conformément au droit international ou, si un État partie n'a pas établi cette zone, une zone située au-delà de la mer territoriale de cet État et adjacente à celle-ci, que cet État a définie conformément au droit international et*

côtier pour protéger ses intérêts connexes²⁰⁴³ peut adopter des mesures visant à diminuer le danger que constitue une épave.

663. L'État côtier contribue donc à la mise en œuvre des dispositifs instaurés par l'OMI et ses compétences complètent l'attribution des États du pavillon. Le non-respect des normes OMI, dû en partie à la faiblesse du lien entre l'État et son pavillon, justifiait toutefois l'émergence d'un acteur capable de se substituer au rôle du pavillon : l'État du port a alors été considéré comme plus adapté au renforcement de la mise en œuvre des normes OMI.

B- Le rôle fondamental de l'OMI dans l'émergence du rôle par l'État du port

664. Les obligations de l'État du port concernent principalement la mise en place du dispositif de protection du milieu marin contenu dans les conventions relatives à la pollution de celui-ci. Son emprise territoriale et sa fonction lui confèrent toutefois certaines compétences spéciales. Établi dans le prolongement des dispositions de la CMB, le rôle de l'État du port dans les conventions OMI est fondamental notamment parce qu'il est d'une part le lieu d'accueil des navires (B.1) et d'autre part le lieu d'inspection des navires (B.2).

B.1- Pour l'accueil des navires

665. Tel qu'il est défini par le droit international²⁰⁴⁴ ou le droit communautaire²⁰⁴⁵, le port est destiné à accueillir les navires. En tant qu'État côtier, il en a les prérogatives quant à l'adoption des réglementations et la participation à la mise en œuvre du droit international : son rôle induit principalement, dans ce sens, la protection de l'environnement et le refuge des navires afin de sauvegarder la sécurité maritime.

qui ne s'étend pas au-delà de 200 milles marins des lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de sa mer territoriale. » Convention Nairobi, art. 1.

²⁰⁴³ Selon les termes de la Convention, les intérêts connexes sont : « *les intérêts d'un État côtier directement affecté ou menacé par une épave tels que :*

-les activités maritimes côtières, portuaires et estuariennes, y compris les activités de pêche, constituant un moyen d'existence essentiel pour les personnes intéressées ;

-Les attraits touristiques et autres intérêts économiques de la région en question ;

-La santé des populations riveraines et la prospérité de la région en question, y compris la conservation des ressources biologiques marines, de la faune et de la flore ; et

-les infrastructures au large et sous-marines. » Convention de Nairobi, art. 1.

²⁰⁴⁴ La Convention de Genève sur le régime des ports maritimes dispose que « *Sont considérés comme ports maritimes, au sens du présent statut, les ports fréquentés par les navires de mer et servant au commerce extérieur* », Convention sur le régime international des ports maritimes, art. 1, QUÉNEUDEC (J.-P.), *Conventions maritimes internationales*, Paris, Éditions A Pédone, 1979, p. 508.

²⁰⁴⁵ La Commission européenne définit le port comme : « *une superficie de terrain et d'eau comprenant des aménagements et des installations permettant principalement la réception des navires de mer, leur chargement et leur déchargement, le stockage de marchandises par des moyens de transport terrestre et pouvant comporter également des activités d'entreprises liées aux transports maritimes* », Commission européenne –EPSO, *Report of an enquiry into the current situation in the major community sea ports*, Rapport, publication ESPO, Bruxelles, 1996, p. 7 cité dans VENDE (B.), *Les polices dans les ports maritimes*, Thèse de droit public, Université de Nantes, Marseille, PUAM, 2005, p. 20.

666. La multiplication des instruments conventionnels pour la protection de l'environnement et la réduction de l'impact du transport par mer sur le milieu marin impose aux États du port un équipement lourd dont dépend la mise en œuvre des conventions. L'établissement d'installations de réception portuaires participe à la collecte de substances spécifiques²⁰⁴⁶ telles que les hydrocarbures, les déchets d'exploitation et les eaux de ballast. Ainsi, la Convention MARPOL prévoit des systèmes de réception dans les ports pour les résidus d'hydrocarbures des navires²⁰⁴⁷, les substances liquides nocives²⁰⁴⁸, les eaux usées²⁰⁴⁹, les ordures des navires²⁰⁵⁰, les substances qui appauvrissent la couche d'ozone ou les résidus d'épuration des gaz d'échappement²⁰⁵¹. Ces instruments répondent aux obligations de l'État du port en matière de gestion des eaux de ballast et des sédiments de navires²⁰⁵². Mais à chaque nouvel aménagement, il doit s'assurer que « *ces installations de réception soient exploitées sans imposer de retard indu aux navires* ». Cette condition est assortie dans tous les cas à la possibilité pour les Parties de mettre en évidence l'insuffisance des installations auprès de l'OMI²⁰⁵³. Les dispositions de la Convention BWC précisent en outre que ces installations doivent « *permettre d'évacuer en toute sécurité les sédiments sans porter atteinte ni nuire à l'environnement, à la santé humaine, aux biens ou aux ressources, ou à ceux d'autres États* ».

667. Le port est traditionnellement considéré comme un abri pour les navires²⁰⁵⁴ mais le retard dans la mise en place d'un cadre normatif sur le refuge des navires limite ses

²⁰⁴⁶ Ce sont les déchets d'exploitation, sur cette notion voir notamment : BOURREL (M), *La réception portuaire des déchets d'exploitation des navires*, Mémoire de Master II droit maritime et océanique, 2006.

²⁰⁴⁷ Convention MARPOL 73/78 Annexe 1 Prévention de la pollution par les hydrocarbures règle 12.1

²⁰⁴⁸ Convention MARPOL 73/78 Annexe 2 Prévention de la pollution par les substances liquides nocives règle 7.

²⁰⁴⁹ Convention MARPOL 73/78 Annexe IV Prévention de la pollution par les eaux usées des navires règle 10.

²⁰⁵⁰ Convention MARPOL 73/78 Annexe V Prévention de la pollution par les ordures des navires règle 7.

²⁰⁵¹ Convention MARPOL 73/78 Annexe VI Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires règles 17.

²⁰⁵² La Convention BWC prévoit que : « *Chaque partie s'engage à assurer la mise en place d'installations de réception des sédiments adéquates dans les ports et dans les terminaux qu'elle a désignés et où ont lieu le nettoyage ou les réparations des citernes à ballast, compte tenu des directives élaborées par l'Organisation* ». Convention BWC art. 5.

²⁰⁵³ Par exemple la Convention MARPOL 73/78 précise : « *Chaque partie au protocole de 1997 doit notifier à l'Organisation pour communication aux Membres de l'Organisation, tous les cas où les installations prescrites par la présente règle ne sont pas disponibles ou sont estimées insuffisantes.* » Convention MARPOL 73/78 Annexe VI règle 17.

²⁰⁵⁴ Le Professeur Emmanuel LANGAVANT écrivait : « *la fonction traditionnelle du port est d'être un abri pour les navires... un point de jonction entre différents modes de transport maritime, d'une part, fluviaux, routiers et ferroviaires, d'autre part* », LANGAVANT (E.), *Droit de la mer : les moyens de la relation maritime*, Paris, Cujas, tome III, 1983, pp. 163-164 ; Martine Rémond-Gouilloud le percevait comme « *un lieu abrité, aménagé pour accueillir les navires[...] point frontière où sont susceptibles de passer personnes et marchandises en provenance et à destination du monde entier* », RÉMOND GOUILLOUD (M.), *Droit maritime*, Paris, Édition A Pédone, 1993, p. 99.

obligations²⁰⁵⁵. Nous avons eu précédemment l'occasion de montrer les enjeux de cette question au sein de l'OMI. Les directives considèrent les lieux de refuge comme: «*un lieu où un navire ayant besoin d'assistance peut prendre des mesures en vue de stabiliser son état, de réduire les risques pour la navigation et de protéger la vie humaine et l'environnement*»²⁰⁵⁶. Les dispositions ne désignent donc pas uniquement les ports maritimes, toutefois le port apparaît comme une enceinte appropriée où les navires viennent s'abriter et réparer les avaries. Si les directives adoptées par l'OMI ne constituent pas pour un État du port une obligation d'accueillir un navire en détresse, en revanche elle propose la mise en place d'un dispositif visant à analyser la situation d'urgence. Le port y figure comme un lieu privilégié où sont assurées des garanties susceptibles de l'inciter à accueillir des navires en détresse²⁰⁵⁷. Il semblerait que les normes OMI laissent une grande liberté aux États riverains quant à la décision de l'accueil ou de l'éloignement d'un navire. Sa fonction d'accueil ne le différencie pas nettement des prérogatives de l'État côtier en revanche l'État du port se distingue par le renforcement de ses compétences en matière d'inspection des navires.

B.2- Pour l'inspection des navires

668. La Convention SOLAS de 1914 reconnaissait une faculté restreinte des administrations portuaires pour la vérification des certificats²⁰⁵⁸. La Convention OILPOL de 1954 reprit ce principe concernant le contrôle du registre d'hydrocarbures à bord des navires²⁰⁵⁹. Ces dispositions reconnaissaient donc que l'État du pavillon était seul compétent pour apprécier l'application des normes internationales bien qu'un droit d'examen très restreint de l'État du port y fût prévu. L'évolution du droit international a progressivement

²⁰⁵⁵ RÉZENTHEL (R), « Le port refuge : de la bouée à la bombe », *Droit de l'environnement*, 2002, pp. 94-98.

²⁰⁵⁶ Rés A 949 (23), Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 mars 2004.

²⁰⁵⁷ « En règle générale, si le lieu de refuge est un port, une caution en faveur du port sera exigée pour garantir le paiement de tous les frais susceptibles d'être encourus dans le cadre des opérations portuaires, à savoir : mesures visant à protéger l'exploitation, droits de port, pilotage, remorquage, opérations d'amarrage, frais divers... » Rés A 949 (23) Directives sur les lieux de refuge pour les navires ayant besoin d'assistance, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session, le 5 mars 2004, para. 3.4.

²⁰⁵⁸ La Convention SOLAS de 1914 reconnaît que « tout navire, muni du certificat de sécurité délivré par les fonctionnaires ou délégués de l'État contractant dont il relève, est soumis, dans les ports des autres États contractants, au contrôle des fonctionnaires dûment commissionnés par leurs gouvernements, dans la mesure où ce contrôle a pour objet de s'assurer qu'il existe à bord un certificat de sécurité valable et, si cela est nécessaire, que les conditions de navigabilité sont remplies en principe conformément aux mentions dudit certificat, c'est-à-dire de telle manière que le navire puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. », Convention SOLAS 1914 art. 61.

²⁰⁵⁹ La Convention OILPOL prévoit : « Les autorités compétentes de tout territoire relevant d'un gouvernement contractant pourront examiner à bord des navires auxquels la convention s'applique que, pendant qu'ils se trouvent dans un port de ce territoire, le registre des hydrocarbures dont ils doivent être munis conformément aux dispositions de la présente convention ». Convention OILPOL art.9, Convention disponible sur le site www.legifrance.gouv.fr (consulté en juin 2010). LANNEAU-SEBERT (M.), *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 304.

renforcé le dispositif de surveillance des navires par le développement des prérogatives confiées à l'État du port. Les discussions sur ce point sont menées à la fois dans le cadre des négociations au sein de la Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer et au sein de l'OMCI. Les normes élaborées sous l'égide de l'Organisation ont consacré de plus en plus nettement les prérogatives de l'État du port pour l'inspection de la navigabilité des navires. La compétence représentait une issue satisfaisante de mise en œuvre des normes internationales compte tenu d'une part de l'éloignement entre les navires et leur pavillon et d'autre part des limites liées à l'intervention de l'État côtier²⁰⁶⁰. Le déséquilibre latent au sein de l'institution londonienne, dû à la concentration des flottes et au système de représentation au sein de l'Organisation, a encouragé les revendications des États côtiers²⁰⁶¹. Avant même la III^e conférence sur le droit de la mer, dans le cadre de ses conventions, l'OMCI avait déjà émis un certain nombre de principes hérités en partie des conventions SOLAS et OILPOL. Les discussions au sein des Nations Unies et de son institution spécialisée ont donc évolué en parallèle pour aboutir au partage des compétences entre l'État du pavillon et l'État du port.

669. Le concept de contrôle par l'État du port est aujourd'hui défini comme : « *les pouvoirs et les obligations concomitantes exercés et imposés par une autorité maritime nationale par un protocole international ou des directives nationales, ou par les deux, pour aborder, inspecter et si nécessaire retenir un navire marchand battant pavillon étranger à cet État, afin de s'assurer de la conformité de ce navire avec tous les documents internationaux de sécurité en mer et avec toutes les spécifications législatives nationales relatives à la sécurité maritime* »²⁰⁶². L'exercice de telles prérogatives par l'État du port est fondé sur le droit d'autoprotection et de police de la navigation reconnu par les normes internationales²⁰⁶³. Son développement a engagé, dans le transport maritime, une nouvelle dynamique qui visait à assainir les pratiques et réduire le risque lié à la navigation maritime²⁰⁶⁴. L'objectif était donc de dénoncer les mauvaises pratiques des professionnels du transport maritime et de renforcer le dispositif de mise en œuvre des normes internationales. Les mesures instaurées dans les

²⁰⁶⁰ LE BORGNE (F.), *La légitimité de l'État du port de contrôler la navigabilité des navires*, Mémoire, Faculté des études supérieures de Montréal, 2003, p. 68.

²⁰⁶¹ Sur le nationalisme maritime et l'intérêt des États, voir notamment LUCCHINI et VOECKEL, *Les États et la mer, le nationalisme maritime*, Paris, La documentation française, 1978, p. 32 et s.

²⁰⁶² HARE (J.), « Un traitement de choc pour une industrie malade », *Georgia Journal of international and comparative law* (Atlanta) volume 26-3, 1997, in *Repères prospectifs Les États dans le monde : Du Prestige au pragmatisme*, série regards sur le monde, n° 68, mai 1999, p. 21.

²⁰⁶³ BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 549.

²⁰⁶⁴ Le malaise des transports maritimes est lié au transfert de flottes vers des registres dont les États ne sont pas en mesure d'assurer l'application stricte des instruments internationaux. Les mauvaises pratiques des États et des armateurs ont pour conséquences d'accroître le risque maritime et de décrédibiliser l'action concertée des États sur la scène internationale.

différentes conventions adoptées sous l'égide de l'OMI ont été intégrées dans les dispositions de la CMB. Dans ce cadre, le rôle de l'État du port est préventif mais aussi répressif.

670. Le port est une zone sous souveraineté qui implique que les navires en escale doivent se conformer aux normes nationales prises en application des normes internationales communes. C'est ainsi qu'en matière de pollution par les navires, la CMB reconnaît une compétence élargie des États du port qui lorsqu'ils ont déterminé « *sur demande ou de leur propre initiative, qu'un navire se trouvant dans un de leurs ports ou une de leurs installations terminales au large a enfreint les règles et normes internationales applicables concernant la navigabilité des navires et risque de ce fait de causer des dommages au milieu marin, prennent, autant que faire se peut, des mesures administratives pour empêcher ce navire d'appareiller.* »²⁰⁶⁵. Le lien entre la sécurité maritime et la protection de l'environnement est tel que cette disposition fonde la compétence de l'État du port pour apprécier de l'opportunité de retenir un navire lorsque ce dernier ne satisfait pas à ses obligations relatives à sa navigabilité. Cet article est la confirmation de ce principe dans la CMB. L'enjeu des négociations sur ce point résidait dans la nécessité de trouver un palliatif aux mauvaises pratiques des États du pavillon²⁰⁶⁶ et à l'absence d'un pouvoir de contrôle international exercé par l'OMI²⁰⁶⁷.

671. Devant l'affaiblissement du lien entre le navire et son pavillon, l'OMI avait déjà contribué au renforcement de l'État du port pour soutenir la mise en œuvre de ses conventions. L'adoption de la CMB a encouragé son action dans ce sens. Les États membres de l'institution spécialisée incluent systématiquement les compétences de l'État du port comme dans la Convention LL et son Protocole de 1988, la Convention MARPOL, la Convention SOLAS, la Convention STCW de 1978, la Convention sur le rejet des déchets de 1972, la Convention sur la responsabilité civile pour les dommages causés à l'environnement de 1969, la Convention sur le tonnage de 1969 ou encore la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires de 1986. La Convention SOLAS reconnaît le principe selon lequel « *tout navire est sujet, dans un port d'un autre gouvernement contractant, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ce gouvernement dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier les certificats.* ». L'État du port peut effectuer

²⁰⁶⁵ CMB, art. 219

²⁰⁶⁶ Notons en ce sens que les négociations concernant l'élaboration d'une convention relative aux conditions d'immatriculation des navires étaient entamées.

²⁰⁶⁷ Rappelons en ce sens qu'au moment de la négociation de la Convention sur le droit de la mer, l'institution londonienne était toujours l'OMCI. Son action était alors explicitement limitée à une compétence consultative qui excluait *de facto* toute idée de contrôle sur les États. Les négociations et l'adoption de la CMB constituent une force impulsive vers la renaissance de l'OMI et l'élargissement de ses compétences.

un contrôle restreint des certificats du navire et ne peut pas en émettre de nouveaux. Cette disposition indique explicitement qu'il ne s'agit pas de se substituer à l'État du pavillon mais de déceler les défaillances de ce dernier. La règle 19 prévoit toutefois que les inspecteurs peuvent prendre des mesures plus poussées lorsque de « *bonnes raisons* » les y poussent et que « *l'armement du navire ne correspond pas en substance aux indications de l'un quelconque de ces certificats* ». La Convention SOLAS attribue aussi à l'État du port une charge de vérification et de contrôle des dispositions relatives au système de gestion de la sécurité à bord²⁰⁶⁸. Le même type de dispositif est prévu pour renforcer la sécurité maritime²⁰⁶⁹. Des prérogatives spécifiques au contrôle par l'État du port sont détaillées aux Règles 9 et 10 du chapitre relatif au renforcement des mesures de sûreté maritime. Elles concernent la mise en œuvre du Code ISPS quand un navire est dans un port ou lorsqu'il a l'intention d'y pénétrer : ce dispositif reconnaît alors à l'État du port la possibilité d'une part de contrôler²⁰⁷⁰ et de détenir²⁰⁷¹ le navire et d'autre part d'engager une action en justice²⁰⁷².

672. Conformément à l'article 226 de la CMB sur les enquêtes dont doivent faire l'objet les navires étrangers, l'État du port peut détenir et retenir le navire. Les dispositions de la Convention SOLAS reprennent en substance le contenu de la CMB. puisque la Règle 19 c prévoit : « *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 ou quitter le port pour se rendre au chantier de réparation approprié, sans danger pour le navire lui-même ou les personnes à bord.* ». La Convention plus récente sur les systèmes antisalissure établit des moyens de sanction plus sévères et diversifiés. En effet, selon son article 11-3, « *s'il est constaté que le navire enfreint la présente Convention, la Partie qui procède à l'inspection peut prendre des mesures pour adresser un avertissement au navire, le retenir, le renvoyer de ses ports ou ne pas l'y admettre.* ». La Convention portant sur le démantèlement des navires adoptée par l'OMI à Hong-Kong reprend ce même dispositif²⁰⁷³.

673. L'article 218 de la CMB prévoit la possibilité pour l'État du port d'engager une action en justice pour une infraction commise en haute mer sur le fondement des normes

²⁰⁶⁸ Convention SOLAS règle IX/ 6.

²⁰⁶⁹ La Convention SOLAS prévoit que : « *lorsqu'il se trouve dans un port d'un autre gouvernement contractant, un navire est soumis au contrôle exercé par les fonctionnaires dûment autorisés par le gouvernement en question concernant les normes d'exploitation relatives à la sécurité des navires, lorsqu'il existe de bonnes raisons de penser que le capitaine ou l'équipage n'est pas au fait des méthodes essentielles à appliquer à bord en ce qui concerne la sécurité des navires.* ». Convention SOLAS règle XI/4

²⁰⁷⁰ Conformément aux dispositions de la CMB art. 226 al.1.

²⁰⁷¹ Conformément aux dispositions de la CMB art 226 al. 1.

²⁰⁷² Conformément aux dispositions de la CMB art 228 al 1.

²⁰⁷³ Convention de Hong Kong, art 9 sur la recherche des infractions.

internationales applicables²⁰⁷⁴. Le paragraphe 2 ouvre cette faculté pour les infractions commises dans les eaux territoriales ou la ZEE d'un autre État, infractions qui constituent une menace pour ces zones. Les paragraphes 2, 3 et 4 de cet article encadrent en revanche les situations dans lesquelles l'État du port peut agir mais cette fois suite à la demande d'un autre État sur le territoire duquel l'infraction a été commise. A l'article 220 de la CMB, les mêmes compétences sont attribuées à l'État du port pour une infraction commise dans sa mer territoriale ou sa ZEE. Le lien entre l'État du port et la localisation de l'infraction justifie sa compétence. Dans ces cas précis, l'État dans le port duquel le navire s'est rendu doit appliquer les normes et règles de la Convention MARPOL. L'article 6.2 de la Convention MARPOL prévoit que les navires concernés peuvent être soumis dans les ports des États Parties à l'inspection de fonctionnaires désignés ou reconnus. Leur mission consiste alors à vérifier si le navire a procédé au rejet de substances nuisibles contraires aux dispositions de la Convention. Le dispositif précise les conditions de communication avec l'État du pavillon, les États victimes et le cadre général des poursuites. La Convention BWC est moins audacieuse car le régime des sanctions prévoit l'intervention de l'État du pavillon et ne vise pas explicitement l'État du port : en effet, le dispositif ne reconnaît aux autres Parties que la possibilité de demander une enquête auprès de ce dernier et de l'obliger à lui fournir les preuves de l'infraction²⁰⁷⁵.

674. Les prérogatives attribuées à l'État riverain complètent le dispositif normatif dans la mer territoriale et la ZEE alors que le renforcement des compétences de l'État du port répond à l'affaiblissement du lien entre l'État du pavillon et ses navires. Le mauvais état de la flotte exploitée à la fin des années 1970 a été à l'origine de la prise de conscience d'un dysfonctionnement au sein du transport maritime²⁰⁷⁶. La nécessité de pousser les États du pavillon à davantage de rigueur a mis en évidence les atouts de l'intervention de l'État du

²⁰⁷⁴ L'article 218 de la CMB est rédigé comme suit : « *Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port où une installation terminale au large, l'État du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, intenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire en infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.* », CMB, art. 218.

²⁰⁷⁵ La Convention BWC stipule que : « *toute infraction aux prescriptions de la présente Convention commise dans la juridiction d'une partie est interdite et sanctionnée par la législation de cette partie. Chaque fois qu'une telle infraction se produit, la Partie doit : faire en sorte que des poursuites soient engagées conformément à sa législation ou fournir à l'Administration dont relève le navire en cause les informations et les preuves qu'elle pourrait détenir attestant qu'il ya eu infraction.* ». Convention BWC, art. 8-2.

²⁰⁷⁶ Si la prise de conscience concernait dans un premier temps principalement les pétroliers et leurs effets dévastateurs sur la faune et la flore côtières, les professionnels maritimes se sont vite rendus compte de l'important malaise lié au transport de marchandises par les vraquiers. L'indifférence des autorités portuaires conjuguée à l'inadaptation des politiques officielles réglementant le passage des navires ont permis le transport de marchandises par des navires sous normes et dans un mauvais état de navigabilité.

port. Ce système a été ensuite largement encouragé par des initiatives régionales et nationales qui soulignaient de nouveaux enjeux liés à la mise en place de ce type de contrôle.

PARAGRAPHE II- LE RENFORCEMENT DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

675. Bien que reconnu dans les conventions internationales et par l'Organisation londonienne depuis son entrée en fonction, le cadre du contrôle par l'État du port a surtout été étoffé par des normes unilatérales comme aux États-Unis et au sein de l'Union Européenne. Ces initiatives unilatérales pouvant menacer sa crédibilité et ses travaux²⁰⁷⁷, l'OMI a souhaité renforcer son action dans ce domaine. Progressivement le principe de substitution d'une compétence exclusive de l'État du pavillon vers une responsabilité combinée entre les registres et les États d'escale a constitué une piste prometteuse pour identifier les navires sous normes (A). Sous l'impulsion de l'Union européenne, c'est dans une démarche régionale que l'action de l'OMI s'est inscrite (B).

A- L'identification des navires sous normes

676. Dès 1975, l'OMCI adopta ses premières recommandations pour la mise en place du contrôle par l'État du port²⁰⁷⁸. Dans le cadre des dispositions des Conventions SOLAS et LL, son objectif ciblait clairement la détection des navires sous normes²⁰⁷⁹. La Résolution A 321 s'appuyait d'ailleurs sur une définition étroite du navire sous normes: « *In general, a ship is regard as sub-standard : if the hull, machinery or equipement such as for life-saving, radio and fire-fighting are below the standards required by the relevant Convention...if these evident factors as a whole or individually make the ship unseaworthy and put at risk the life of persons on board if it is allowed to proceed to sea* ». Ainsi, l'État du port devait par son

²⁰⁷⁷ L'adoption de l'Oil Pollution Act par les États-Unis, et du MOU de Paris sont deux manifestations unilatérales du concept de contrôle par l'État du port. La menace d'un déséquilibre du transport maritime et la dénonciation de: « *enhanced by strengthening the effectiveness of existing arrangements for identifying ships which do not fully comply the requirements of the above-mentioned Conventions and taking appropriate action* ». Res A 321(IX), Procedures for the control of ships, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 12 novembre 1975.

²⁰⁷⁷ Les dispositions générales des procédures de contrôle des navires précisent « *In some cases, however, it may be difficult for the Flag State to exercise full and continuous control over these ships, for instance, ships which very seldom call at a port of the Flag State. the problem can be, and has been, overcome partly by appointing inspectors at foreign ports* ». Res A 321 (IX), op cit.

²⁰⁷⁸ Res A 321(IX), op cit. Notons qu'en parallèle, le Comité juridique a été saisi pour l'élaboration d'une convention relative au régime des navires dans les ports étrangers. Cette initiative russe n'a toutefois pas abouti, KASOULIDES (G.C.), *Port State control and jurisdiction, evolution of the port state regime*, Londres, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, p. 12 et s.

²⁰⁷⁹ L'objectif de l'Organisation est explicité « *Believing that the safety of ships, their crews and passengers would be greatly enhanced by strengthening the effectiveness of existing arrangements for identifying ships which do not fully comply the requirements of the above-mentioned Conventions and taking appropriate action* ». Res A 321(IX), Procedures for the control of ships, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 12 novembre 1975.

contrôle renforcer les contrôles de l'État du pavillon pour assurer la surveillance continue des navires²⁰⁸⁰. Un inspecteur pouvait retenir le navire s'il l'estimait inapte à prendre la mer même si dans ce cas, la Résolution recommandait une certaine tolérance à l'avantage des armateurs²⁰⁸¹. L'État du port était alors toujours tenu d'informer l'État du pavillon du navire par voie diplomatique. Dans l'hypothèse où le navire était autorisé à appareiller en dépit de quelques défaillances, l'État du port avait alors l'obligation d'avertir les autorités de la prochaine escale du navire. Enfin, le rapport des déficiences adressé par l'État du port à l'État du pavillon devait être communiqué à l'OMCI qui pouvait l'utiliser pour appuyer ses travaux et notamment insister au sein du CSM sur les mauvaises pratiques²⁰⁸².

677. Depuis 1975, parmi les résolutions adoptées par l'Assemblée beaucoup contenaient des dispositions relatives aux compétences de l'État du port pour contrôler le respect des conventions internationales²⁰⁸³. Une série d'accidents maritimes en Europe et dans le monde²⁰⁸⁴ montrèrent l'impact de la navigation sous normes. L'OMI participa alors aux efforts de coopération des États européens qui avaient désiré entreprendre la mise à jour et le renforcement du dispositif du Memorandum de la Hague adopté en 1978²⁰⁸⁵. Les ministres chargés des affaires maritimes de treize États européens se réunirent donc en présence des délégués de l'OMI, de l'Union européenne et de l'OIT : l'objectif était de fonder les bases d'une coopération entre les États du port pour assurer un contrôle régulier et systématique des navires. L'adoption du Memorandum Of Understanding de Paris (MOU Paris) par 27

²⁰⁸⁰ Les dispositions générales des procédures de contrôle des navires précisent « *In some cases, however, it may be difficult for the Flag State to exercise full and continuous control over these ships, for instance, ships which very seldom call at a port of the Flag State. the problem can be, and has been, overcome partly by appointing inspectors at foreign ports or authorizing Classification Societies to act on behalf of the Flag State.* », Res A 321 (IX), op cit.

²⁰⁸¹ La Résolution précise que le navire doit être autorisé à reprendre la mer « *with certain deficiencies which are not vital to the safety of the ship, its crews or passengers, having regard to the particular circumstances of the intended voyage* », Res A 321 (IX).

²⁰⁸² La Résolution prévoit explicitement ce dispositif : « *In the interest of making information regarding deficiencies and remedial measures generally available, such reports should be circulated at every session of the Maritime Safety Committee for consideration, together with comments, if any, furnished by the Administration of the Flag State, which should include the reports of the Classification Society, if any Copies of the reports should be circulated also to Contracting Governments which are non-IMCO Members.* », Res A 321 (IX)

²⁰⁸³ TASSEL (Y.), « Le contrôle des navires par l'État du port : régime et conséquences commerciales », ADMO, Tome XVII, 1999, pp.237-255.

²⁰⁸⁴ L'abordage entre le *Pacific Glory* et l'*Allegro* en 1970, l'échouage du *Polycommander* et du *Esso Cambria* en 1970, l'échouement de l'*Olympic Bravery* et le naufrage du *Bölhen* en 1976, la collision entre le *Chaumont* et le *Peter Maersk*, la perte du *Trader* et l'échouage du *Metula* en 1972, l'échouage du *Showa Maru* en 1975 et l'explosion du *Urquiola* en 1976 le naufrage de l'*Amoco Cadiz* en 1978 n'ont fait qu'accélérer les négociations du Memorandum, KASOULIDES (G.C), *Port state control and jurisdiction : evolution of the port state regime*, Londres, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, p.142. Annexe : Dates clefs dans l'histoire de l'Organisation, p.595.

²⁰⁸⁵ Huit États riverains de la mer du Nord ont signé en 1978 un memorandum pour le contrôle de l'application de la Convention N°147 élaborée sous l'égide de l'OIT.

États²⁰⁸⁶ stimula une nouvelle fois l'action normative de l'Organisation. Cet accord réunit les autorités portuaires des États afin d'entreprendre une « *action concertée* »²⁰⁸⁷. Son objectif clairement mentionné n'est pas de se substituer aux États du pavillon mais de les inciter à respecter les engagements internationaux. L'adoption d'un memorandum est moins rigide que l'adoption d'un traité multilatéral, il permet à la fois de nuancer l'agression que pourrait représenter cette forme d'organisation sur le plan diplomatique par rapport aux États du pavillon et de ne pas enfermer cette initiative nouvelle dans un carcan réglementaire. « *An international instrument of a less formal kind than a treaty, often setting out operational arrangement or otherwise dealing with technical or detailed matters. Typically it is a form of a single instrument signed by governments concerned, reflecting their understanding as a matters of fact of their future conduct, but in such a way as to reflect an intention on their part not to enter into a legally binding agreement upon the matter concerned or otherwise to create legal rights and obligations for themselves. A MOU has political and moral force, but it is not legally binding although it may not be without legal effects, it may operate as an estopped or preclusion* »²⁰⁸⁸. Les contrôles sont effectués sur la base des dispositions des conventions largement acceptées par les États membres de l'OMI. L'Accord précise d'ailleurs que les nations sont « *conscientes que la responsabilité principale pour l'application effective des normes figurant dans les instruments internationaux appartient aux autorités de l'État du pavillon que le navire est autorisé à battre ; reconnaissant toutefois qu'une action efficace des États du port est nécessaire pour prévenir l'exploitation de navires inférieurs aux normes* ». En s'unissant, les États du port souhaitaient augmenter leur capacité d'action afin d'atteindre l'objectif global de 25% de navires de commerce étrangers contrôlés dans les ports de leurs membres. Pour atteindre sa cible, le système mis en place prévoit notamment des mécanismes de communication entre les administrations des États du port.

678. Avec le naufrage du *Torrey Canyon* et l'adoption par les États-Unis de l'Oil Pollution Act en 1989, l'OMI a été contrainte de réviser ses résolutions et d'intégrer plus ostensiblement la visée environnementale des contrôles par l'État du port²⁰⁸⁹. Avec les

²⁰⁸⁶ Les vingt-sept membres actuels du MOU Paris sont : l'Allemagne, la Belgique, la Bulgarie, le Canada, la Croatie, Chypre, le Danemark, l'Estonie, l'Espagne, la Finlande, la France, la Grèce, l'Irlande, l'Islande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, Malte, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, la Roumanie, le Royaume-Uni, la fédération de Russie, la Slovénie et la Suède.

²⁰⁸⁷ LUCCHINI (L.) et VOECKEL (L.), *Droit de la mer : Navigation et pêche*, Paris, Éditions A. Pédone, Tome II, vol. 2, 1996, p. 345.

²⁰⁸⁸ KASOULIDES (G.), *Port state control and jurisdiction, Evolution of Port state regime*, Londres, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, 308p.

²⁰⁸⁹ SCHIANO DI PEPE (L.), « Port state control as an instrument to ensure compliance with international marine environmental obligations », in *International Maritime Environmental law*, La Hague, Kluwer law

résolutions A 681 et A 682, l'Assemblée entendait donc montrer la nécessité d'associer l'action universelle au développement de contrôles régionaux susceptibles de compromettre la sécurité maritime et la protection de l'environnement dans les régions qui n'étaient pas dotées de tels contrôles. Avec ces textes, elle entendait aussi défendre sa compétence et réaffirmer que la dimension internationale des transports maritimes appelait nécessairement une réponse universelle.

679. La communautarisation du MOU Paris par la Directive du 19 juin 1995²⁰⁹⁰ tendait à renforcer son application en le rendant obligatoire pour les États membres de la Communauté Européenne²⁰⁹¹. Cette mesure entraîna *de facto* une harmonisation à l'échelle régionale du niveau de ratification des instruments internationaux, des moyens déployés et des pratiques mises en œuvre. Avec le renforcement du MOU de Paris, les institutions européennes cherchaient à réduire de façon drastique le nombre de navires sous normes en définissant notamment plus strictement les critères de ciblage et les règles de détention des navires²⁰⁹². Cette mesure a contribué au renforcement global de la politique européenne de sécurité maritime, relancée plus tard par les naufrages de l'*Erika* et du *Prestige* sur la côte atlantique²⁰⁹³. Devant ces pressions, l'OMI a adopté, le 29 novembre 1995, la Résolution A 787 qui reste encore aujourd'hui sa norme de référence²⁰⁹⁴.

680. L'exemple européen devait faire des émules puisque les États d'Amérique du Sud et les États d'Asie Pacifique prirent des initiatives comparables respectivement en 1992 et 1993. L'OMI, s'appuyant sur l'expérience européenne, avait d'ailleurs adopté la Résolution A 682 afin d'inciter la formation de programmes régionaux pour le contrôle des navires par l'État du port : « *invites the authorities participating in the Paris Memorandum and any other countries participating in port State control to assist, whenever possible, in the conclusion of*

international, 2003, pp. 137-156.

²⁰⁹⁰ Cette initiative avait été annoncée dès 1993 par la Commission européenne (COM 93 66 Final, Pour une politique commune de la sécurité maritime, Communication de la Commission du 24 février 1993). NDENDE (M.) et VENDE (B.), « La transposition par les États de la Directive portant communautarisation du Memorandum de Paris, A propos de l'Arrêt CJCE du 11 novembre 1999, affaire C315/98 », *DMF*, 603, 2000, p. 307.

²⁰⁹¹ Sur la directive 92/21/CE du 19 juin 1995, voir notamment SALVARINI (R.), « The EC Directive on Port State Control, A policy Statement », *The International journal of marine and coastal law*, vol. 11, n° 2, 1996, pp. 225-231. Sur les effets de la communautarisation du MOU Paris, voir notamment LANNEAU-SEBERT (M.), *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 320 et s.

²⁰⁹² BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union européenne*, Thèse de droit, Rennes, Apogée, 2000, p. 236.

²⁰⁹³ NDENDE(M.) et VENDE (B.), « La transposition par les États de la Directive portant communautarisation du Memorandum de Paris, A propos de l'Arrêt CJCE du 11 novembre 1999, affaire C315/98 », *DMF*, 603, 2000, p. 307.

²⁰⁹⁴ Rés A 787 (19), Procédures de contrôle par l'État du port, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 29 novembre 1995.

*regional agreements elsewhere in the world and to study matters of interregional co-operation with a view to compatibility of information systems and exchange of port State control information*²⁰⁹⁵». Son initiative appuyait l'émergence d'un dispositif mondial fondé sur des accords opérationnels régionaux et conforme à la reconnaissance d'une mission d'intérêt général confiée aux États du port²⁰⁹⁶.

681. Pour l'OMI, l'étape suivante consistait à maintenir son lien avec ces structures régionales afin d'encourager l'application de ses normes et de coordonner ses travaux. L'Assemblée confia conjointement au CSM et au CPM le soin de regrouper les dispositions relatives au contrôle par l'État du port et de veiller régulièrement à la révision des procédures en s'appuyant sur les communications des différents États²⁰⁹⁷.

682. La Résolution A 787 combine l'ensemble de ces dispositions dans un document unique. Même si elle n'est pas contraignante, son dispositif s'appuie sur les principales conventions afin de généraliser le contrôle de l'État du port tout en proposant une harmonisation des pratiques. Les États membres y reconnaissent « *que les États du port doivent, en ce qui concerne les navires étrangers faisant escale dans leurs ports, non seulement vérifier que les normes applicables en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution sont observées, mais également s'efforcer de déterminer si les équipages des navires ont les aptitudes requises pour s'acquitter des tâches liées à l'exploitation qui leur incombent* ». La Résolution A787 prévoit la nécessité d'effectuer les inspections sur les navires des États Parties et les navires des États non Parties soumis à l'obligation de garantir un degré équivalent de sécurité et de protection du milieu marin. Par l'adoption de cette Résolution, l'objectif de l'OMI était bien de définir clairement les prérogatives de l'État du port. Ses efforts consistèrent ensuite à simplifier leur mise en place et à maintenir la cohésion entre les différents systèmes régionaux.

B- Le développement des accords régionaux entre administrations

683. Du rôle de l'OMI dans le renforcement des contrôles par l'État du port, William O

²⁰⁹⁵ L'Assemblée y souligne l'importance « *that regional co-operation in the application of port State control measures in all parts of the world would enhance international standards and could further contribute to preventing the operation of substandard ships, thus making a significant contribution to maritime safety and pollution prevention* », Rés A 682 (17), Coopération régionale pour le contrôle des navires et des déchargements, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session, le 6 novembre 1991.

²⁰⁹⁶ VIGNES (D.), « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer, la juridiction de l'État du port et le navire en droit international », in *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, SFDI, Paris, Éditions A Pédone, 1992, p. 149.

²⁰⁹⁷ Cette mission a été confiée au CSM par l'Assemblée dans la Résolution A 742 (18), Procédures for the control of operational requirements related to the safety of ships and pollution prevention, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993.

NEIL disait : « *Le transport maritime est une industrie internationale fière de sa tradition de liberté sur les mers, mais cela ne signifie pas que les navires peuvent naviguer partout où ils veulent quel que soit leur état. Le monde de la mer est en droit d'espérer que les navires de toutes les nations atteignent le niveau de sécurité et de protection de l'environnement convenu au plan international. C'est aux armateurs de s'assurer que leurs navires sont fiables, armés correctement et non polluants et c'est aux gouvernements de s'assurer que les navires battant leur pavillon sont conformes aux normes édictées dans les traités qu'ils ont ratifiés. S'ils ne le font pas, alors l'OMI- qui administre ces normes- a non seulement le droit mais aussi l'obligation de prendre des mesures* »²⁰⁹⁸. Pour conférer une portée universelle à ce type de contrôle, l'OMI devait alors permettre l'harmonisation et le développement des memoranda (B.1) tout en respectant les disparités régionales qui reflètent la flexibilité du trafic et les inégalités entre les différents ports du monde²⁰⁹⁹ (B.2).

B.1- L'harmonisation et le développement des memoranda

684. Le Memorandum de Paris fut la première initiative régionale en matière de contrôle par l'État du port. La signature de cet Accord entre les autorités administratives de vingt États européens constitua le point de départ d'une reconnaissance élargie du potentiel que représentait le contrôle par l'État du port. L'OMI, par conséquent, saisit rapidement l'opportunité de s'associer à une telle démarche et d'en faciliter l'adoption. L'objectif de l'Accord était de coordonner les contrôles et d'uniformiser le niveau de sécurité sur le territoire des vingt États représentés par les autorités administratives. La qualification d'un tel Accord ne lui offrait pas a priori une base légale contraignante, toutefois la communautarisation de cet accord²¹⁰⁰ et son succès poussèrent certains auteurs à constater sa force légale comparable à une convention multilatérale²¹⁰¹. Par cette opération, la Communauté européenne entendait lui donner une force légale contraignante afin de relever le niveau de sécurité dans les ports européens. Cette initiative européenne contribua de fait à

²⁰⁹⁸ Journée mondiale de la mer 1996, www.imo.org, consulté en décembre 2009.

²⁰⁹⁹ Sur les ports et leur place dans l'économie mondiale et nationale voir notamment ABBES (S.), GUILLAUME (J.), Ports de commerce et économie portuaire, in *Mare economicum enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2008, pp.361-389.

²¹⁰⁰ Sur la Communautarisation du MOU, voir notamment SALVARINI (R.), « The EC Directive on port state control : a policy statement », *The international journal of marine and coastal law*, vol.11, n°2, 1996, pp. 225-231 ; BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, p. 566 et s ; BELLAYER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union Européenne*, Thèse de droit, Université de Rennes, Rennes, Éditions Apogée, 2000, p. 236 ; NDEDE (M.)et VENDE (B.), « La transposition par les États de la Directive portant communautarisation du Memorandum de Paris », *DMF*, 603, 2000, pp. 307-314.

²¹⁰¹ BEURIER (J.-P.) et CADENAT (P.), « Le droit de la mer, dix ans après Montégo-Bay (seconde partie) », *DMF*, 531, 1993, pp.515-532.

clarifier la portée juridique du MOU et à en garantir les effets. Sur le plan technique, l'Accord européen a fait évoluer le contrôle par l'État du port d'une inspection purement documentaire à une inspection physique établie sur la base de principes communs²¹⁰². Le rôle de l'OMI consista donc à définir ces principes communs et à assurer leur mise à jour régulière.

685. Aujourd'hui, huit memoranda de contrôle par l'État du port ont été signés et couvrent différentes régions du monde : l'Europe, l'Amérique latine²¹⁰³, l'Asie pacifique²¹⁰⁴, les Caraïbes²¹⁰⁵, la Méditerranée²¹⁰⁶, l'océan Indien²¹⁰⁷, l'Afrique du Centre et de l'Ouest²¹⁰⁸ et la mer Noire²¹⁰⁹. Plus de 40% de la flotte mondiale sont inspectés dans le cadre du contrôle par l'État du port²¹¹⁰. La Résolution A 787 est l'instrument de référence pour la mise en place de tels systèmes. Bien que non contraignante, elle fixe un cadre général et fonde les différentes missions de l'OMI pour assister et développer le contrôle par l'État du port. Cette initiative correspond à la nécessité pour l'Organisation de s'appuyer sur les compétences de l'État du port et d'associer les contrôles de celui-ci à sa démarche universelle. Ainsi, l'Assemblée reconnaît dans la Résolution A.787 que « *les États du port doivent, en ce qui concerne les navires étrangers faisant escale dans leurs ports, non seulement vérifier que les normes applicables en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution sont observées,*

²¹⁰² BARSTON (R.P.), « Port state control : evolving concepts », in *The law of the sea*, La Hague, Kluwer Law International, 2000, p. 90; OZCAYIR (Z.O.), *Port state control*, Londres, LLP, 4ème édition, 2004, p.101.

²¹⁰³ L'Accord ACUERDO DE VINA DEL MAR regroupe 12 États : l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, Cuba, l'Équateur, le Honduras, le Mexique, le Panama, l'Uruguay et le Venezuela. Il a été signé le 5 novembre 1992.

²¹⁰⁴ Le Memorandum de Tokyo pour la région Asie Pacifique regroupe 17 États : l'Australie, le Canada, le Chili, la Chine, les îles Fidji, l'Indonésie, le Japon, la République de Corée, la Malaisie, la Nouvelle Zélande, la Papouasie Nouvelle Guinée, les Philippines, la Fédération de Russie, Singapour, la Thaïlande, le Vanuatu et le Viet Nam. Plusieurs États ont signé cet accord adopté, le 3 décembre 1993, sans l'avoir définitivement accepté comme les îles Salomon et le Brunei Darussalam.

²¹⁰⁵ Le Memorandum pour la région Caraïbe a été adopté par 12 États : Antigua et Barbuda, Aruba, Bahamas, la Barbade, Cuba, les îles Caïman, Grenade, la Guyane, la Jamaïque, les Antilles hollandaises, le Surinam et Tobago et Trinidad. Sept États observateurs y sont associés : Anguilla, Belize, les îles vierges britanniques, la Dominique, Saint Kitts et Nevis, Saint Vincent et Grenadines et Turks et les Iles Caïcos. Cet accord a été signé le 9 février 1996.

²¹⁰⁶ Le Memorandum pour la région Méditerranée a été signé par dix administrations pour l'Algérie, Chypre, l'Égypte, Israël, le Liban, Malte, le Maroc, la Tunisie, la Turquie et l'Autorité palestinienne. Cet accord a été signé le 11 juillet 1997.

²¹⁰⁷ Le Memorandum pour la région de l'océan Indien a été adopté par 14 administrations pour : l'Australie, l'Érythrée, la France, l'Inde, le Kenya, les Maldives, l'île Maurice, Oman, le Sri Lanka, l'Afrique du sud, le Soudan, la Tanzanie et le Yémen. L'accord a été signé le 15 juin 1998.

²¹⁰⁸ Le Memorandum pour la région Afrique du Centre et de l'Ouest réunit 16 administrations pour : le Bénin, le Cap Vert, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Gambie, la Guinée, le Libéria, la Mauritanie, la Namibie, le Nigeria, le Sénégal, la Sierra Leone, l'Afrique du Sud et le Togo. Cet accord a été adopté le 22 octobre 1999.

²¹⁰⁹ Le Memorandum pour la mer Noire regroupe les autorités de six États : la Bulgarie, la Géorgie, la Roumanie, la Fédération de Russie, la Turquie et l'Ukraine. Cet accord a été signé le 17 septembre 1999.

²¹¹⁰ Parmi eux 36% sont des navires de charge (general cargo ships), 26% sont des vraquiers, 19% sont des tankers, 10% sont des porte-conteneurs et le reste des navires à passagers. KNAPP (S.) et FRANSES (P.H.), « A global view on port state control : econometric analysis of the difference across port state control regimes », *Maritime policy management*, vol 34, n° 5, 2007, p. 475.

mais également s'efforcer de déterminer si les équipages des navires ont les aptitudes requises pour s'acquitter des tâches liées à l'exploitation qui leur incombent ». Le contrôle des navires ne serait donc plus un droit mais une obligation des États recevant les navires dans un de leurs ports. A partir de ce principe, il revient à l'OMI de déterminer le cadre général de ces contrôles.

686. La Résolution détaille alors les définitions et les principes du contrôle par l'État du port. Le dispositif technique revient sur la qualification des inspecteurs, les procédures de contrôle, les bonnes raisons pour justifier un contrôle approfondi, les équipements particulièrement sensibles sur un navire, les traces d'hydrocarbures et la préparation de l'équipage. En cas d'identification d'un navire sous normes, la Résolution fixe le cadre des procédures depuis le rapport de l'État du port jusqu'à la prise de sanction et l'autorisation d'appareillage. Les dispositions de la Résolution ont été révisées conjointement par le MEPC et le CSM qui ont soumis à l'Assemblée différents points permettant d'intégrer les prescriptions du Code ISM et de renforcer globalement les principes généraux du contrôle par l'État du port²¹¹¹. Dans leur ensemble, les résolutions de l'OMI visent uniquement à définir les notions principales, à convenir d'une méthode de contrôle et à prévoir un système de communication des données pour accroître l'efficacité du dispositif.

687. Quant aux notions centrales, la Résolution se concentre sur les critères de déclenchement d'une inspection approfondie, l'identification des navires sous normes, les conditions de retenue et de détention du navire. Les termes de la Résolution montrent que l'OMI conçoit le contrôle par l'État du port comme un moyen subsidiaire sans que celui-ci se substitue à l'État du pavillon. Ainsi, le contrôle par l'État du port s'étend nécessairement aux navires étrangers²¹¹², ce qui entraîne une double conséquence: tout d'abord, l'État du port permet de surveiller la conformité des navires étrangers et de renseigner l'Organisation sur le contrôle exercé par les États du pavillon Parties aux conventions de l'OMI; ensuite, par l'intermédiaire de l'État du port, l'OMI entend étendre l'application des principes reconnus dans ses conventions et affirmer la dimension universelle de son action²¹¹³. Dans ce sens, la

²¹¹¹ Résolution A 882 (21), Amendements aux procédures de contrôle des navires par l'État du port, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 4 février 2000.

²¹¹² La Résolution souligne que « toutes les parties devraient par principe appliquer les procédures énoncées dans le présent document aux navires non parties et aux navires non soumis aux conventions du fait de leur dimensions afin de s'assurer que des visites et inspections équivalentes sont effectuées et de garantir un degré équivalent de sécurité et de protection du milieu marin » Rés A 787 (19), Procédures de contrôle par l'État du port, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 29 novembre 1995

²¹¹³ Ainsi la Résolution précise le type de contrôle effectué sur les navires étrangers non concernés dont les États du pavillon ne sont pas parties aux conventions visées : « le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port devrait s'assurer, en tenant compte des principes énoncés dans le présent document que le navire et l'équipage

Résolution reconnaît la compétence de l'État du port à l'égard des navires étrangers et des navires qui ne sont pas soumis aux conventions en raison de leur taille. La Résolution admet en outre sa faculté de procéder au contrôle des documents²¹¹⁴ requis sur le navire soit en tant que Partie aux conventions, soit sur demande d'une Partie aux conventions, soit encore parce que le navire est suspect eu égard à des renseignements transmis « *par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou tout autre personne intéressée par la sécurité du navire, de son équipage et de ses passagers ou par la protection du milieu marin* »²¹¹⁵.

688. L'Assemblée distingue ensuite dix « bonnes raisons » de recourir à une inspection détaillée du navire²¹¹⁶. Cette procédure ne peut être engagée par les fonctionnaires de l'État du port que s'ils font la preuve d'un fait générateur de ce contrôle²¹¹⁷. Dans ce sens, l'énumération des manquements pouvant motiver le contrôle approfondi est positive. Le navire est considéré sous normes si ses documents de bord ne sont pas en règle ou sont inexistantes. L'absence de dispositions spéciales sur les modes de preuve laisse toutefois à l'appréciation des inspecteurs l'opportunité d'approfondir leur démarche²¹¹⁸. Seule une obligation d'information du capitaine est prévue afin de lui permettre de contacter

ne présentent pas un danger pour les personnes à bord ni un risque de dommage excessif pour le milieu marin. Si le navire ou son équipage possèdent des certificats ou des brevets différents de ceux qui sont prescrits par une convention, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port peut tenir compte de la forme et du contenu de ces documents lorsqu'il évalue le navire. L'état de ce navire et de son armement, les conditions à bord ainsi que les brevets de l'équipage et la norme de l'État du pavillon spécifiant les effectifs minimaux doivent être compatibles avec les objectifs des dispositions des conventions, si ce n'est pas le cas, il faut imposer au navire les restrictions nécessaires pour qu'il offre un degré comparable de sécurité et de protection du milieu marin. » Rés A 787 (19), Procédures de contrôle par l'État du port, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 29 novembre 1995.

²¹¹⁴ L'inspection est définie dans la Résolution comme « la visite à bord d'un navire pour vérifier la validité des certificats et autres documents pertinents et l'état général du navire, de son armement et de son équipage ». Rés 787 (19), para.1.6.3.

²¹¹⁵ Résolution A787 (19), para 2.1.2.

²¹¹⁶ La liste des bonnes raisons n'est pas exhaustive, elle témoigne de l'esprit de la démarche des inspecteurs, Rés A 787(19), para 2.3.

²¹¹⁷ Notons que dans le cas des infractions à des Annexes I et II de la Convention MARPOL, l'Assemblée a adopté des directives spécifiques sur les preuves d'infraction dans le cadre des procédures d'inspection et d'annexe. Directives sur les enquêtes et inspections menées en application de l'annexe I de MARPOL 73-78, Rés 787 (19), op cit, Appendice 2 ; Directives sur les enquêtes et inspections menées en application de l'Annexe II de MARPOL 73-78, Appendice 3.

²¹¹⁸ Ainsi « *un fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port procède à l'inspection d'un navire étranger qui est tenu d'avoir un certificat prévu dans une convention et qui se trouve dans un port ou un terminal au large relevant de la juridiction de cet État, il doit se borner à vérifier la présence à bord de certificats en cours de validité et autres et à se faire une idée de l'état général du navire, de son équipement et de son équipage, à moins qu'il n'existe de « bonnes raisons » de penser que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas pour l'essentiel aux indications portées sur les certificats* », Rés 787(19), Procédures de contrôle par l'État du port, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 29 novembre 1995, para 3.2. Notons toutefois que la Résolution précise que l'absence des certificats en cours de validité requis par les conventions pertinentes est considérée comme un commencement de preuve pour justifier la détention immédiate ou l'inspection approfondie, Rés A 787(19), op cit, para 4.1.3.

l'organisme qui a émis les certificats du navire.

689. Un cadre technique de l'évaluation de l'état du navire par l'inspecteur est détaillé pour : la structure et l'équipement du navire, les rapports de pollution requis par la Convention MARPOL, la mise en place du Code ISM et les effectifs du bord. Enfin, la Résolution considère qu'un navire est « *inférieur aux normes si la coque, les machines, le matériel ou la sécurité de l'exploitation sont très inférieurs aux normes requises par les conventions pertinentes ou si son équipage n'est pas conforme au document spécifiant les effectifs de sécurité* »²¹¹⁹. La gravité des infractions est donc déterminante dans cette qualification ; elle relève donc de la seule appréciation des autorités de l'État du port. Le fonctionnaire en charge du contrôle doit émettre un rapport à l'intention de l'administration qui fait état des inspections menées, des résultats et des mesures correctives exigées. La Résolution prévoit la possibilité pour l'État du port de retenir le navire jusqu'à la correction des déficiences. Cette faculté est toutefois envisagée de manière limitative puisque la Résolution insiste sur l'exercice raisonnable d'une telle prérogative²¹²⁰ et détaille les justifications d'une retenue du navire, ces dernières sont listées dans des directives jointes à la Résolution de l'Assemblée²¹²¹.

690. Concernant la méthode de contrôle, c'est principalement sur les qualifications du fonctionnaire en charge du contrôle que la Résolution s'attache. Dans le cadre proposé par l'OMI, le contrôle est nécessairement mené par un fonctionnaire de l'État du port et ne peut faire l'objet d'une délégation à un organisme reconnu. L'inspecteur peut toutefois être assisté par une autre personne²¹²². La mission de service public confiée aux inspecteurs justifie leur indépendance²¹²³ même si ce critère ne peut suffire à assurer un contrôle effectif compte tenu

²¹¹⁹ La Résolution détaille les différentes raisons qui poussent à considérer que le navire correspond à cette catégorie « *le navire n'est pas pourvu du matériel essentiel requis par les conventions ou n'est pas aménagé de la manière prescrite par ces conventions ; l'armement ou l'agencement du navire ne répond pas aux spécifications pertinentes énoncées dans ces conventions ; le navire ou son armement a subi une détérioration importante en raison, par exemple, de l'insuffisance de l'entretien ; les membres de l'équipage n'ont pas suffisamment de connaissances en matière d'exploitation ou ne connaissent pas bien les procédures d'exploitation essentielles ; et les effectifs sont insuffisants ou les brevets des gens de mer sont insuffisants.* » Rés A 787 (19), op cit, para 4.1.1.

²¹²⁰ En ce sens, la Résolution souligne que « *dans l'exercice du contrôle, il conviendrait d'éviter, dans toute la mesure du possible, de retenir ou de retarder indûment le navire. il conviendrait de garder à l'esprit que l'objectif principal du contrôle exercé par l'État du port est d'empêcher un navire d'appareiller s'il ne satisfait pas aux normes de sécurité ou s'il présente un risque de dommage excessif pour le milieu marin. Le fonctionnaire chargé du contrôle devrait faire appel à son jugement professionnel pour décider s'il doit retenir le navire jusqu'à ce qu'il ait été remédié aux déficiences ou l'autoriser à appareiller malgré certaines déficiences, compte tenu des circonstances particulières du voyage prévu.* » Rés A 787 (19), op cit, para 2.6.5.

²¹²¹ Rés A.787(19), op cit, Appendice 1 : Directives sur la retenue des navires

²¹²² Rés A.787 (19), Procédures de contrôle par l'État du port, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 29 novembre 1995, para 2.4.

²¹²³ La Résolution prévoit que « *le fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port et les*

de la concurrence entre les ports. Le texte insiste ensuite sur le cadre de formation des inspecteurs qui conditionne le niveau d'inspection et de fiabilité de jugement des fonctionnaires chargés du contrôle. Compte tenu du niveau d'expertise requis, la Résolution s'appuie sur les cours types élaborés par les comités techniques de l'OMI²¹²⁴ et sur une qualification minimum basée sur la reconnaissance des diplômes²¹²⁵.

691. Concernant le système de communication, la Résolution de l'Assemblée prévoit un dispositif triangulaire classique entre les entités impliquées dans l'exploitation du navire, l'État du port et l'OMI. La diffusion d'informations intervient à différents moments de la procédure : au déclenchement de l'inspection, à la fin de l'inspection et le cas échéant lors de l'immobilisation du navire²¹²⁶. La Résolution de l'OMI prévoit des conditions, qui une fois réunies, doivent assurer la transparence de la procédure pour encadrer la compétence de l'État du port et pour garantir l'efficacité du dispositif. Bien que largement étoffée, la Résolution, compte tenu de sa portée juridique et des détails de son contenu, n'a pas uniformisé les systèmes régionaux entre lesquels subsistent d'importantes disparités.

B.2- La subsistance de disparités entre les systèmes régionaux

692. L'OMI a encouragé la mise en place de nouveaux accords régionaux pour le contrôle par l'État du port. La Résolution cadre, adoptée en 1995, laisse aux administrations désireuses de convenir d'un accord au sein d'une même région une marge de manœuvre qui explique la subsistance des différences qui ne correspondent pas à la démarche universelle de l'Organisation. Si ces différences révèlent les faiblesses actuelles de cette dernière, elles ne sont selon nous que les signes d'une mise en place progressive dont les difficultés ont vocation à être réglées.

693. L'ensemble des normes de référence ne sont pas les mêmes dans tous les régimes régionaux. En effet, les conventions SOLAS 1974, MARPOL, STCW et COLREG composent le socle commun des huit memoranda. La Convention sur le jaugeage des navires n'est en revanche mentionnée ni pour la région Caraïbes ni pour la région méditerranéenne.

personnes qui lui prêtent leur concours ne devraient avoir aucun intérêt commercial, que ce soit dans le port d'inspection ou les navires inspectés et ne devraient ni être employés par des organismes reconnus ni entreprendre des tâches pour le compte de ceux-ci. » Rés A.787 (19), op cit, para 2.4.3.

²¹²⁴ Rés A.787(19), op cit, Para. 2.5.3

²¹²⁵ L'inspecteur doit être « titulaire d'un brevet de capitaine ou de chef mécanicien et avoir une expérience suffisante du service en mer ou être diplômé d'un établissement reconnu par l'Administration dans un domaine lié au secteur maritime et avoir reçu une formation spécialisée garantissant qu'ils ont les compétences et aptitudes pour inspecter l'application des normes d'exploitation appropriées ou encore être des fonctionnaires expérimentés de l'Administration ayant une expérience et une formation d'un niveau équivalent », Rés A 787 (19), op cit, para 2.5.5

²¹²⁶ Rés A 787(19), op cit., Chapitre V Prescriptions en matière de notifications

De son côté, la Convention CLC n'est intégrée que dans les accords concernant la région européenne et la région Sud américaine. Enfin, la Convention sur les systèmes antisalissure n'apparaît que dans les memoranda de Paris et de la mer Noire alors que la Convention sur la responsabilité civile engagée lors de la pollution par des hydrocarbures de soute ne figure que dans l'Accord pour la mer Noire. Si ces différences ne sont pas déterminantes pour évaluer l'efficacité de chacun des dispositifs, elles montrent la liberté laissée aux administrations pour façonner leur accord.

694. La Résolution de l'OMI sur les contrôles par l'État du port n'est pas contraignante mais constitue néanmoins un cadre de référence et à ce titre, elle est mentionnée dans la plupart des memoranda à l'exception de ceux pour l'Amérique du sud et pour la mer Noire qui ne s'y reportent pas expressément. A partir d'un objectif variable, les différents memoranda établissent les principes généraux de leurs inspections. Chacun d'eux fixe un taux prévisionnel d'inspection : 25% par an pour le Memorandum de Paris et 75% par an pour celui de Tokyo. Les autres accords régionaux fixent leur objectif sur une base de trois ans à compter de leur adoption, cette méthode produit une impulsion forte sans assurer la pérennité des efforts de contrôle : 20% pour le Memorandum Vina Del Mar²¹²⁷, 15% pour celui de la région Caraïbes, 10% enfin pour le Memorandum de l'Océan indien, 15% pour celui d'Abuja et 15% pour le Memorandum de la mer Noire. La structure du Memorandum de Paris est très détaillée, il présente d'importantes similitudes avec la Résolution A787, d'autres comme le Memorandum pour l'Amérique latine sont plus sommaires mais font référence aux bonnes pratiques définies dans un texte distinct, enfin quelques-uns sont moins denses compte tenu de leur adoption plus récente²¹²⁸. La plupart des memoranda sont d'ailleurs fondés sur plusieurs documents : le premier est l'accord de base qui comprend les grands principes d'organisation, de structure et de poursuite des inspections ; le deuxième est plus technique, il est rédigé à l'intention des inspecteurs afin de les accompagner dans leur mission. Sur le

²¹²⁷ L'Accord stipule : « *Each and every Maritime Authority shall maintain make effort to reach, within a maximum three-year term as from the date of adoption of the present Agreement, a minimum member of inspections of 20% of the different foreign vessels, hereinafter called « vessels », which may have entered the ports of its state during a recent representative period of 6 months* », Latin American agreement on port state control of vessels, para 2.2, www.acuerdolatino.int.ar/ (consulté en juin 2010).

²¹²⁸ L'exemple du Memorandum d'Abuja montre la nécessité de s'entendre sur des principes minimums qui permettent à la fois de renforcer les dispositifs normatifs et opérationnels. Sur le Memorandum d'Abuja voir notamment : ZINSOU (A.C.), « Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », *Neptunus*, Centre de droit maritime et océanique, vol.14-3, 2008, www.droit.univ-nantes.fr (consulté en juin 2010); ZINSOU (A.), « Le memorandum d'entente d'Abuja et sa mise en œuvre au Congo », *Neptunus*, Centre de droit maritime et océanique, vol.15-1, 2009, www.droit.univ-nantes.fr (consulté en juin 2010), ZINSOU (A.), *Le Memorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2010.

modèle des conventions adoptées sous l'égide de l'OMI, ce dernier document contient tous les détails du dispositif technique, il est soumis à une procédure simplifiée de révision qui permet de faciliter la mise à jour du memorandum sans remettre en question ses grands principes. C'est ainsi que dans le cadre du Memorandum Vina Del Mar, la section 7 prévoit qu'un amendement à l'Accord requiert la majorité des deux tiers du comité administratif alors que ses annexes relèvent du principe de l'acceptation tacite. Le Memorandum Tokyo différencie aussi la modification de l'accord et celle du manuel technique, pour le premier il prévoit un vote aux deux tiers ou la procédure d'acceptation tacite alors que pour le second son amendement repose uniquement sur la procédure d'amendement tacite. L'Accord pour la mer Noire distingue trois procédures d'amendement respectivement pour l'accord, ses annexes et le manuel technique. Cette particularité n'entraîne pourtant pas de réelle différence avec les autres modèles puisque seuls les délais de validation de l'acceptation tacite ne sont pas identiques²¹²⁹.

695. En outre, des nuances entre les régimes régionaux existent sur le système de ciblage des navires à inspecter et sur l'encadrement des raisons poussant à une inspection détaillée des navires. Chaque régime régional détermine plusieurs facteurs d'identification des navires à risque : le type de navire, l'âge du navire ou encore l'historique des inspections antérieures. La définition de ces caractéristiques peut dépendre de la nature du trafic sur la zone et des dangers spécifiques à la région²¹³⁰. Le Memorandum Paris détermine les facteurs d'inspection à travers la liste des navires concernés²¹³¹ et la définition de critères permettant de dresser un ordre de priorité²¹³². Ces précisions visent à réduire la marge de manœuvre des administrations concernées afin d'assurer le plus haut degré d'harmonisation entre les pratiques. L'Accord précise les « motifs évidents » qui justifient de mener une inspection détaillée des navires²¹³³. Ce système n'est toutefois valable que dans le cas où les memoranda ont une force obligatoire comme c'est le cas pour les États membres de l'Union

²¹²⁹ Black Sea memorandum of understanding on port state control Section 9. Amendments, www.bsmou.org/ (consulté en juin 2010).

²¹³⁰ Une analyse comparative permet d'affirmer que « *those target factors might reflect the regional needs since port state control is linjed to the trade flows that determine the ships types.* »; KNAPP (S.) et FRANSES (P.H.), « A global view on port state control: econometric analysis of the differences across port state control regimes », *Maritime policy management*, vol 34, n° 5, 2007, pp. 453-483.

²¹³¹ Memorandum de Paris Section A.1

²¹³² Memorandum de Paris Section 1.2

²¹³³ Ces motifs sont par exemple : « *des indications montrent que les principaux membres de l'équipage sont incapables de communiquer correctement les uns avec les autres* » ou « *Incapacité du capitaine d'un pétrolier à produire le système d'enregistrement et de contrôle de la décharge d'hydrocarbures lors du dernier voyage sur ballast* » ou encore « *l'émission de fausses alertes de détresse non suivies de procédures d'annulation correctes* », Directives pour les inspecteurs du contrôle par l'État du port telles qu'annexées au Memorandum de Paris Section 4.

européenne²¹³⁴. Les autres accords régionaux sont beaucoup moins détaillés et peuvent renvoyer à la Résolution de l'OMI²¹³⁵ ou à des dispositions spécifiques contenues dans ses annexes ou le manuel technique²¹³⁶.

696. Sur le plan juridique, il est en revanche regrettable que la portée de ces différents instruments varie car ils ne bénéficient pas tous des mêmes fondements légaux. L'intégration au droit européen²¹³⁷ du Mémorandum de Paris implique la compétence de la CJUE pour pousser les États et leur administration à respecter les engagements prévus par le MOU. Le système américain ou australien de contrôle par l'État du port découle d'instruments juridiques contraignants sur leur territoire²¹³⁸. Si le premier ne fait pas partie d'une structure régional d'organisation des contrôles en revanche l'Australie est membre du Memorandum de Tokyo.

697. Par conséquent, les différences entre les systèmes régionaux sont indéniables. Le nombre total des inspections varie selon les différentes régions. Les MOU les plus étendus et anciens détiennent toutefois les records²¹³⁹. Le ciblage des navires diffère aussi en fonction de la nature des trafics transitant par les ports des différentes régions et les priorités définies par les États. Le MOU Paris donne beaucoup d'importance aux dispositifs incendie alors que le MOU Tokyo se fonde davantage sur le contrôle des certificats²¹⁴⁰. Dans l'ensemble, l'évaluation des différents régimes et de leur application est très complexe. Une méthode analytique a toutefois été élaborée afin de mettre en évidence les effets du contrôle par l'État du port à l'échelle mondiale²¹⁴¹. Cette étude montre que le groupe de tête formé par les MOU de Paris, Vinal del Mare et Tokyo présentent des résultats sensiblement différents. Leur démarche constitue toutefois une référence pour les organisations plus récentes comme le MOU d'Abuja ou celui de la mer Noire. Finalement, la subsistance de différences entre les

²¹³⁴ Le Memorandum pour l'océan Indien liste sur les mêmes modèles plusieurs motifs qui sont toutefois limités en nombre ; Annexe 3 Facts regarded as « clear grounds », Mou for Indian ocean region, www.iomou.org (consulté en juin 2010).

²¹³⁵ Comme le Memorandum de Tokyo : « For the purpose of control, specific « clear grounds » include those as prescribed in paragraph 2.3 of IMO resolution A 787(19) as amended and in Section 6-7 of the Manual. »

²¹³⁶ Comme dans l'Accord pour la mer Noire: « Clear grounds exist when the PSCO finds evidence, which in this professional judgement warrants a more detailed inspection of the ship, its equipment or crew . the authorities will regard as clear grounds, inter alia, those set out in Section 5 on the Port State Control Procedures contained in Section D 1-1 of the manual.»

²¹³⁷ Le terme communautarisation n'est plus approprié depuis l'entrée en vigueur du Traité de Lisbonne le 1^{er} décembre 2009.

²¹³⁸ KNAPP (S.) et FRANSES (P.H.), op cit, p. 456.

²¹³⁹ Pour l'année 2007, le nombre total des inspections varie entre 24647 inspections pour le MOU Paris, 22149 inspections pour le MOU Tokyo et 7596 inspections pour le MOU Vina del mare.

²¹⁴⁰ KNAPP (S.) et FRANSES (P.H.), «A global view on port state control: econometric analysis of the differences across port state control regimes», *Maritime policy management*, vol 34, n° 5, 2007, p. 470.

²¹⁴¹ KNAPP (S.) et FRANSES (P.H.), op cit, pp. 453-483.

MOU résulte des moyens mis en place pour procéder au contrôle par l'État du port autant que des fondements de ce contrôle. En effet, la question du ciblage des navires est un paramètre important car il doit permettre de maîtriser le coût d'un tel système tout en assurant sa pleine efficacité. Rappelons à ce propos que le bénéfice d'une régionalisation du contrôle par l'État du port consistait dans la rationalisation des moyens d'inspection afin d'en augmenter la capacité. De même, l'OMI s'efforce aujourd'hui de renforcer ses recommandations pour lisser les contrôles par l'État du port à l'échelle mondiale et neutraliser les effets de la concurrence sur le système de contrôle des navires.

698. L'intensification des contrôles par l'État constitue un moyen de compenser l'altération des liens entre les pavillons et leurs navires²¹⁴². Pourtant, à l'instar des spécialistes de la modélisation du système²¹⁴³, nous considérons que son fonctionnement ne peut seul garantir la mise en œuvre des normes internationales. En effet, en contribuant à la régionalisation des régimes juridiques, le contrôle par l'État du port n'est pas de nature à réduire les pressions économiques qui sont la principale raison du non-respect des standards²¹⁴⁴. Et si à l'origine le contrôle par l'État du port pouvait être considéré comme un moyen de substitution²¹⁴⁵, il n'est pas la solution miracle aux maux du transport maritime²¹⁴⁶. Son développement constitue uniquement un maillon de la chaîne de contrôle et doit être considéré comme un outil subsidiaire qui ne doit pas occulter la nécessité de s'intéresser à l'ensemble de la chaîne de responsabilité.

²¹⁴² La Résolution cadre de l'OMI souligne que « les procédures de contrôle décrites ci-après devraient être considérées comme complétant les mesures nationales prises par l'Administration de l'État du pavillon dans son pays et à l'étranger. Elles visent à aider l'Administration de l'État du pavillon à assurer le respect des dispositions des conventions, à garantir la sécurité des équipages, des passagers et des navires et à prévenir la pollution. » Rés A 787 (19), Procédures de contrôle par l'État du port, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 29 novembre 1995.

²¹⁴³ LI (K.X.) et ZHENG (H.), « Enforcement of law by the port State Control », *Maritime policy management*, vol 35, n°1, 2008, pp. 61-71.

²¹⁴⁴ OCDE/GD(96)4, Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservance des règles et des normes internationales en vigueur, OCDE, 1996.

²¹⁴⁵ Mathilde Lanneau-Sébert souligne en ce sens : « Ainsi à un État du pavillon défaillant s'est substitué un État du port désireux de protéger son territoire contre les dangers représentés par le séjour dans ses ports de navires ne respectant pas les prescriptions minimales édictées par le droit international en matière de sécurité maritime. », LANNEAU-SÉBERT (M.), *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, p. 301.

²¹⁴⁶ HARE (J.), « Un traitement de choc pour une industrie malade », *Georgia Journal of international and comparative law* (Atlanta) volume 26-3, 1997, in *Repères prospectifs Les États dans le monde : Du Prestige au pragmatisme*, série « regards sur le monde, n° 68, mai 1999, p. 21-28.

CHAPITRE II : LES MISSIONS OPÉRATIONNELLES DE L'OMI

699. L'effectivité du droit international repose sur l'existence d'un dispositif de mise en œuvre susceptible d'en garantir le respect. Cette phase ultime d'application des traités internationaux relève des trois concepts généralement dissociés par les auteurs américains : *implementation, compliance and enforcement*²¹⁴⁷. La phase d'introduction du droit dans l'ordre interne dépend exclusivement des États souverains, l'OMI ne dispose à ce stade d'aucun moyen lui permettant de forcer un État à respecter ses engagements. Dès lors, l'inobservation des standards internationaux met en évidence l'une des principales faiblesses de son action car la lutte contre la navigation sous normes implique nécessairement la mise en place de mécanismes de mise en œuvre plus aboutis. L'impérieuse nécessité de garantir l'application universelle des normes internationales de la navigation maritime ouvre alors de nouvelles perspectives à l'OMI. L'objectif est de pousser les États membres à appliquer les conventions internationales et d'inciter l'ensemble de la société maritime internationale à observer les recommandations techniques émises par l'Organisation. Dans ce domaine, ses efforts permanents ont abouti à la reconnaissance d'une mission de surveillance que l'OMI a acquise en deux phases successives: le développement de la coopération technique (SECTION I) et l'élaboration d'un programme de vérification (SECTION II).

SECTION I: LE DÉVELOPPEMENT DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE

700. Depuis 1990, les travaux de l'Organisation sont clairement axés sur l'application des instruments internationaux et le respect des mesures que les États membres adoptent. Son engagement pour assister les États dans l'adhésion et la mise en œuvre des conventions internationales remonte aux premières initiatives du Conseil en 1968. Le tournant, négocié dans les années 1990, consistait dans la reconnaissance de la capacité de l'Organisation à renforcer l'effectivité de ses travaux²¹⁴⁸. Dans le mouvement de réformes porté par l'ancien secrétaire général William O. Neil, la coopération technique constitua le point de départ du renouveau de l'OMI²¹⁴⁹. Les priorités étaient alors de faire reconnaître sa compétence en

²¹⁴⁷ IMPÉRIALI (C.), *L'effectivité du droit international de l'environnement contrôle de la mise en œuvre de conventions internationales*, Paris, Economica, 1998, p. 4.

²¹⁴⁸ Les résolutions A 500 (XII) et A 777 (17) ont une portée transversale sur les activités de l'Organisation. Elles soulignent, comme nous l'avons déjà mentionné, la nouvelle stratégie qui consiste à privilégier l'application des normes déjà adoptées. Annexes Résolutions A 500 (XII) et A 700 (17).

²¹⁴⁹ « IMO new developments on the Way », discours de William O. Neil, alors Secrétaire général de l'OMI, lors de la Conférence maritime de Chypre, le 22 septembre 2003. En adoptant, la Résolution A 936, les États membres de l'Organisation entendent saluer le travail de William O'NEIL et soulignent notamment : « *sa contribution personnelle à l'adoption de normes de sécurité, de sûreté et d'environnement applicables à l'échelle mondiale ainsi que la haute estime et le profond respect dont l'Organisation jouit en conséquence,*

matière d'assistance technique (PARAGRAPHE I) et de parvenir à pérenniser cet outil stratégique encore trop limité (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE 1 : ABANDON DE LA FONCTION PUREMENT CONSULTATIVE

701. En 1948, une interprétation audacieuse de l'article 1-a de la Convention OMCI relative aux buts de l'Organisation aurait pu contribuer à la reconnaissance d'une compétence en matière d'assistance technique²¹⁵⁰. La formulation de l'article 2 de la Convention sur les fonctions de l'Organisation ne permettait en revanche aucune équivoque sur la nature exclusivement consultative de ses travaux²¹⁵¹. Pourtant, sa mission dans ce domaine a peu à peu pris de l'ampleur au point d'en constituer aujourd'hui une pièce maîtresse²¹⁵². Il est intéressant, dès lors, de constater que le processus continu a permis le développement progressif d'une compétence dans ce domaine. Cette lente évolution correspondait à l'inévitable ouverture du club des grandes puissances maritimes. Ces dernières ont tenté de préserver leur privilège décisionnel pour finalement se rendre à l'évidence et essayer de préserver leur influence sur la scène politique. Dans cette perspective, la reconnaissance de mission opérationnelle dont l'OMCI était dépourvue depuis son origine, devenait nécessaire. Malgré un engagement timide des États sur cette voie (A), l'assistance technique est désormais un pilier de l'action de l'OMI auprès de ses États membres (B).

comme en témoignent : ...les nouvelles sources de financement extrabudgétaires qu'il a mises en valeur afin d'appuyer le programme de coopération technique de l'Organisation, renforçant la capacité des pays en développement à adopter et mettre en œuvre les instruments de l'Organisation. », Rés A 936 (23), Témoignages de gratitude pour les services rendus à l'Organisation par M. William O'NEIL, Résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 mars 2004.

²¹⁵⁰ L'article 1-a de la Convention OMCI disposait : « *Les buts de l'Organisation sont 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 toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, et d'encourager l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime et l'efficacité de la navigation.* ». Dans la mesure où cet article ne précise pas que la mission consiste dans l'adoption exclusive de normes internationales, on peut y lire que la collaboration des États consiste dans l'adoption de tout type de norme incluant les normes internes. Dès lors, l'assistance technique peut consister dans l'aide aux États pour étoffer leur droit interne.

²¹⁵¹ « *L'organisation a pour fonction d'examiner les questions sur lesquelles elle est consultée et d'émettre des avis* » Convention OMCI, Art. 2. Rappelons que cet article avant sa révision en 1976 n'attribuait à l'Organisation qu'une compétence purement consultative. Rés A 400 (X), Amendements à la Convention portant création de l'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, adoptée le 17 novembre 1977. En 1948, les États fondateurs de l'Organisation n'estimaient pas nécessaire de se conformer aux travaux menés par l'ONU depuis 1947 en matière de coopération technique. Sur les origines du développement de la coopération technique au sein de l'ONU, voir notamment : FISCHER (G.), « L'assistance technique en matière de droit international », *AFDI*, Volume 10, numéro 1, 1964, pp. 3-13.

²¹⁵² Comme le Professeur Jacqueline DUTHEIL DE LA ROCHÈRE le souligna : « *La participation de l'OMCI aux tâches d'assistance technique aux pays en voie de développement pose des problèmes plus délicats. Il s'agit ici des rares tâches opérationnelles de l'organisation, non expressément prévues par la Charte constitutive d'une institution essentiellement consultative, mais que rien n'interdit et qui se sont développées en pratique depuis les années 1970, en collaboration avec d'autres organes et institutions spécialisées des Nations Unies* », DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J), « Une institution renaissante, l'Organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, p. 463.

A- L'engagement timide des États en faveur d'une mission d'assistance technique

702. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le transport maritime n'était l'affaire que d'un petit groupe d'États. En fondant l'OMCI, ces États avaient volontairement réduit la mission de l'Organisation à des fonctions purement consultatives. L'assistance aux États en développement a été freinée par la méfiance des États développés (A.1) et finalement engagée grâce à l'émergence progressive d'un consensus politique (A.2).

A.1- La méfiance des États fondateurs face à l'adhésion massive de nouveaux États

703. La mise en place d'un programme de coopération technique au sein de l'OMCI révéla les enjeux qui résultaient de l'adhésion massive des États nouvellement indépendants. Les pressions autour de la question de l'assistance étaient importantes : d'une part les États développés qui ne voulaient pas perdre la maîtrise de l'Organisation et d'autre part les États en développement qui désiraient accéder aux richesses promises par une activité maritime performante²¹⁵³. L'intensification du trafic maritime et l'augmentation des risques provoquaient des tensions diplomatiques qui poussèrent les membres de l'Organisation à s'engager progressivement dans le développement de la coopération technique.

704. Pour garantir la survie de l'action de l'Organisation, le soutien aux États nouvellement indépendants a permis de maintenir la dynamique normative. En 1964, les 55 membres de l'Organisation ne formaient pas un groupe homogène, leurs disparités étaient à la fois politiques, économiques et sociales. A cette période, l'Organisation devait se défaire de sa réputation d'être dominée par les puissances maritimes traditionnelles au risque de céder sous le poids numéraire des nouveaux États adhérents. L'insécurité maritime et la protection du milieu marin ne représentaient pas des priorités pour les pays confrontés aux défis de leur indépendance et les États fondateurs devaient prendre en compte leurs revendications. L'équilibre institutionnel fut alors fragilisé et les États membres de l'Organisation cherchèrent à préserver son autorité morale. Officieusement, les puissances maritimes

²¹⁵³ Sur le développement de la coopération technique au sein de l'OMCI, la doctrine n'expose pas clairement les enjeux politiques de cette action. Les analystes y voient en général un effort des États membres de l'OMCI pour subvenir aux besoins des pays en développement. Ils saluent les efforts et l'originalité de la démarche de l'OMCI, voir GUILLEMAULT (B.), *L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime*, Thèse de droit, Université Paris II, 1972, p.100; SUDRE (F.), *L'OMCI : institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse de droit, Université de Montpellier, 1973, p. 198 et s.; OKERE (B. O.), *L'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime*, Thèse de droit, Université Paris II, 1973, p.80; DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution renaissante : l'Organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, p. 463 et s. Quelques voix s'élèvent toutefois afin de dénoncer l'attitude des pays développés qui utilisent l'assistance technique comme un moyen de rallier les pays en développement tout en conservant la maîtrise du processus décisionnel ; Mc LAREN (R.I.), « Third pressures in the specialized agencies : the reaction of IMCO », *International relations*, vol. VI n° 3, May 1979, p. 566.

traditionnelles ne voulaient pas perdre totalement la maîtrise du processus normatif face à l'élargissement de l'Organisation et à la diversification de ses États membres. L'assistance technique était donc un moyen de ne pas freiner la coopération interétatique entre les États fondateurs de l'OMCI et elle légitimait ainsi la suprématie des grandes puissances commerciales du transport maritime. Les membres du Conseil ont dès lors considéré le développement de l'assistance technique²¹⁵⁴ comme une nécessité urgente²¹⁵⁵. En effet, leur intention était d'utiliser les programmes de coopération pour encourager l'application des normes internationales²¹⁵⁶. La Convention OMCI lui attribuant des compétences purement consultatives, ses membres ont développé une stratégie fondée d'abord sur les dispositifs d'assistance des Nations Unies et ensuite, sur l'adoption de nouvelles conventions internationales.

705. Le système des Nations Unies proposait un soutien aux États assuré à la fois par l'organe central et les institutions spécialisées²¹⁵⁷. Dès 1959, le Secrétaire général de l'OMCI, le français Jean Roulier, se vit confier par l'Assemblée la mission d'établir un contact avec l'ONU en vue de participer à son Programme élargi d'assistance technique²¹⁵⁸ dans le domaine des activités maritimes²¹⁵⁹. L'OMCI s'engagea alors à répondre aux demandes

²¹⁵⁴ « *The encouragement of proficiency within the shipping industry throughout the world, by the execution of programmes of technical assistance.* », CXXI/Rés 42, Résolution adoptée par le Conseil lors de sa vingt et unième session le 29 novembre 1968, annexe 1, Statement of the present objectives of the organization as a basis for considering appropriate work methods for the near future, p. 2.

²¹⁵⁵ « *Being convinced of the urgent need for IMO to expand, within its terms of reference and upon request, its technical assistance to developing countries* », CXXX/Rés 43, Le rôle de l'OMCI, adoptée par le Conseil le 29 novembre 1968.

²¹⁵⁶ « *Further conscious of the necessity of the developing countries to be prepared to implement all the technical requirements of IMCO Conventions and the decisions arising there from* », CXXX/Res 43, Le rôle de l'OMCI, adoptée par le Conseil de l'OMCI, le 29 novembre 1968.

²¹⁵⁷ Au sein du système, les activités en matière d'assistance technique et économique internationale sont menées à la fois par les Nations Unies et par les institutions spécialisées dans leurs attributions respectives ; voir notamment DAGORY (J.), « Les rapports entre les institutions spécialisées et l'ONU », *RGDIP*, 1969, pp. 285-377 ; MATHIEU (J.-L.), *Les institutions spécialisées des Nations Unies*, Paris, Masson, 1977, 319p.; WEISS (P.), *Le système des Nations Unies*, Paris, Nathan, 2000, 128p.

²¹⁵⁸ En 1949, la création du Programme élargi de coopération technique est demandée par le Conseil économique et social qui propose au Secrétaire général de l'ONU et aux responsables des organismes spécialisés de réfléchir à une action commune. La résolution 222 (IX) vient préciser en détail le mécanisme de ce dispositif, Rés C222/IX, Observations et principes directeurs de l'assistance technique, adoptée par le Conseil économique et social des Nations Unies le 15 août 1949.

²¹⁵⁹ La Résolution A 7, Accord de relation avec les Nations Unies, mentionne l'importance d'établir un contact avec le programme étendu de coopération technique des Nations Unies. Le texte adopté par l'Assemblée générale de l'OMCI précise : « *Noting that the United Nations expanded programme of technical assistance (EPTA) renders aid to governments, as their request, in certain fields within the competence of the organization ; Noting further that the Secretariat of the United Nations has been providing the technical advice with regard to the implementation of requests from governments in those fields, recognizing the desirability of IMCO being kept informed of these activities in the maritime field and of being afforded an opportunity of presenting its views on the technical matters involved ; requests the Secretary-General of IMCO, with the approval of the Council, to make appropriate arrangements for this purpose with the Secretary General of the United Nations and the Executive Chairman of the Technical Assistance Board.* » Rés A 7 (I), Relations avec

d'assistance de ses États membres. Ses interventions se résumèrent, dans un premier temps, à un rôle de conseil où à l'exécution de mesures restreintes²¹⁶⁰ mais son admission, en 1964, à la Commission d'assistance technique de l'ONU lui a permis de compléter sa démarche d'assistance au moyen de la création d'un fonds destiné à aider les États membres demandeurs²¹⁶¹. Dès 1967, suite à la création du Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD) qui résultait de la fusion du Programme élargi d'assistance technique et du Fonds spécial des Nations Unies²¹⁶², l'OMCI s'engagea dans une action renforcée en faveur d'une plus grande diffusion de ses standards. La répartition des compétences entre l'ONU et son institution spécialisée fut alors plus clairement définie et les conditions d'une coordination de leurs efforts se dessinèrent²¹⁶³. Selon cet accord, des consultations réciproques entre l'OMCI et l'ONU étaient envisagées afin de parvenir à une solution commune lorsqu'il apparaissait qu'une demande intéressait les deux programmes de coopération technique : l'ONU se voyait attribuer les sujets ayant trait au développement commercial et économique alors que l'OMCI s'occupait des demandes relatives aux aspects techniques de la navigation maritime. La stratégie de coopération de l'OMCI entra alors dans

l'ONU, adoptée lors de la première session de l'Assemblée générale de l'OMCI le 13 janvier 1959.

²¹⁶⁰ En 1961, l'Assemblée insiste sur la nature des missions du Secrétaire général de l'OMCI dans le cadre du partenariat avec le programme de coopération technique de l'ONU : « *to inform the appropriate authorities of the United Nations that the Inter-governmental Maritime Consultative organization is now in a position to provide, within the scope of Article 1 of the Convention, advice and guidance to those authorities on technical matters affecting shipping engaged in international trade ; to request such authorities to arrange that all appropriate applications on which the advice of the Inter-governmental Maritime Consultative Organization would be useful should be referred to the Organization at as early a stage as possible in their consideration.* » Rés A 28 (II), Participation au programme élargi de coopération technique de l'ONU, adoptée par l'Assemblée lors de sa deuxième session le 13 avril 1961.

²¹⁶¹ L'engagement de la procédure d'admission au BAT est entériné par l'Assemblée lors de sa troisième session ordinaire. Rés A 62 (III), Participation au programme étendu d'assistance technique des Nations Unies, adoptée par l'Assemblée le 25 octobre 1963. La demande d'adhésion de l'OMCI à la Commission de coopération technique de l'ONU a été soumise au Comité de l'assistance technique le 30 juin 1964. Sa candidature a été officiellement acceptée par le Conseil économique et sociale des Nations Unies le 22 juillet 1964.

²¹⁶² Aux termes de la résolution 2029 (XX) de l'Assemblée générale des Nations Unies, le Programme élargi de coopération technique et le Fonds spécial des Nations Unies ont été fusionnés à partir du 1^{er} janvier 1966 en un seul programme appelé le Programme des Nations Unies pour le Développement (PNUD). Sur le PNUD voir notamment : ZARKOVICH (S.), *Le programme des Nations Unies pour le développement*, Presses universitaires, 1970 ; AHMED (A.S.), *La coordination des activités des institutions spécialisées du système des Nations Unies dans les domaines économique et social*, Thèse de droit, Université Robert Schuman, 1986 ; GARANE (A.), *Le PNUD et la mise en œuvre de la politique des dimensions nouvelles de la coopération technique*, Thèse de droit, Université Paris XIII, 1992 ; COPPENS (B.), « Le rôle du programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) dans la promotion d'un développement humain durable », in MALJEAN (D.) et ROSTANE (M.) (Dir.), *Les Nations Unies et la protection de l'environnement : la promotion d'un développement durable*, Paris, Éditions A. Pédone, 1999, pp. 9-45 ; KLINGEBIEL (S.), *Effectiveness and reform of the United Nations Development Programme (UNDP)*, Londres, 1999 ; MURPHY CRAIG (N.), *The United Nations development programme : a better way*, Cambridge University press, 2006 ; BASTY (F.), *Invention et diffusion de la sécurité humaine : les entrepreneurs de normes entre contraintes et actions*, Thèse de droit, Institut d'études politiques, Paris, 2007.

²¹⁶³ L'Assemblée de l'OMCI confia au Secrétaire général une mission de coordination avec le PNUD, Rés A 140 (V), Participation de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale au Programme des Nations Unies pour le développement, adoptée par l'Assemblée le 26 octobre 1967.

une phase de renforcement.

706. A ce stade, une partie des initiatives de coopération furent menées en partenariat avec d'autres organisations internationales disposant elles-mêmes de programmes de coopération technique. L'Accord entre l'ONU et l'OMCI signé en 1967 concernait la sécurité maritime, la formation du personnel, l'organisation des services de sauvetage des navires, la prévention et le contrôle des pollutions marines, le transport de conteneurs, les expéditions spécifiques et nationales, la simplification des formalités et la promotion du transport maritime, l'organisation des activités portuaires, les normes et les mesures applicables aux navires et au transport, le droit maritime et la préparation des chartes relatives au transport maritime²¹⁶⁴. Dans le cadre de l'Accord, l'OMCI intervenait comme conseiller et agent d'exécution auprès du PNUD²¹⁶⁵. En 1968, l'OMCI et l'OIT signèrent un accord pour un projet commun de coopération technique portant notamment sur la formation du personnel²¹⁶⁶. L'Accord prévoyait notamment d'initier une démarche commune entre les États et les deux institutions spécialisées. Une convention fut aussi conclue avec la CNUCED en 1972, elle concernait l'organisation d'une action concertée²¹⁶⁷ qui fit l'objet d'une publication commune intitulée : « *L'assistance technique dans le domaine des transports maritimes* »²¹⁶⁸. Par la suite, plusieurs projets en commun furent menés par les deux institutions dans le cadre de leur accord général. Par exemple, entre 1974-1979, le projet relatif au transport maritime à Alexandrie permit la création de l'Académie arabe et recouvrait une dimension régionale avec la participation de quatorze États²¹⁶⁹. Cette initiative visait à aider ces pays pour la formation de spécialistes des transports maritimes. Le cursus de deux ans au sein de l'Académie était destiné aux marins et aux futurs fonctionnaires spécialisés dans les affaires maritimes. Dans le cadre des projets globaux, l'Organisation désignait un expert pour une

²¹⁶⁴ BEKIASHEV (K.A.) et SEREBRIAKOV (V.), *International marine organizations : Essays on structure and activities*, La Hague, Éditions Martinus Nijhoff, 1981, p. 84.

²¹⁶⁵ DUTHEIL DE LA ROCHÈRE, « Une institution renaissante : l'Organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, p. 463.

²¹⁶⁶ Sur l'Accord entre l'OMCI et l'OIT, voir notamment BEKIASHEV (K.A.) et SEREBRIAKOV (V.), *op cit*, p. 84. Sur la coopération technique au sein de l'OIT, voir notamment, Bureau international du travail, *Rapport Le rôle de l'OIT en matière de coopération technique : promouvoir le travail décent par des programmes de terrain et par pays*, Conférence internationale du travail, quatre-vingt-quinzième session 2006.

²¹⁶⁷ Sur le processus de coopération technique au sein de la CNUCED, voir notamment *Le guide de la coopération technique de la CNUCED : Renforcement des capacités en matière de commerce et de développement depuis 1964*, Conférence des Nations Unies sur le Commerce et de Développement, Genève, 2006.

²¹⁶⁸ GASMI (H.), *L'action normative de l'Organisation Maritime Internationale (OMI)*, Thèse de droit, Université de Montpellier, ANRT, Paris, 1995, p. 482.

²¹⁶⁹ La République arabe d'Égypte, le Bahrein, l'Irak, la Jordanie, le Koweït, la Libye, le Sultanat d'Oman, la République démocratique du Yémen, le Qatar, l'Arabie Saoudite, le Soudan, la Syrie, les Émirats Arabes Unis et la République Arabe du Yémen.

période de six mois à deux ans ; sa mission correspondait au mandat de l'OMI dans son ensemble, ses travaux portaient donc à la fois sur l'administration maritime, la formation maritime, la législation maritime et les ports.

707. En 1969, l'OMCI renforça son dispositif spécifique aux traitements des demandes d'assistance. La création d'un groupe de travail exclusivement chargé de la coopération technique²¹⁷⁰ et directement soumis en tant qu'organe subsidiaire à l'autorité du Conseil fut décidée. Les activités de l'Organisation consistèrent d'abord à faire le point dans plusieurs domaines et ensuite à enquêter sur les besoins des pays en développement. Des missions d'expertise furent alors menées dans les domaines de la formation, la législation maritime, la construction navale et la prévention de la pollution de la mer²¹⁷¹. L'engagement du Conseil a permis en outre la mise en place d'un programme de bourses principalement affectées aux aides à la navigation électronique, à la construction des navires et à la réparation des navires. Dans le cadre de ces activités, les programmes de l'OMCI menés en 1970 concernèrent 31 États.

708. En 1973, l'adoption à Londres de la Convention MARPOL²¹⁷² marqua un tournant majeur dans la reconnaissance du rôle de l'OMCI : une nouvelle pratique en marge de la Convention de Genève de 1948 s'imposait. L'article 17 de la Convention sur les pollutions marines intitulé « *Promotion de la coopération technique* » dispose : « *Les Parties à la Convention doivent, en consultation avec l'Organisation et d'autres organismes internationaux, avec le concours et en coordination avec le directeur exécutif du programme des Nations Unies pour l'environnement, promouvoir l'aide à apporter aux Parties qui demandent une assistance technique en vue : a) de former du personnel scientifique et technique ; b) de se procurer l'équipement et les installations de réception et de surveillance appropriés ; c) de faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions visant à prévenir ou à*

²¹⁷⁰ La proposition émane des autorités brésiliennes dans le but de déterminer les problèmes rencontrés par les pays en développement dans l'acceptation et la mise en œuvre des mesures internationales, Mc LAREN (R.I.), « Third pressures in the specialized agencies : the reaction of IMCO », *International relations*, vol. VI n° 3, May 1979, p. 566. Le mandat du groupe de travail comprend : « a) examiner et évaluer les progrès réalisés dans l'exécution des projets de coopération technique du PNUD dont l'OMCI assume la mise en œuvre, ainsi que toutes autres questions liées aux activités de l'Organisation dans le domaine de l'assistance technique et relevant de sa compétence ; b) revoir régulièrement : i) les efforts du secrétariat visant à développer le programme de coopération technique ; ii) les études entreprises par le Secrétariat pour déterminer les problèmes que pose aux pays en voie de développement l'application des dispositions des conventions dont l'OMCI est dépositaire et des recommandations de l'Organisation, iii) les mesures prises pour résoudre les problèmes mentionnés à l'alinéa ii) ci-dessus en utilisant les ressources de la coopération technique », C 49 (ES IV), Coopération technique, Résolution du Conseil adoptée le 13 mars 1969.

²¹⁷¹ OMCI Rapp. 1970.

²¹⁷² Sur la Convention MARPOL, voir notamment LUCCHINI (L.), « Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers », *JDI*, 1974, pp. 755-793 ; DU PONTAVICE, *La mer et le droit*, Paris, PUF, 1984, p. 367 ; QUÉNEUDEC (J-P), *Chronique du droit de la mer*, *AFDI*, 1974, p. 833.

atténuer la pollution du milieu marin par les navires ; et d'encourager la recherche, de préférence à l'intérieur des pays intéressés, de façon à favoriser la réalisation des buts et des objectifs de la présente Convention. ». Les négociations sur la Convention ont ainsi permis d'étoffer les projets de l'Organisation en matière de coopération technique puisque, dès 1972, le Conseil décida la création du Comité de coopération technique. L'objectif assigné à cet organe subsidiaire était de renforcer le dispositif de l'assistance technique au sein de l'Organisation²¹⁷³ ce qui permit l'émancipation du processus de coopération institué entre l'Organisation et les pays en développement. C'est d'ailleurs en partie pour cette raison que la révision de la Convention OMCI fut envisagée afin d'offrir un fondement juridique incontestable aux travaux d'assistance technique.

709. En 1975, l'institutionnalisation du Comité et la révision des articles 2 et 3 de la Convention firent l'objet d'âpres négociations causées par la méfiance de voir attribuer à l'OMCI un mandat dépassant la simple consultation²¹⁷⁴. L'argument alors avancé par les opposants à la réforme consistait à souligner le caractère provisoire de l'assistance technique : selon eux, les gouvernements devaient *in fine* être en mesure de se passer des experts, des programmes de formation et des fonds alloués dans le cadre des programmes de coopération. En réalité, l'activation du processus normatif, l'accélération des progrès techniques, les bouleversements juridiques et sociaux au sein du secteur maritime créèrent un besoin permanent de coopération technique. Lors de la neuvième session de l'Assemblée, avant l'entrée en vigueur de la Convention MARPOL²¹⁷⁵, les États membres adoptèrent la résolution A 349²¹⁷⁶ qui prévoyait d'étendre l'assistance technique au domaine de la pollution marine²¹⁷⁷. Sur la base de ce texte, plusieurs programmes nationaux et régionaux en direction

²¹⁷³ «*Considering the necessity of IMCO, within its field of competence, playing an expanded role in the provision of technical assistance to the developing countries*», Rés C55 (XXVIII), Création du Comité de coopération technique, adoptée par le Conseil lors de sa vingt-huitième session le 26 mai 1972.

²¹⁷⁴ La proposition est déposée par la République Fédérale Allemande qui entend «*inscrire l'assistance technique au nombre des buts de l'Organisation* ». Ce projet n'a toutefois pas requis le suffrage des deux tiers des membres nécessaires à une révision de la Convention OMCI au regard de l'article 52. Proposition R.F.A. WC I CI /2/2 du 22 janvier 1975; DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante: l'Organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, p. 463, Mc LAREN (R.I.) « Third world pressures in the specialized agencies : the reaction of IMCO », *International relations*, vol. VI, n° 3 May 1979, pp-558-567.

²¹⁷⁵ La Convention MARPOL de 1973 n'a pas pu entrer en vigueur en raison de la complexité de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe II. Un protocole est adopté le 17 octobre 1978, il reprend les dispositions de la Convention de 1973 et a pour objectif l'élimination complète de la pollution des mers par les navires, sous toutes ses formes qu'elles soient accidentelles ou intentionnelles. Le Protocole entre en vigueur le 2 octobre 1983. La Conférence de 1978 a décidé que la Convention MARPOL de 1973 et le Protocole de 1978 qui lui est relatif seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument selon l'article 1 du Protocole de 1978.

²¹⁷⁶ Rés A 349 (IX), Assistance technique dans le domaine de la pollution marine, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 12 novembre 1975.

²¹⁷⁷ Cette décision est justifiée par l'élan d'adhésions des pays en développement à la Convention OMI mais aussi à l'adoption de la Convention MARPOL en 1973. La Résolution prévoit : «*Affirms the desirability of*

des pays en développement furent alors menés, tel est le cas du projet de la protection de plages du Bénin contre la pollution pétrolière ou le développement d'un document international sur la coopération des États en matière de prévention des pollutions dans le détroit d'Ormuz²¹⁷⁸.

710. Concernant l'institutionnalisation du Comité de coopération technique, aucun compromis ne fut trouvé en 1975 mais l'Assemblée décida de réunir un « *groupe de travail ad hoc ayant pour mandat d'étudier, pour les soumettre à l'Assemblée lors de sa dixième session ordinaire, des propositions visant à modifier la Convention de manière à institutionnaliser le Comité de la coopération technique et toute autre proposition d'amendement à la Convention que pourraient soumettre les Membres* »²¹⁷⁹. Lorsqu'en 1977, la question a été de nouveau soumise aux États membres, ces derniers décidèrent d'amender la Convention²¹⁸⁰. L'article 2 fut alors supprimé et le Comité de coopération technique institutionnalisé. L'OMCI devint l'OMI²¹⁸¹ et le processus continu aboutit à la reconnaissance d'une première mission opérationnelle permanente de l'Organisation²¹⁸².

A.2- L'émergence d'un consensus politique

711. Les objectifs des États pris dans leur individualité ne correspondent pas nécessairement à l'intérêt commun des membres de l'OMI. En effet, ces derniers servent plusieurs desseins en appuyant l'initiative de l'Organisation dans le domaine de l'assistance technique. Deux points de vue se dégagent et correspondent à l'opposition entre États développés et États en développement. Pour ces derniers, l'assistance technique symbolise

continuing to enhance the activity of the Organization, within the limits of its resources and budget, in the field of technical assistance on marine pollution, such activity being pursued by:

a- the implementation of national and regional technical assistances programmes with financial support by the United Nations Development Programme and, as appropriate, by the United Nations Environment Programme;

b- the utilization by states seeking advice of the expertise available among the Member States of the Organization; and

c- the consultation among governments within relevant organs of the Organization in order to study the ways and means of promoting technical co-operation. »

²¹⁷⁸ Sur le détroit d'Ormuz, voir notamment BEURIER (J.P.), *Droits maritimes*, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, p. 92

²¹⁷⁹ Rés 359 (IX), Établissement d'un groupe de travail ad hoc, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 14 novembre 1975. Cette mesure était assortie d'un appel à contributions : Rés 360 (IX), Institutionnalisation du Comité de coopération technique, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 14 novembre 1975. Trois contributions sont déposées par la France, les États-Unis et le Nigéria.

²¹⁸⁰ Rés 400 (X), Amendements à la Convention Constitutive de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale, adoptée par l'Assemblée lors de sa dixième session le 17 novembre 1977.

²¹⁸¹ La révision de la Convention est entrée en vigueur le 10 novembre 1984 selon les dispositions prévues par la Partie XVII de la Convention.

²¹⁸² DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante: l'Organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, p. 463.

l'accès au développement. Le partenariat avec l'OMI permet de renforcer le commerce maritime et de faciliter les échanges dans les meilleures conditions possibles. Pour les États en développement, le transport maritime représente généralement une part importante de leur économie et le constat perdure²¹⁸³. La coopération technique se développe lorsque chacun y trouve un intérêt formant les bases du consensus nécessaire à la poursuite des programmes d'assistance dont la priorité commune est d'assurer une sécurité maximum du transport maritime à l'échelle mondiale et de limiter les effets néfastes de la concurrence. Cette démarche permet aux États d'œuvrer pour la réduction des décalages et des inégalités au sein de l'industrie maritime mondiale et ainsi de limiter des distorsions sur le marché. Les liaisons maritimes ouvrent les économies et permettent le développement sociétal d'un pays. Selon le principe de libre-échange, une nation ne peut bénéficier des bienfaits d'une économie en expansion qu'à la condition qu'elle maîtrise ses activités d'ouverture. Pour que les populations retirent les avantages de l'activité maritime, l'État doit par conséquent gérer le développement des transports maritimes et prendre en compte les impératifs liés à sa dimension planétaire. C'est bien dans le sens d'une intégration des États dans un système commun de navigation durable et d'échanges maritimes que la coopération technique est prévue²¹⁸⁴. L'objectif central est d'aider les États à ratifier les conventions adoptées et d'en assurer le respect²¹⁸⁵. Pour les États développés, l'engagement de programmes d'assistance au sein de l'Organisation permet le maintien de la dynamique normative de l'Organisation. Dans ce cadre, les actions tendent à uniformiser la mise en œuvre des instruments internationaux, à harmoniser le niveau de sécurité à l'échelle internationale et à lisser les conditions du marché.

712. L'avantage d'une coopération menée dans un cadre universel est double car elle intègre la non-discrimination des États sur des considérations politiques, économiques ou culturelles et la mise en place de programmes directement élaborés autour de la norme internationale. L'émergence de la coopération technique au sein de l'Organisation ne reflète pas réellement l'égalité entre les États mais elle offre aujourd'hui une voie d'action sur la base des réglementations internationales. L'objectif de la coopération est avant tout : « *Le*

²¹⁸³ Les échanges de marchandises sont alors en constante augmentation comme le montre une fois encore le rapport de la CNUCED sur les transports maritimes, CNUCED, *Review of maritime transport*, 2009, p. 20.

²¹⁸⁴ La référence à l'alinéa 1 de l'article 1 de la Convention OMI associée à ce système commun de navigation maritime les notions de sécurité maritime, de protection du milieu marin, d'efficacité de la navigation maritime et de sûreté maritime.

²¹⁸⁵ Les organes directeurs de l'OMI soulignent régulièrement l'importance de l'assistance dans la mission de l'OMI comme dans la Résolution A 873 (20) où il est mentionné que « *La coopération technique est une part essentielle des travaux menés par l'Organisation pour parvenir à la ratification et à l'application des instruments mondiaux de l'OMI* », Rés A 873(20), La coopération technique, un moyen de promouvoir l'acceptation et l'application des instruments de l'OMI, adoptée lors de la vingtième session de l'Assemblée le 17 décembre 1997.

renforcement des capacités maritimes, qui est un des principaux facteurs qui contribuent à garantir une navigation plus sûre et des océans plus propres. »²¹⁸⁶. En effet, l'Assemblée considère que le respect des mesures internationales dépend principalement de la capacité institutionnelle des États membres²¹⁸⁷. La préparation, la formation et l'accompagnement assurent une plus large application des mesures internationales²¹⁸⁸. Le programme de coopération technique s'articule par conséquent autour de trois priorités : la promotion des règles et normes mondiales, le développement des capacités institutionnelles et la mise en valeur des ressources humaines²¹⁸⁹.

713. La participation des États développés aux programmes de coopération technique s'inscrit dans leur volonté de ne pas perdre totalement la maîtrise du transport maritime. Le marché évolue et l'assistance technique permet d'aligner la pratique des États et d'éviter ainsi les distorsions économiques. Comme nous l'avons déjà souligné, les pavillons complaisants, les conditions de formation des gens de mer ou les inspections menées sur les navires traduisent des pratiques très différentes selon les régions et parfois selon les pays. L'assistance technique doit permettre la diffusion d'un modèle commun de gestion des transports maritimes qui s'appuie sur les conventions internationales et les recommandations de l'OMI. Les documents types élaborés par le Secrétariat et les organes spécialisés encadrent son rôle opérationnel. Mais, un investissement financier important est nécessaire à la participation assidue aux discussions menées dans l'enceinte londonienne et à l'accomplissement du travail de la division de la coopération technique de l'Organisation ; par conséquent seuls les États développés et susceptibles de consacrer des fonds importants influencent ces activités de coopération technique²¹⁹⁰. Aussi, la coopération technique correspond à l'association de l'intérêt général des États membres aux intérêts particuliers de

²¹⁸⁶ La résolution A 901(21) précise en outre : « *D'aider les pays en développement à renforcer leur capacité à satisfaire aux règles et normes internationales relatives à la sécurité maritime et à la prévention des mers et à la lutte contre celle-ci, en donnant la priorité aux programmes d'assistance technique axés sur la mise en valeur des ressources humaines, en particulier par le biais de la formation, et le renforcement des capacités institutionnelles.* » Rés A 901 (21), L'OMI et la coopération technique dans les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 4 février 2000.

²¹⁸⁷ Les États membres considèrent : « *que le manque de capacités des États a un rapport direct avec le niveau et la qualité de l'application des instruments existants, nouveaux et/ou modifiés.* » Rés A 998 (25), Nécessité de renforcer les capacités lors de l'élaboration et de l'application de nouveaux instruments et lors de la modification d'instruments existants, résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 3 janvier 2008.

²¹⁸⁸ Rés A 998 (25), op cit.

²¹⁸⁹ Rés 943 (23), Plan de travail à long terme de l'Organisation (jusqu'à 2010), adoptée lors de la 23^{ème} session de l'Assemblée le 5 décembre 2003.

²¹⁹⁰ Le financement de la coopération technique relève d'un fonds particulier indépendant du budget général de l'Organisation. Si les principaux contributeurs au budget de l'OMI sont des États qui bénéficient de la coopération technique. Les donations et les sources de financement en faveur de l'assistance émanent en revanche le plus souvent d'États développés, l'exemple du financement de l'Université maritime mondiale est significatif.

chaque État et constitue autant un outil de développement qu'une mesure protectionniste des États développés.

714. La coopération technique représente d'autre part un enjeu important pour l'Organisation car elle constitue sa « vitrine ». L'objectif de l'institution est par conséquent de favoriser le respect universel de ses instruments afin de renforcer sa position et son efficacité. Sa capacité à répondre aux besoins des États reste une priorité. Dans ce cadre, l'Organisation doit faire ses preuves et montrer son aptitude à mener une mission opérationnelle : réunir le plus grand nombre d'intervenants du secteur maritime capables de prendre part dans le processus d'application des normes²¹⁹¹. La coopération technique est aussi un outil de compromis entre États développés et États en développement. Le programme mené par l'OMI vise conjointement à répondre aux besoins des États en développement à assurer le développement pérenne du transport maritime et à réduire les risques engendrés par la navigation. La stratégie unique de l'Organisation est alors de renforcer la capacité des États à satisfaire aux règles et normes internationales pour une « *navigation plus sûre et efficace sur des mers plus propres* »²¹⁹². Compte tenu de l'augmentation constante du besoin d'assistance et l'engagement des États pour le développement de ce type de coopération, la mission de l'OMI s'appuie désormais sur un cadre juridique et politique renforcé.

B- Les fondements juridiques de sa mission d'assistance technique

715. L'objet central de l'assistance technique est donc d'inciter les États à ratifier les conventions adoptées et d'en assurer le respect. Cet enjeu fondamental a permis l'adoption d'un cadre conventionnel (B.1) permettant d'inscrire les initiatives de l'OMI dans la stratégie globale développée par l'ONU (B.2).

²¹⁹¹ Les orientations stratégiques de l'Organisation telles que définies par la résolution A 989, en application des résolutions A 900 (Objectifs de l'Organisation dans les années 2000), A 901 (L'OMI et la coopération technique dans les années 2000) et A 909 (22) (Élaboration des politiques de l'OMI formulation des orientations et des objectifs de l'Organisation), relèvent trois axes principaux : « *renforcer la position et l'efficacité de l'Organisation, élaborer et maintenir un dispositif général pour la sécurité, la sûreté, l'efficacité et le respect de l'environnement dans les transports maritimes ; et améliorer l'image du secteur maritime et favoriser une culture de qualité et la sensibilisation aux questions d'environnement.* » Rés 989 (25), Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2008-2013), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session, le 20 novembre 2007, p. 7.

²¹⁹² « *Le programme de coopération technique de l'OMI est donc conçu pour aider les gouvernements qui ne disposent pas des connaissances techniques et des ressources nécessaires, à superviser de manière efficace leur secteur des transports maritimes... Les activités de coopération technique de l'OMI aident donc à veiller à ce que les pays en développement soient mieux équipés, non seulement pour jouer un rôle dans cette activité vitale que sont les transports maritimes, mais également pour honorer leurs obligations en tant que membres de la communauté maritime dans son ensemble.* », « Coopération technique : réponse de l'OMI au Sommet mondial de 2005 », Discours prononcé par le Secrétaire général de l'OMI Efthimos Mitropoulos lors de l'édition 2006 de la Journée mondiale de la mer, www.imo.org, (consulté en juin 2010).

B.1- Création d'un projet propre à l'Organisation

716. Le fondement juridique de la coopération technique au sein de l'OMI est multiple. L'engagement en 1964 de l'OMCI dans le domaine de l'assistance technique entraine, comme nous l'avons souligné, dans le champ des compétences partagées avec l'ONU. En 1969, la mission du groupe de travail instauré par le Conseil et chargé de la coopération technique a été élargie par une résolution de ce dernier²¹⁹³ qui prévoyait notamment le suivi des projets définis par le PNUD, la définition de nouveaux programmes de coopération et l'évaluation de l'implication du Secrétariat dans le ciblage de nouveaux besoins. Le rôle du groupe était aussi de traiter toutes les questions relatives à la coopération technique²¹⁹⁴. Sous la pression des États en développement qui voyaient l'OMCI comme un club des grandes puissances maritimes traditionnelles, il devenait urgent de répondre aux revendications d'États dépassés par une réglementation galopante. Par conséquent, les fondements juridiques de la coopération technique ont été renforcés.

717. Au-delà des différentes résolutions adoptées par l'Assemblée de l'OMI depuis 1964, des dispositions concernant la mise en place d'une coopération avec les États en développement ont été intégrées aux engagements internationaux contraignants. L'adoption des conventions MARPOL, STCW ou OPRC²¹⁹⁵ mettait définitivement l'accent sur l'importance d'un programme de coopération technique pour assurer le respect des normes internationales. L'abandon des limites imposées par l'article 2 de la Convention OMCI découlait précisément de ces dispositions qui attribuaient à l'Organisation une mission opérationnelle. La première convention à reconnaître les activités de coopération technique de l'Organisation a été la Convention MARPOL. Les rédacteurs de la Convention STCW²¹⁹⁶

²¹⁹³ C 49 (ES I), Coopération technique, adoptée par le Conseil lors de sa première session extraordinaire le 13 mars 1969.

²¹⁹⁴ Le mandat du groupe chargé de la coopération technique est défini par la Résolution du Conseil :
« a) examiner et évaluer les progrès réalisés dans l'exécution des projets de coopération technique du PNUD dont l'OMCI assume la mise en œuvre, ainsi que toutes autres questions liées aux activités de l'Organisation dans le domaine de l'assistance technique et relevant de sa compétence ;

b) revoir régulièrement :

i- les efforts du Secrétariat visant à développer le programme de coopération technique ;

ii- les études entreprises par le Secrétariat pour déterminer les problèmes que pose aux pays en voie de développement l'application des dispositions des Conventions dont l'OMCI est dépositaire et des recommandations de l'Organisation ;

iii- Les mesures prises pour résoudre les problèmes mentionnés à l'alinéa ii ci-dessus en utilisant les ressources de la coopération technique. »

Résolution C49 du 13 mars 1969, op cit.

²¹⁹⁵ Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures adoptée en 1990, Oil preparedness and response co-operation Convention.

²¹⁹⁶ Rappelons que la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) est entrée en vigueur en 1984. Cet Accord renforce la prise en compte de l'élément humain dans le mandat de l'OMI. Sur cette convention, voir notamment: PONTAVICE (E.)

reprisent la même formulation dans l'article 11 de la Convention, avec toutefois la précision suivante: « d) *Mettre au point des programmes de formation appropriés comprenant une formation pratique à bord des navires de mer ; et e) faciliter l'adoption d'autres mesures et dispositions susceptibles d'améliorer les qualifications des gens de mer : de préférence à l'échelon national, sous-régional ou régional, de façon à favoriser la réalisation des objectifs de la Convention compte tenu des besoins particuliers des pays en développement à cet égard.* ». L'article 11 stipule dans un second alinéa : « *Pour sa part, l'Organisation poursuit ses efforts dans le sens indiqué ci-dessus, de façon appropriée, en consultation ou en association avec d'autres organisations internationales, notamment l'Organisation internationale du travail.* ». Lors de son adoption, la Convention OPRC signée en 1990 comprenait un système plus complet d'assistance technique puisque son objectif premier était de fournir un cadre global pour la coopération internationale dans la lutte contre les menaces d'importance grave en matière de pollution maritime. Dans ce sens, l'article 12 de la Convention attribue à l'OMI un rôle important de coordination entre les Parties en ce qui concerne l'assistance technique²¹⁹⁷ : « *Les Parties chargent l'Organisation, sous réserve de son accord et de la disponibilité de ressources suffisantes pour maintenir ces activités, d'assurer les fonctions et les activités ci-après : d) assistance technique : i) faciliter la prestation d'une assistance technique aux États mettant en place une capacité nationale ou régionale de lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures ; et ii) Faciliter la prestation d'une assistance technique et de conseils, sur demande, aux États confrontés à un événement grave de pollution par les hydrocarbures* ». L'ensemble des principes de fonctionnement des programmes d'assistance technique de l'Organisation sont en outre repris dans le texte de la Convention. L'article 12 alinéa 2 expose clairement les objectifs de ce dispositif : « *en exécutant les activités mentionnées dans le présent article, l'Organisation s'efforce de renforcer la capacités des États, séparément ou au moyen d'arrangements régionaux, en matière de préparation et de lutte contre les événements de pollution par les hydrocarbures, en tirant parti de l'expérience des États, des accords régionaux et des arrangements du secteur industriel et en accordant une attention particulière aux besoins des pays en développement.* ». Les critères d'évaluation de la Convention, précisés à l'article 13 sont d'ailleurs basés sur les principes de la coopération et de l'assistance²¹⁹⁸. L'engagement

et CORDIER (P.), « La Convention de Londres du 7 juillet 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille », in *La mer et le droit*, Tome I, éditions PUF, 1984, p377.

²¹⁹⁷ La Convention confie à l'OMI des missions spécifiques dans le domaine de l'information, de l'éducation et de la formation, Convention OPRC, Art.12.

²¹⁹⁸ « Les parties évaluent au sein de l'Organisation l'efficacité de la Convention en fonction de ses objectifs, en

de cette démarche s'est confirmé ensuite et les conventions internationales contiennent désormais, dans leur dispositif de mise en œuvre, les mêmes principes. C'est ainsi que l'article 13 de la Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires dispose: «*Les Parties s'engagent, directement ou par l'intermédiaire de l'Organisation et d'autres organismes internationaux, le cas échéant, à fournir, au titre du contrôle et de la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, un appui aux Parties qui demandent une assistance technique pour : a) former du personnel, b) assurer la disponibilité de technologies, de matériel et d'installations appropriés ; c) mettre en train des programmes communs de recherche-développement ; et d) prendre d'autres mesures pour la mise en œuvre effective de la présente Convention et des Directives y relatives élaborées par l'Organisation* ». La Convention de Hong-Kong sur le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires adoptée le 15 mai 2009 contient un article 13 similaire à celui figurant dans la Convention BWM.

718. D'autres textes poussent les États à participer aux efforts de l'OMI dans ce domaine ou à solliciter son aide, ainsi les Directives de l'OMI sur le recyclage des navires mentionnent la coopération technique²¹⁹⁹. Dans ce texte, le paragraphe 10 justifie le développement de mécanismes de coopération sans toutefois insister sur les programmes de l'OMI²²⁰⁰. Cette formulation résulte de la collaboration de l'OIT, des Parties de la Convention de Bâle et de l'OMI sur la question des navires en fin de vie et de la possibilité de mettre en place des programmes communs d'assistance technique²²⁰¹. Le paragraphe 10.2 met d'ailleurs en avant les bénéfices de la coopération à l'échelon des régions et des nations ce qui exclut une mission exclusive de l'OMI²²⁰². L'inscription d'un dispositif de coopération technique dans les conventions élaborées sous les auspices de l'OMI n'est toutefois pas automatique, ainsi la Convention sur l'enlèvement des épaves signée à Nairobi en 2007 ne prévoit aucun dispositif

particulier eu égard aux principes régissant la coopération et l'assistance », Convention OPRC, Art. 13.

²¹⁹⁹ Rés 962 (23), Directives de l'OMI sur le recyclage des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 4 mars 2004.

²²⁰⁰ Le paragraphe 10.1 mentionne : «*si le transfert de technologies ou le financement d'une assistance est nécessaire pour améliorer les installations et les pratiques de travail dans les installations de recyclage, les organisations ou groupements de nations ayant accès à des fonds d'aide économique devraient coopérer avec les gouvernements intéressés par le recyclage dans le cadre des projets d'infrastructure.*».

²²⁰¹ L'organisation d'ateliers/séminaires a pour but de renforcer la prise de conscience des problèmes de sécurité, de santé et d'environnement qui était associés à la mise au rebut des navires et de fournir des orientations concernant l'application des directives pertinentes. MEPC 51/3, Recyclage des navires, coopération inter organisations, note déposée par le Secrétariat le 22 janvier 2004, § 18 et 19.

²²⁰² Le paragraphe 10.2 d'insister sur les objectifs de la coopération en matière de recyclage des navires : «*Les organisations nationales ou régionales devraient coopérer avec les gouvernements des États recycleurs et autres parties intéressées dans le cadre de transfert de technologies ou de financement d'une assistance pour améliorer l'infrastructure et les pratiques de travail des installations de recyclage* », MEPC 51/3, Recyclage des navires, coopération inter organisations, note déposée par le Secrétariat le 22 janvier 2004, § 10.

particulier.

719. La Convention OMI a été révisée pour y inscrire la mission de coopération technique parmi ses fonctions générales. Ainsi, l'article 2 stipule : « *l'Organisation... facilite selon que de besoin, et en conformité des dispositions de la partie X, la coopération technique dans le cadre des attributions de l'Organisation.* »²²⁰³. Cet alinéa renvoie à l'article 43 de la partie X de la Convention relative au CCT²²⁰⁴. Les standards adoptés au sein de l'Organisation recèlent un haut niveau de technicité auquel les pays en développement n'ont pas toujours accès. La formulation timide de l'alinéa ne crée pas une obligation d'assistance mais offre aux États la faculté de demander une assistance auprès de l'OMI. L'étendue de son mandat repose sur les demandes des États que le Secrétariat est chargé de réceptionner afin de les transmettre au CCT. Au sein de chaque comité spécialisé, les programmes établis par le CCT sont soumis aux États membres et sont communiqués aux services du Secrétariat chargés de l'assistance aux États.

720. La Convention OMI ne pose aucune limite à la nature des situations examinées par les comités techniques. Ainsi, même si la Convention SOLAS ne mentionne pas explicitement un dispositif d'assistance technique, l'Organisation a engagé plusieurs programmes dans le cadre de l'assistance en mer²²⁰⁵. La Conférence SOLAS de 2002 a notamment adopté une résolution visant à promouvoir la coopération et l'assistance techniques en application de la Résolution A 924 de l'Assemblée²²⁰⁶. L'objectif de cette décision est d'accélérer le processus d'assistance technique, de multiplier les programmes et de créer un fonds spécial en matière

²²⁰³ Article 2 de la Convention OMI, Documents de base, édition 2004, IMO publication, Londres, p. 8. Sur l'amendement relatif à la suppression de l'ancien article 2 et sur la modification de l'article 3 devenu article 2, voir notamment DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.), « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, pp. 434-473.

²²⁰⁴ L'article 43 de la Convention OMI précise le mandat du Comité de coopération technique et prévoit que : « *Le Comité de coopération technique examine, selon qu'il convient, toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation en ce qui concerne l'exécution des projets de coopération technique financés par le programme pertinent des Nations Unies dont l'Organisation est l'agent d'exécution ou de coopération ou par des fonds d'affectation spéciale volontairement mis à la disposition de l'Organisation et toutes autres questions liées aux activités de l'Organisation dans le domaine de la coopération technique.* », Convention OMI, documents de base tome 1, édition 2004, IMO publication, Londres, 2004, pp. 17-18.

²²⁰⁵ A 17/J/3, Review of the technical co-operation Activities of the IMO, septembre 1991, Organisation maritime internationale, COWIconsult, septembre 1991, p. 14.

²²⁰⁶ Par la Résolution A 924(22), l'Assemblée: « *prie le Secrétaire général de prendre les mesures appropriées, dans le cadre du Programme intégré de coopération technique, pour aider les gouvernements à évaluer, mettre en place ou consolider, selon le cas, l'infrastructure et les mesures nécessaires pour renforcer la sécurité et la sûreté dans les ports, de manière à prévenir et à réprimer les actes de terrorisme à l'encontre des ports et du personnel portuaire ainsi qu'à l'encontre des navires dans les zones portuaires, des passagers et des équipages.* », Rés A 924 (22), 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, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session, le 20 novembre 2001.

de sûreté maritime²²⁰⁷ qui correspond au traitement prioritaire de cette question qui préoccupe les États membres de l'Organisation. Sur ce dossier, l'OMI doit montrer ses capacités de réactivité par conséquent son action consiste à promouvoir des mesures adoptées sous ses auspices. Progressivement le cadre de l'assistance technique est alors généralisé pour intégrer l'ensemble des conventions et des recommandations de l'OMI. Dans cette perspective, l'article 43 de la Convention OMI dispose : « *Le Comité de la coopération technique examine, selon qu'il convient toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation en ce qui concerne l'exécution des projets de coopération technique financés par le programme pertinent des Nations Unies dont l'Organisation est l'agent d'exécution ou de coopération ou par des fonds d'affectation spéciale volontairement mis à la disposition de l'Organisation et toutes autres questions liées aux activités de l'Organisation dans le domaine de la coopération technique.* ».

721. Comme nous l'avons vu, les plus récentes conventions contiennent un devoir de coopération des États dans leur domaine respectif. Dans le cadre de son action, les missions de coopération technique sont importantes en vue de la mise en œuvre des conventions. La charte constitutive prévoit ainsi la création d'un service destiné aux États sans toutefois imposer le développement systématique du programme de coopération technique. L'engagement de tels programmes dépend donc de la volonté politique de l'ensemble des États et des fonds disponibles. Le processus de coopération est techniquement inscrit dans la Convention OMI sans que les objectifs y soient précisés. Compte tenu des stratégies engagées suite à l'adoption de la Résolution A 900 et de l'expérience de l'OMI en matière d'assistance, rien ne justifie plus que cette mission ne figure pas parmi les buts de l'Organisation. L'amendement de l'article 1 de la Convention OMI pourrait inciter la généralisation des missions d'assistance. Dans ce sens, la révision de la Convention adoptée en 1976 a été imparfaite puisque l'abandon du caractère purement consultatif des missions de l'Organisation n'a pas entraîné la reconnaissance de missions opérationnelles. Le problème posé par la révision éventuelle de l'article 1 reste toutefois la question du financement de l'assistance aux États, mais cette dernière n'est toutefois pas prioritaire au sein de l'Organisation qui développe ses initiatives dans le cadre des objectifs du Millénaire fixés par l'ONU.

B.2- Association à un projet global : les objectifs du Millénaire

²²⁰⁷ Résolution 5 de la Conférence SOLAS 2002, Promotion de la coopération et de l'assistance techniques, adoptée le 12 décembre 2002.

722. Dans les années 1990, la réforme des Nations Unies est l'occasion de souligner l'importance de créer des synergies et une complémentarité au sein du système. Si les perspectives d'un changement profond du fonctionnement de ses institutions ne fait toujours pas l'unanimité²²⁰⁸, la mondialisation politique relance le concept d'une gouvernance mondiale²²⁰⁹. La Déclaration relative aux objectifs du Millénaire représente le premier aboutissement de ces initiatives de changement. Cet acte vise à promouvoir une approche globale et une stratégie coordonnée permettant de s'attaquer simultanément, sur un large front, à de multiples problèmes²²¹⁰.

723. La démarche consensuelle des Nations Unies a abouti à l'adoption d'un ensemble d'objectifs spécifiques contenus dans la Déclaration du Millénaire et qui doivent être remplis pour 2015. Ce texte a été signé en 2000 par 192 chefs d'État et s'articule autour de huit objectifs de développement tous rattachables aux préoccupations de l'OMI: réduire l'extrême pauvreté et la faim dans le monde, assurer l'éducation primaire pour tous, promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes, réduire la mortalité infantile, améliorer la santé maternelle, combattre le VIH/ Sida, le paludisme et autres maladies, assurer un environnement durable et mettre en place un partenariat mondial pour le développement²²¹¹. Le processus de mise en œuvre de la Déclaration suppose une réunion des efforts de chaque acteur de la société internationale²²¹². Depuis son adoption, les institutions spécialisées des Nations Unies travaillent sur l'ajustement de leur action aux objectifs du Millénaire²²¹³.

²²⁰⁸ Sur la réforme de l'ONU voir notamment : MOREAU DEFARGES (P.), « La réforme des institutions internationales », *ARSP*, 2003, pp. 233-242 ; NOVOSSELOFF (A.), « L'ONU et la réforme perpétuelle », *AFDI*, 2004, pp. 535-544 ; ANNAN (K. A.), *Repenser l'ONU, de la sécurité à la solidarité*, *Revue Agir*, 2005, 151p. DELDIQUE (P.E.), *Fin de partie à l'ONU : les réformes de la dernière chance*, Lattes, Paris, 2005, 187p ; MOREAU-DEFARGES (P.), « La réforme de l'ONU : obsédante et impossible », *AFDI*, 2006, pp. 898-908.

²²⁰⁹ DELMAS-MARTY (M.), *Les forces imaginantes du droit : la refondation des pouvoirs*, Paris, Éditions du Seuil, p.126 et s.

²²¹⁰ La Résolution 1/RES/55/2 de l'Assemblée générale des Nations Unies sur la Déclaration du Millénaire, vise à inciter à « une plus grande cohérence des politiques et à une meilleure coopération entre l'ONU, ses institutions et d'autres organismes multilatéraux afin de suivre une démarche pleinement coordonnée vis-à-vis des problèmes de paix et de développement », Rés A1006 (25), Liens entre le Programme intégré de coopération technique et les objectifs du Millénaire pour le développement, adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 20 novembre 2007.

²²¹¹ SACHS (J.), « Investir dans le développement : plan pratique pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement », <http://www.unmillenniumproject.org/reports/french.htm> (consulté en juin 2010). Sur l'impact des objectifs du Millénaire en Afrique, voir notamment ABDOULAYE BIO TCHANE, « Les objectifs du Millénaire pour le développement, espoir et défis », in CHI (D.), *Les défis de l'Afrique*, Dalloz, Paris, 2005.

²²¹² Le Professeur Mohammed Bedjaoui, en tant que Ministre algérien des affaires étrangères préface le rapport sur l'application des OMD en Algérie en soulignant : « Nous nous représentons tous que la réalisation de ces objectifs est, de toute évidence, un processus complexe qui nécessite, outre une participation concertée de toutes les composantes de la société, la mise en œuvre d'une politique intégrée destinée à fournir aux citoyens les outils et les soutiens pour surmonter des handicaps engendrés par le non-développement. », Rapport national sur les objectifs du Millénaire pour le développement Algérie, 2005.

²²¹³ Pour l'OIT, voir notamment « Le rôle de l'OIT en matière de coopération technique, promouvoir le travail

L'association de la Déclaration et des programmes des différentes institutions apporte à la fois une preuve de la cohérence possible au sein du système des Nations Unies et un appui universel pour le programme de coopération de chaque institution spécialisée. L'impact de la Déclaration des Nations Unies et l'accomplissement des objectifs avant 2015 sont aujourd'hui nuancés par les différents rapports intermédiaires²²¹⁴. Malgré tout, la démarche est unique et traduit une nouvelle approche du développement. En adoptant la Déclaration, les États s'entendent pour la première fois sur une politique de développement assortie d'un ensemble d'indicateurs de performance mesurables. Cette nouvelle démarche pousse les organisations internationales à réévaluer leur action et à prouver la pertinence de leurs travaux. La nécessaire implication de l'ensemble des acteurs dans le processus d'évolution des pays en développement contraint alors l'Organisation à solliciter les réseaux et à repenser l'approche cloisonnée.

724. En adoptant la Résolution 968²²¹⁵, les États membres entendaient soutenir l'action de l'ONU pour atteindre les objectifs du Millénaire: « *reconnaisant en outre qu'il est nécessaire d'appuyer, par le biais des activités de coopération technique, la Déclaration du Millénaire des Nations Unies et les Objectifs du Millénaire pour le développement et de passer périodiquement en revue les progrès accomplis, et notant aussi que ces instruments mettent l'accent sur les besoins spéciaux du continent africain.* ». Pour le Secrétaire général de l'OMI, il s'agissait à la fois de prouver l'importance des activités de l'Organisation pour la communauté maritime mais aussi l'impact d'une mission maritime dans le programme international des Nations Unies. L'enjeu était d'associer le transport maritime à la politique de développement des Nations Unies comme en témoignait le thème de l'édition 2006 du Sommet mondiale de la mer «*Coopération technique : la réponse de l'OMI au sommet mondial de 2005*»²²¹⁶. Dans le cadre du document final de la Déclaration du Millénaire

décant par des programmes de terrain et par pays », BIT, quatre-vingt-douzième session, 2006 ; pour la CNUCED, voir notamment « Guide de la coopération technique de la CNUCED, renforcement des capacités en matière de commerce et de développement », CNUCED, 2006 ; voir enfin le site officiel des objectifs du Millénaire pour le développement, <http://www.un.org> (consulté en juin 2010).

²²¹⁴ Rapport du Groupe de réflexion sur le retard pris dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, « Résultats du Partenariat mondial pour la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, 2008.

²²¹⁵ Rés A 986 (24), Importance et financement de la coopération technique en tant que moyen d'appuyer la Déclaration du Millénaire des Nations Unies et les Objectifs du millénaire pour le développement, adoptée par l'Assemblée lors de la vingt-quatrième session le 1^{er} décembre 2005.

²²¹⁶ Lors de son discours à l'occasion de l'édition 2006 de la Journée de la mer, Efthimos MITROPOULOS soulignait : « *il est important que les travaux de l'organisation soient reconnus, non seulement pour les services qu'ils rendent à la communauté maritime, mais également dans le contexte plus large du Programme international défini par les Nations Unies.* », Doc 9268, Coopération technique : réponse de l'OMI au sommet mondial de 2005, www.imo.org (consulté en juin 2010).

adoptée par l'Assemblée des Nations Unies²²¹⁷, l'OMI entendait intégrer son action aux objectifs du développement durable, du développement des ressources humaines et du renforcement des capacités. Comme le soulignait le Secrétaire général de l'OMI dans son discours²²¹⁸, en favorisant « *l'efficacité et l'efficience des transports maritimes* », les programmes de coopération technique entrent dans les efforts en faveur de la réduction de l'extrême pauvreté et la faim, de la promotion de l'égalité et de l'autonomisation des femmes, du combat contre le VIH/SIDA, le paludisme et d'autres maladies, d'un environnement durable et d'un partenariat mondial pour le développement²²¹⁹. Emblèmes du lien entre le développement et la réduction du risque maritime, les réponses à l'intensification de la piraterie dans le golfe d'Aden et les réponses proposées sont exemplaires, puisqu'elles montrent l'influence des conditions politiques, économiques et sociales d'un État sur la sécurisation du trafic maritime²²²⁰. Dans ce contexte de creusement des inégalités entre les peuples, l'action de l'OMI doit contribuer à l'accomplissement des objectifs définis par l'ONU.

725. Ses initiatives dans ce domaine consistent d'abord à l'évaluation des besoins par les États : son objectif est de poser un diagnostic afin d'élaborer un plan d'assistance. Cette démarche vise à établir une fiche initiale pour un État et d'en assurer la mise à jour afin de mettre en évidence les progrès réalisés. Deux outils sont utilisés: le contrôle des moyens maritimes et l'analyse des capacités maritimes. Le contrôle des moyens maritimes est un outil systématique qui permet de mesurer la capacité maritime globale au fil du temps. Une liste de critères sert de base à cette évaluation parmi lesquels les notions d'institution, de sûreté, d'élément humain, d'économie, d'environnement et de sécurité. Dans ce tableau d'évaluation, chacun de ces domaines est relié à des objectifs définis dans la Résolution des Nations Unies²²²¹. Les capacités maritimes doivent permettre d'assurer la bonne gouvernance et la

²²¹⁷ Résolution A 55-2, Déclaration du Millénaire, adoptée par l'Assemblée des Nations Unies le 8 septembre 2000, www.un.org/millennium/summit.htm (consulté en juin 2010).

²²¹⁸ Doc 9268, Coopération technique : réponse de l'OMI au Sommet mondial de 2005, www.imo.org, 'consulté en juin 2010).

²²¹⁹ L'Assemblée l'a souligné: « *reconnaissant le rôle important que des transports maritimes et un secteur portuaire respectueux de l'environnement et dont l'efficacité, la sécurité et la sûreté sont assurées jouent à l'égard du développement durable de tous les États et de la réalisation des OMD* », Rés A 1006 (25), Liens entre les programmes intégrés de coopération technique et les objectifs du Millénaire pour le développement, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 20 novembre 2007.

²²²⁰ Pour une approche sociétale de la piraterie, voir FRECON (E.), *Pavillons noirs sur l'Asie du Sud-est*, Paris, Broché, 2003 ; Le lien entre les conditions de vie et le transport maritime avait déjà été consacré dans le cas de l'Amérique centrale : Rés 634 (15), Coopération pour l'Amérique centrale, adoptée par l'Assemblée lors de sa quinzième session le 20 novembre 1987.

²²²¹ Dans la liste de critères, la réduction de la pauvreté, l'autonomisation des femmes, le combat contre le VIH, l'assurance d'un environnement durable et la mise en place d'un partenariat mondial pour le développement.

réalisation directe des OMD. Leur évaluation est basée sur dix-neuf critères parmi lesquels : la ratification des accords internationaux, le budget propre au secteur maritime ou encore la présence sur le territoire de juristes spécialisés en droit maritime. Les capacités en matière de sûreté sont évaluées sur la base de cinq critères dont le premier est la mise en place des prescriptions contenues dans le Code ISPS ou encore les mesures de sûreté adéquates dans les zones côtières et les voies de navigation intérieures aux fins du maintien de l'ordre et de la protection de l'environnement. Les onze critères relatifs aux capacités en matière de ressources humaines prennent notamment en compte les programmes de formation, la conformité avec les prescriptions de l'OMI et de l'OIT ou encore la sensibilisation au VIH/SIDA. Les capacités économiques d'un État sont analysées en fonction de seize critères qui concernent entre autres les ports, la logistique de la chaîne de transport ou l'existence d'instituts de recherche œuvrant à l'amélioration de la performance des transports maritimes. Les capacités relatives à l'environnement sont définies en fonction de neuf critères dont la mise en place d'institutions assurant la surveillance de l'environnement, l'existence de systèmes institutionnels de prévention, de préparation et de lutte contre la pollution résultant d'événements de mer ou encore la possibilité de faire respecter la réglementation relative à la protection de l'environnement par les voies du droit. En matière de sécurité, les capacités d'un État sont évaluées en fonction de données relatives à la mise en place de structures de pilotage, de remorquage, d'inspection ou d'assistance. Les potentiels en matière de sensibilisation des femmes intègrent des données telles que le nombre de femmes inscrites dans des établissements de formation, de celles employées comme personnel navigant et enfin de celles qui appartiennent au personnel d'exécution, cadres moyens et cadres supérieurs à terre. Ensuite, le contrôle des moyens maritimes prend en compte l'existence d'une culture maritime dans l'État concerné : l'objectif est d'apprécier les moyens d'information pour mieux faire connaître les transports maritimes. L'analyse des capacités maritimes d'assurer « *la sécurité et la sûreté des transports maritimes écologiquement rationnels* »²²²² est d'autre part une démarche conseillée aux États pour évaluer le niveau des capacités de leur secteur maritime et pour déceler les lacunes de leur système. L'audit s'appuie sur un tableau comprenant 34 points parmi lesquels : l'aide à la navigation, l'infrastructure des services de garde-côtes, les tribunaux d'enquête, le budget propre aux affaires maritimes, les phares ou la formation de juristes spécialistes des questions maritimes.

²²²² Formule adoptée par l'Assemblée pour définir les capacités maritimes dans le cadre de la Résolution 1006 de l'Assemblée. Rés 1006 (25), Liens entre le programme intégré de coopération technique et les objectifs du Millénaire pour le développement, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 20 novembre 2007.

726. Le consensus dégagé au sein des Nations Unies permet donc à l'OMI de réunir des données susceptibles d'appuyer ses propres stratégies en matière de coopération technique tout en servant une politique intégrée de développement. Sur cette base, l'OMI entend défendre son système de coopération technique et servir d'organisme central chargé d'assurer la cohérence et la coordination des activités d'assistance. La reconnaissance du mandat de l'OMI en matière d'assistance aux États lui permet désormais de développer sa mission au travers des priorités et principes de ses programmes. En établissant périodiquement le lien entre son action et les OMD, elle montre sa volonté de pérenniser son Programme intégré de coopération technique (PICT).

PARAGRAPHE II- LA MISE EN PLACE DU PROGRAMME INTÉGRÉ DE COOPÉRATION TECHNIQUE

727. Depuis 1997, les missions de l'Organisation se déroulaient autour du Programme intégré de coopération technique (PICT). Le document de référence a été élaboré par le Secrétariat et approuvé par le CCT. Cette démarche vise à maintenir un effort constant d'assistance (A) et s'appuie sur des organes décentralisés (B).

A- Le maintien d'un effort constant de coopération technique

728. Avec l'adhésion massive des pays en développement soucieux de se hisser parmi les puissances maritimes, l'OMI a mesuré la nécessité de mettre en place un programme de coopération technique²²²³. Elle a été la première institution spécialisée à formaliser une telle assistance²²²⁴ : le CCT fut créé afin d'assurer un suivi de l'initiative d'assistance²²²⁵ et à partir de 1981²²²⁶, le programme de coopération put être étoffé ; en favorisant le renforcement de la capacité des administrations maritimes, le Programme intégré de coopération technique (PICT)²²²⁷ devait aider les pays à garantir des services de transport maritime sûrs et

²²²³ SRIVASTAVA (C.P.), « Safer ships and cleaner oceans: thirty years work of the International Maritime Organization », *Transport Reviews*, vol9, 1989/1, p. 54. Rés A 836 (19) relative au plan à long terme de l'Organisation jusqu'à 2002, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session, le 23 novembre 1995p.6.

²²²⁴ FAHKRY (A.), « Capacity building in international marine environmental law: perspective of developing countries », in KIRCHNER (A.), *International marine environmental law, institutions, implementation and innovations*, Kluwer Law international, 2003, pp.93-99.

²²²⁵ Rés A 360 (IX), Institutionnalisation du Comité de coopération technique, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 14 novembre 1975.

²²²⁶ Rés A 502 (XII), Programme de coopération technique d l'OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session le 20 novembre 1981.

²²²⁷ Avec l'adoption du PICT, le Comité de coopération technique prend en charge le développement de programmes régionaux qui sont devenus le fer de lance de la politique d'assistance technique de l'OMI, EDWARDS (E.), « Technical Assistance : a tool for uniform implementation of global standards », in NORDQUIST (M.H) et MOORE (J.N) (Ed.), *Current maritime issues and the international maritime organization*, La Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 393.

efficaces²²²⁸ ; l'assistance technique fut alors organisée autour de principes directeurs immuables (A.1) et selon un programme stratégique évolutif (A.2).

A.1- Les principes directeurs « classiques »

729. Les principes directeurs de l'assistance technique correspondent au cadre général de l'aide au développement du système des Nations Unies²²²⁹. Quelques différences obligent toutefois à nuancer l'approche de l'institution spécialisée : ainsi, ses missions opérationnelles en matière de développement sont fondées avant tout sur l'universalité, l'impartialité et l'expertise²²³⁰.

730. L'universalité et l'impartialité sont deux principes corollaires qui correspondent aux objectifs visés par la Charte des Nations Unies. Dans cette perspective, l'adoption des standards au sein de l'OMI s'adresse à l'ensemble des États qui doivent les appliquer. Les mesures prises par l'Organisation sont donc destinées à une application universelle²²³¹ et les programmes de coopération technique n'échappent pas à cette règle. La création des institutions internationales destinées à la formation des experts participe à cette politique. En principe, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, l'OMI ne doit pas hiérarchiser les demandes entre des États qui demandent une assistance. En réalité, la conduite des programmes de coopération technique révèle que certaines régions sont privilégiées afin de

²²²⁸ « Technical Cooperation », IMO news, issue 1-2008, IMO publication, p. 6.

²²²⁹ La Résolution 44/201 rappelle les principes directeurs de l'assistance technique au sein des Nations Unies : « Réaffirmant en outre que les caractéristiques fondamentales des activités opérationnelles du système des Nations Unies doivent être notamment l'universalité, le caractère volontaire de subvention, la neutralité et le multilatéralisme, et l'aptitude à répondre avec souplesse aux besoins des pays en développement, ainsi que le fait qu'elles sont exécutées au profit des pays en développement, sur la demande de ces pays et conformément à leurs propres politiques et priorités de développement. », Rés 44/211 de l'Assemblée générale des Nations unies, Examen triennal d'ensemble des orientations des activités opérationnelles de développement du système des Nations Unies, Résolution adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies lors de sa quatre-vingt-cinquième séance plénière, le 22 décembre 1989.

²²³⁰ « The objective of the ITCP is to assist developing countries in strengthening their institutional, legal, managerial, scientific, technical and training capacities to implement global rules and standards contained in the treaty and non-treaty instruments adopted by IMO in its four areas of concentration », Rés 836 (19), Plan à long terme de l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session, le 23 novembre 1995. Conformément aux orientations pour les années 2000 prévues dans la Résolution A 900, la mission de l'OMI en ce qui concerne la coopération technique est : « aider les pays en développement à renforcer leur capacité à satisfaire aux règles et normes internationales relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution des mers et à la lutte contre celle-ci, en donnant la priorité aux programmes d'assistance technique axés sur la mise en valeur des ressources humaines, en particulier par le biais de formations et le renforcement des capacités institutionnelles. », A 900 (21), Objectifs de l'Organisation pour les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session, le 16 novembre 1999.

²²³¹ Une norme universelle fait référence « au droit admis dans tous les pays ; mondialement reconnu ou ayant vocation à l'être. », CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, Quadrige, éditions PUF, Paris, 2007, p. 945 « Ce qui caractérise l'action de l'OMI et le processus d'élaboration des textes, c'est précisément son caractère universel. La communauté internationale réaffirme en toute occasion l'importance de ce trait. », ODIER (F.), « La sécurité maritime : une notion complexe. Le rôle des organisations internationales dans son élaboration », *ADMer*, Tome III, 1998, p. 239.

compenser le nombre important de leurs besoins. Le budget alloué à la coopération technique ne suffit pas à répondre à l'ensemble des demandes formulées par les États dans le cadre du mandat général de l'OMI. L'accélération du processus décisionnel par l'adoption d'amendements ou de nouveaux instruments accentue les difficultés de certains États à remplir leurs engagements²²³². Les programmes d'assistance interviennent alors en priorité sur les territoires particulièrement concernés par la sécurité maritime. Les régions dont la fréquentation maritime est particulièrement dense ou les régions présentant un niveau de risque maritime élevé doivent être prioritairement traitées²²³³.

731. L'expertise caractérise les programmes de l'OMI : il s'agit de mettre au service des États des experts capables de soutenir la mise en place des mesures internationales ; il importe ainsi de créer dans les États un niveau d'expertise nécessaire au respect des engagements internationaux et recommandations adoptés sous l'égide de l'OMI. Devant la complexification du droit, l'expertise devient un outil stratégique et donc la formation des personnels administratifs et techniques des États est prioritaire dans l'élaboration et la mise en œuvre des programmes d'assistance de l'Organisation²²³⁴. Une large proportion des programmes de coopération consiste d'ailleurs à l'organisation de sessions de formation ou de conseil²²³⁵. La responsabilisation des États oriente la mission de l'OMI conformément au principe reconnu par l'ONU. Dans le cadre du transport maritime, le budget de la coopération est réduit et l'OMI n'a pas la capacité financière de répondre aux besoins de ses membres. L'accent est donc mis sur les projets susceptibles de permettre aux États demandeurs de développer leur propres compétences afin d'acquérir une autonomie suffisante.

732. Le volontariat est également un pilier de la coopération technique. L'OMI incite les

²²³² FSI 12/8/1, Comprehensive analysis of difficulties encountered in the implementation of IMO instruments, Note du Secrétariat, Londres, 2003. Les États membres soulignent ce phénomène : « *Consciente du fait que le nombre croissant d'amendements aux instruments de l'OMI et à l'adoption d'instruments nouveaux pourraient aggraver les difficultés qu'ont certains États membres à appliquer les instruments de l'OMI, ce qui risquerait d'aboutir à divers degrés d'application dans les différentes régions du monde.* », Rés 986 (24), Importance et financement de la coopération technique en tant que moyen d'appuyer la Déclaration du Millénaire des Nations Unies et les Objectifs du millénaire pour le développement, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session, le 1^{er} décembre 2005.

²²³³ A 26/13, Examen des rapports et des recommandations du Comité de coopération technique, Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 7 octobre 2009.

²²³⁴ L'expertise motive depuis son origine les programmes de coopération technique comme le précise déjà le conseil en 1968 : « *Conscious of the significant expertise on which IMCO can draw in the varied technical fields associated with maritime transport.* » Rés C 43 (XXI), Le rôle de l'OMCI, adoptée par le Conseil lors de sa vingt et unième session le 29 novembre 1968.

²²³⁵ Le rapport biennal du Programme intégré de coopération technique pour 2006-2007 présente 108 missions de consultation dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritimes et 259 cours, séminaires et ateliers dispensés aux échelons national, régional et mondial. TC 58/2, Programme intégré de coopération technique (PICT), Note du secrétariat, présentée au Comité de coopération technique lors de sa cinquante-huitième session le 4 avril 2008.

États qui ne parviennent pas à la mise en place des mesures internationales, à solliciter ses services. Le programme d'audit volontaire et les dispositifs de suivi de la norme permettent de mettre en évidence les difficultés de certains États afin d'y remédier. Son rôle consiste aussi à collecter les fonds des États volontaires pour financer les programmes de coopération technique. En tant qu'organe intermédiaire, l'OMI ne peut pas financer l'ensemble des programmes mais contribue au développement des partenariats entre les États²²³⁶. Enfin, l'action de l'Organisation s'appuie sur le retour d'expérience des États dans le cadre d'une démarche volontaire : elle est en charge de rapporter à ces États membres les efforts fournis et les résultats obtenus par les États assistés. Ces témoignages servent d'ailleurs à orienter son action et lui ont permis de développer son programme intégré.

A.2- Un programme stratégique évolutif

733. Suite à l'adoption par l'Assemblée générale des Nations Unies de la Résolution 44/211²²³⁷, la politique de coopération technique de l'OMI a été substantiellement modifiée et après celle de la Résolution A 836²²³⁸, ses initiatives de l'OMI en matière de coopération technique ont pris un tournant majeur. Afin de perfectionner son action, le CCT est chargé de l'élaboration du PICT. Dans ce cadre, la mission de l'OMI est d' « *aider les pays en développement à renforcer leurs capacités institutionnelles, juridiques, scientifiques et techniques ainsi qu'en matière de gestion et de formation pour qu'ils puissent mettre en œuvre les règles et les normes mondiales qui figurent dans les instruments conventionnels et non conventionnels adoptés par l'OMI* »²²³⁹. Ce dispositif augurait la définition des objectifs globaux adoptés par les résolutions A 900 et A 901 de l'Assemblée pour les années 2000. Cette mission doit s'exercer dans quatre domaines d'activité pour lesquels une feuille de route

²²³⁶ « *Les activités de coopération technique de l'OMI sont, en fait, conçues et élaborées dans le cadre d'accords de partenariats- entre les pays bénéficiaires, les bailleurs de fonds et l'Organisation- qui sont basés sur trois éléments complémentaires : l'évaluation des besoins des pays en développement, leur prise en charge et leur gestion du processus d'assistance ; les intérêts des bailleurs de fonds qui apportent leur soutien au développement durable dans le domaine maritime ; et l'encouragement de la mise en œuvre et l'application uniforme des règles et des normes de l'OMI. L'établissement de partenariats continue à être la force motrice de la démarche stratégique de l'Organisation en matière de coopération technique. L'objectif est d'élargir le principe du partenariat dans toute la mesure du possible, afin de renforcer et d'accroître les capacités de mise en œuvre au niveau régional.* », Discours prononcé par le Secrétaire général de l'OMI Efthimios Mitropoulos, Journée mondiale de la mer édition 2006, www.imo.org.

²²³⁷ Rés 44/211 de l'Assemblée générale des Nations Unies, Examen triennal d'ensemble des orientations des activités opérationnelles de développement du système des Nations Unies, Résolution adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies lors de sa quatre-vingt-cinquième séance plénière, le 22 décembre 1989. Cette Résolution prévoit le renforcement des missions de coopération technique au moyen d'une procédure simplifiée, d'une plus grande participation des pays en développement concernés et d'une gestion révisée des fonds de coopération technique pour plus de transparence et un accroissement des fonds.

²²³⁸ Rés A 836 (19), Plan de travail à long terme de l'Organisation (jusqu'en 2002), adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 23 novembre 1995.

²²³⁹ Rés A 836 (19), op cit, §2.

est déterminée et régulièrement révisée : la sécurité maritime et les aspects connexes des transports maritimes et des ports, la protection du milieu marin, la législation maritime et la facilitation du trafic maritime international. Le champ d'intervention du PICT est donc défini très largement afin de n'exclure aucune demande d'assistance d'un État. Ce programme vise à concilier la centralisation des missions et la régionalisation des initiatives tout en permettant une pérennisation et un développement simultanés.

734. Outil de centralisation, le PICT permet avant tout de définir les objectifs et les politiques de l'Organisation en matière de coopération technique²²⁴⁰. L'approche intégrée vise d'autre part à clarifier les modalités relatives à l'élaboration, la mise en place et la coordination des programmes d'assistance. Sa structure comporte trois axes prioritaires: la promotion des règles et des normes mondiales, le développement des capacités institutionnelles et la mise en valeur des ressources humaines²²⁴¹. L'engagement de nouveaux programmes et la gestion des dossiers évoluent²²⁴². Dans le cadre du PICT, les travaux s'articulent autour de quatre axes distincts : la sécurité maritime, la protection de l'environnement marin, la législation maritime et l'efficacité du trafic maritime international. En 1995, son action a pris en compte prioritairement : la place des femmes dans le développement, la suppression des actes illicites, les conduites additives et la piraterie. Comme l'élaboration d'une telle action doit se faire en correspondance avec les priorités réglementaires de l'OMI, les travaux en cours sont systématiquement intégrés au processus de création des programmes. Cette mesure vise à resserrer les niveaux de réglementation pour empêcher un décalage entre les régions susceptibles de favoriser une sécurité maritime à deux vitesses. L'Organisation entend ainsi contribuer à l'égalité des populations, à l'équilibre du commerce international et au développement durable des activités maritimes. L'une des

²²⁴⁰ En tant qu'observateur privilégié de l'organisation des programmes d'assistance au sein de l'OMI, David Edwards, Directeur de la Division de la coopération technique, insiste sur l'évolution de la stratégie de l'OMI dans les années 2000 : « *The new orientation of the IMO's technical assistance programme is characterized by a closer integration of the regional dimension, partly through close co-operation with regional bodies and through the prospective implementation of a pilot scheme for the establishment of regional IMO offices. Through the adoption of the ITCP, the technical Co-operation Committee has endorsed the development of integrated regional programmes and their decentralized management as the cornerstones of the IMO's technical cooperation policy.* », EDWARDS (D.), « Technical assistance: a tool for uniform implementation of global standards », in NORQUIST (H.) et NORTON MOORE (J.) (Ed.), *Current maritime issues and the international maritime organization*, La Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p. 393.

²²⁴¹ Rés 901 (20), L'OMI et la coopération technique dans les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 25 novembre 1999.

²²⁴² Comme mentionné dans la Résolution A 728 (17), « *In the context of its technical co-operation activities, and so far as financial resources, the organization will strictly adhere to the measures adopted on a system-wide basis to implement General Assembly resolution 44/211 « Comprehensive triennial policy review of operational activities for development of the United Nations System* ». Rés A 728 (17) Plan de travail à long terme de l'Organisation (jusqu'en 1998), adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session le 7 novembre 1991.

priorités de la coopération technique au sein de l'OMI est « l'élément humain »²²⁴³ et les programmes sont axés sur la formation des gens de mer, des experts et des personnels administratifs des États. Reprise dans l'énonciation des principes clés de l'Organisation, cette priorité offre un terrain favorable à une collaboration avec l'OIT qui développe aussi une stratégie visant à promouvoir le travail décent par des programmes de terrain spécifiques à chaque pays²²⁴⁴.

735. En intégrant la dimension régionale dans son plan d'action, le PICT permet de consolider les travaux d'assistance. La répartition des compétences entre le Secrétariat de l'OMI, les gouvernements assistés, les États donateurs et les comités techniques de l'Organisation allège la charge de travail et implique davantage les différentes Parties concernées²²⁴⁵. Cette démarche encourage aussi l'établissement de politiques coordonnées concernant les questions maritimes dans chaque région en développement, ce qui facilite la mise en place d'infrastructures lourdes²²⁴⁶. Dans ce sens, l'action de l'OMI a permis le rapprochement des États à l'échelle régionale afin de renforcer les moyens mis en place pour

²²⁴³ Le PICT encourage la mise en valeur des ressources humaines et institutionnelles dans le secteur maritime sur une base durable, y compris la promotion de la femme. L'approche adoptée en ce qui concerne le rôle des femmes dans le développement a été initiée en 1988 dans la Stratégie pour l'intégration des femmes dans le secteur maritime. L'intégration de cet aspect dans le PICT a permis le maintien des efforts dans ce domaine. Les activités de l'Organisation ayant trait aux femmes sont mises en œuvre par le biais du Programme mondial distinct pour l'intégration des femmes dans le secteur maritime. L'objectif est de renforcer le capital humain des pays en développement par le biais de la formation de l'« élément humain », sans faire de distinction entre hommes et femmes. Sa stratégie s'est alors articulée en deux phases : la mise en place de structures institutionnelles officielles et l'appui au renforcement des capacités dans le cadre de la coopération régionale. Dans ce cadre, plusieurs programmes d'action ont été menés (Programme d'action 1997-2001 pour l'égalité des chances et la promotion des femmes) et plusieurs résolutions ont été adoptées (Rés TC1 (39), Promotion de la participation des femmes dans la formation maritime, adoptée par le CTT le 16 juin 1994, Rés TC2 (40), Mesures destinées à favoriser la mise en œuvre du Plan à moyen terme de l'OMI pour l'intégration des femmes dans le secteur maritime, adoptée par le CTT le 7 novembre 1994, Résolution 14 de la Conférence de 1995 des Parties à la Convention STCW, Promotion de la participation des femmes dans le secteur maritime, Rés TC3 (45), encouragement de la participation des femmes dans le secteur maritime, adoptée par le CTT le 18 juin 1998. Dans le cadre de son programme de coopération et suite à la constitution du Réseau inter-institutions pour les femmes et l'égalité des sexes en mars 2001, l'OMI s'est engagé dans le renforcement des mécanismes institutionnels visant à donner une place plus importante aux questions relatives au rôle des femmes. Dans ce cadre, elle a participé à l'élaboration d'un recueil de bonnes conduites au sein du système des Nations Unies, de l'étude sur le rôle des femmes dans le développement et l'égalité des sexes et de la méthodologie de l'analyse des sexospécificités. Son engagement a ensuite permis le développement de programmes régionaux. Le rapport annuel du Programme mondial distinct pour l'intégration des femmes dans le secteur maritime est présenté au CCT. TC 58/7/1, Programme pour l'intégration des femmes dans le secteur maritime, Rapport sur vingt ans d'application du programme de l'OMI relatif au rôle des femmes dans le développement, note du Secrétariat déposée le 19 mars 2008.

²²⁴⁴ Bureau international du travail, « *Le rôle de l'OIT en matière de coopération technique : promouvoir le travail décent par des programmes de terrain et par pays* », Conférence internationale du travail, quatre-vingt-quinzième session 2006, Rapport VI, Genève, 115p.

²²⁴⁵ EDWARDS (D.), « Technical Assistance : a tool for uniform implementation of global standards », in *Current Maritime Issues and the International Maritime Organization*, edited by Myron H. Nordquist and John Norton Moore, Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p.391 et s.

²²⁴⁶ Rés 846 (20), Plan sur le long terme de l'Organisation jusqu'en 2004, Résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session, le 27 novembre 1997, para.5.

assurer la conformité avec les instruments internationaux. L'espace maritime mondial est ainsi divisé en cinq régions : l'Afrique, la région arabe méditerranéenne, l'Europe de l'Est, l'Asie-Pacifique, l'Amérique latine et caraïbe. Comme la responsabilisation des pays bénéficiaires de la coopération technique est une priorité²²⁴⁷, l'État bénéficiaire est chargé de la conduite du processus de développement et de sa mise en œuvre. Ce procédé permet d'une part de pérenniser l'assistance aux États qui acquièrent un véritable savoir-faire nécessaire à l'autonomie de leur fonctionnement et d'autre part, de partager les coûts liés à l'assistance technique.

736. Les efforts de l'OMI en matière d'assistance technique sont développés très tôt pourtant son action est fragilisée par une demande toujours plus importante et un budget insuffisant. Le financement durable du PICT est un principe essentiel de son fonctionnement. L'entrée dans un nouveau millénaire a initié à l'échelle des Nations Unies une réflexion qui a poussé l'OMI à réformer son processus d'assistance afin de développer sa capacité à contribuer à la mise en œuvre des mesures adoptées par ses États membres. La réforme du processus d'assistance technique s'inscrit dans une réflexion globale vers un mode de gestion axé sur le résultat. L'objectif est donc de rendre plus efficient l'assistance aux États afin de renforcer la mise en œuvre des normes internationales. Compte tenu de la multiplication des demandes de coopération, la priorité est de ne pas faire peser cette charge financière sur le budget global de l'Organisation qui verrait son activité réglementaire se réduire. Sa démarche consiste avant tout à pérenniser les accords de partenariat avec les gouvernements, organisations internationales, les institutions régionales et les professionnels²²⁴⁸. Ensuite, l'association de son activité à d'autres initiatives de développement contribue à l'essor de l'assistance aux États.

737. Enfin, le PICT doit permettre la mise en place de systèmes de contrôle et d'évaluation d'impact. La vérification consiste à s'assurer que les objectifs des programmes sont atteints et que les enseignements qui en ont été tirés sont replacés dans le processus de création de programmes. L'objectif pour l'Organisation est d'améliorer son offre d'assistance.

²²⁴⁷ Conformément aux orientations pour les années 2000 prévues dans la Résolution A 900, la mission de l'OMI en ce qui concerne la coopération technique est : « *aider les pays en développement à renforcer leur capacité à satisfaire aux règles et normes internationales relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution des mers et à la lutte contre celle-ci, en donnant la priorité aux programmes d'assistance technique axés sur la mise en valeur des ressources humaines, en particulier par le biais de formation et le renforcement des capacités institutionnelles.* » Rés 900 (21), Objectifs de l'Organisation pour les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session, le 29 novembre 2001.

²²⁴⁸ TC 59/8, Partenariats pour le progrès, Note du Secrétariat présentée lors de la cinquante-neuvième session du CTT le 24 mars 2009.

Progressivement, elle a donc développé un processus de suivi, d'évaluation et d'audit de sa politique de coopération. Sur la base du contrat de coopération, chaque programme est contrôlé par un « contract manager » qui assure le suivi de toutes les mesures prévues par le programme. Son contrôle porte aussi sur l'utilisation des fonds conformément à l'accord-cadre de coopération. Le processus de suivi prévoit plusieurs éléments : les évaluations immédiates, le suivi consécutif à l'événement, l'étude d'impact, l'audit interne et l'audit externe. Les évaluations immédiates visent à utiliser le retour d'expérience pour améliorer l'offre d'assistance ; elles consistent à recueillir auprès des participants d'une manifestation des questionnaires appelant des commentaires sur les dispositions administratives, le contenu technique, la qualité des outils de formation, les qualités de l'intervenant et les recommandations pour l'avenir. Le suivi postérieur à un événement de formation est mené par la Section de surveillance interne sur une base sélective ; la procédure prévoit qu'une lettre est envoyée à chaque participant afin de recueillir des informations sur l'utilité des enseignements dans le cadre de leur fonction ; il s'agit d'évaluer l'utilisation des savoirs dispensés par la formation dans l'environnement professionnel des candidats. L'étude d'impact est un outil plus global ; elle est menée tous les quatre ans et consiste à évaluer les bénéfices pour les destinataires des programmes d'assistance exécutés dans le cadre du PICT. En parallèle, l'audit interne intervient annuellement sous l'impulsion de la Section de surveillance interne et centralise toutes les données relatives à la gestion et l'administration de la coopération technique. Enfin, un expert indépendant qui ne fait pas partie de l'Organisation mène annuellement un audit sur la gestion financière des programmes de coopération technique ou sur la gestion globale du PICT, sur le recrutement des consultants et sur la délivrance des prestations d'assistance. L'objectif d'un contrôle pointu des activités de coopération technique réside principalement dans la nécessité de pérenniser le financement du PICT et de prouver l'efficacité des programmes menés par l'Organisation. Par cette démarche, l'OMI entend attirer des investisseurs nécessaires à la mise au point de nouveaux programmes.

B- Le développement d'un cadre de gestion décentralisé

738. Avec la mise en place du PICT, l'exploitation du système de coopération technique durable repose sur la participation d'experts chargés de la gestion des programmes et de la formation. De l'ensemble de ces organes dépend la pérennité de la coopération technique et le PICT s'appuie sur plusieurs structures pour la gestion des programmes (B.1) et sur un réseau d'établissements de formation (B.2).

B.1- Les structures de gestion des programmes

739. Progressivement, l'Organisation a su défendre les bénéfices d'un programme de coopération technique développé et autonome. Comme nous l'avons déjà abordé, l'institutionnalisation du CCT en 1977²²⁴⁹ permit d'intégrer la mission de la coopération technique à la Convention OMI²²⁵⁰. Par cette démarche, les États membres de l'OMI ont reconnu l'inégalité des États devant l'application des conventions internationales. L'Organisation fut d'ailleurs la première institution spécialisée à institutionnaliser un organe spécifiquement dédié à l'assistance technique. Le renforcement de ses initiatives s'est appuyé sur les amendements à la Convention OMI adoptés par la Résolution A.400 de l'Assemblée, amendements qui étaient consacrés à la mise en place de la structure de gestion et au développement des programmes d'assistance²²⁵¹. Selon les nouvelles dispositions de la Convention OMI, le CCT est l'organe directeur dans son domaine. Il oriente les mesures du Secrétariat prises par l'intermédiaire de la Division de la coopération technique. L'amendement à la Convention OMI a intégré un nouvel alinéa à l'article 15 qui concernait les compétences de l'Assemblée. Ce nouvel alinéa atteste du développement d'une structure renforcée de la coopération technique comparable aux efforts fournis en matière de sécurité maritime ou de protection de l'environnement²²⁵².

740. La pièce maîtresse de cet édifice est le CCT qui, dans le cadre du PICT, est désormais en charge du traitement des demandes d'assistance des États et du suivi des programmes de coopération mis en place²²⁵³. Cet organe subsidiaire réunit les représentants des États désireux

²²⁴⁹ Au cours de sa neuvième session, l'Assemblée de novembre 1975 recevait des propositions relatives à l'institutionnalisation du Comité pour faire écho au développement des activités de l'OMI dans le domaine de l'assistance technique. L'Assemblée ne disposant pas de suffisamment de temps décida de réunir au début 1977 un groupe de travail ad hoc. Rés A 359 (IX), Institutionnalisation du Comité de coopération technique, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session, le 14 novembre 1975. Sur la base de propositions française, américaine et nigériane, les discussions débouchèrent sur l'adoption de la Résolution A 400 par l'Assemblée lors de sa dixième session le 17 novembre 1977, GASMI(H.), *L'action normative de l'Organisation Maritime Internationale*, Thèse de droit, Université de Montpellier, ANRT, 1995, p. 74. L'OMI est la première institution du système des Nations Unies à institutionnaliser un comité spécifiquement dédié à la coopération technique, « IMO : 60 years in the service of shipping », *IMO News*, 2008 ; n° 3, p. 45.

²²⁵⁰ La Convention OMI dispose : « *facilite selon que de besoin, et en conformité des dispositions de la partie X, la coopération technique dans le cadre des attributions de l'Organisation* », Convention OMI art. 2 e.

²²⁵¹ Rés 400 (X), Amendements à la Convention Constitutive de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale, adoptée par l'Assemblée lors de sa dixième session le 17 novembre 1977.

²²⁵² : « *Prendre tout mesure qu'elle jugerait appropriée pour favoriser la coopération technique conformément aux dispositions de l'alinéa e de l'article 2, en tenant compte des besoins propres aux pays en développement.* », Convention OMI Art. 15-k, Documents de base, volume 1, édition 2004, IMO publication, Londres, p. 11.

²²⁵³ Au cours de sa vingt-huitième session de mai 1972, le Conseil a décidé de modifier le statut du groupe de travail chargé de la coopération technique et de créer un Comité spécifique ouvert à tous. Aux termes de la Résolution C 55 du Conseil, la création du CCT correspond à un besoin croissant d'assistance pour l'application des conventions adoptées sous l'égide de l'OMCI. C55/ XXVIII, Établissement du Comité de coopération technique, résolution adoptée par le Conseil lors de sa vingt-huitième session le 26 mai 1972. Cette décision est

de s'engager dans la coopération avec les États demandeurs. La fréquence de ses réunions n'est pas limitativement prévue, l'organisation de sa mission est dans un premier temps laissée à l'appréciation de ses membres et il doit déposer un rapport annuel de ses activités auprès du Conseil. L'action du Comité est destinée à renforcer la cohésion du programme d'assistance et à favoriser son développement²²⁵⁴. Dans cette perspective, il remplit plusieurs fonctions : fournir des conseils sur les choix prioritaires du PICT, intégrer les propositions des autres comités techniques de l'Organisation, approuver le PICT, entériner les stratégies de la coopération technique sur le long terme, participer à la réflexion sur les moyens de diversifier les ressources du PICT, élaborer une stratégie financière sur le long terme, approuver le programme du fonds de coopération technique sur deux ans, veiller à la mise en œuvre du PICT, surveiller les travaux des correspondants régionaux et faire un rapport auprès des organes directeurs de l'Organisation. La mise en œuvre du PICT dépend donc principalement de ce comité technique qui supervise l'ensemble des programmes.

741. En coopération étroite avec le CCT, le Secrétariat par l'intermédiaire de sa Division de la coopération technique est chargé d'assurer le suivi de l'initiative d'assistance²²⁵⁵. Le rôle de la Division est de gérer tous les liens établis au sein du PICT entre l'Organisation, les États demandeurs, les donateurs et les experts. Sa mission est donc multiple et comprend : le support technique, l'estimation des besoins, le support institutionnel pour les administrations maritimes, le conseil aux États pour les accompagner dans leur démarche d'assistance, l'intégration des nouveaux instruments aux programmes de coopération soumis au Comité, l'application des programmes régionaux, la recherche de nouveaux partenariats financiers

prise par le Conseil en application de la résolution C45/XXI, Domaines de l'assistance technique, adoptée par le Conseil lors de sa vingt et unième session le 29 novembre 1968 et la résolution C49/ ES IV, Coopération technique, adoptée par le Conseil lors de la quatrième session extraordinaire de sa session du 13 mars 1969.

²²⁵⁴ L'article 43 de la Convention OMI énumère les compétences du comité :

« a) le Comité de la coopération technique examine, selon qu'il convient, toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation en ce qui concerne l'exécution des projets de coopération technique financés par le programme pertinent des Nations Unies dont l'Organisation est l'agent d'exécution ou de coopération ou par des fonds d'affectation spéciale volontairement mis à la disposition de l'Organisation et toutes autres questions liées aux activités de l'Organisation dans le domaine de la coopération technique.

b) Le comité de coopération technique contrôle les travaux du Secrétariat dans le domaine de la coopération technique

c) Le Comité de coopération technique s'acquiesce des fonctions que lui assignent la présente Convention, l'Assemblée ou le Conseil, ou des missions qui peuvent lui être confiées dans le cadre du présent article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui peuvent être acceptées par l'Organisation.

d) Compte tenu des dispositions de l'article 25, le Comité de coopération technique, à la demande de l'Assemblée et du Conseil ou s'il le juge utile dans l'intérêt de ses propres travaux, maintient avec d'autres organismes des rapports étroits propres à promouvoir les buts de l'Organisation. »

Convention OMI art. 43.

²²⁵⁵ Rés A 360 (IX), Institutionnalisation du Comité de coopération technique, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 14 novembre 1975.

pour le fonds de coopération technique, le développement du PICT, la consolidation des antennes régionales, la conciliation de programmes dans d'autres secteurs, la gestion des projets (formulation, application, gestion, et évaluation) et l'implication de programmes de développement internationaux susceptibles d'appuyer les travaux de l'OMI. Pour l'élaboration du Programme, la Division prend en compte les sous-programmes définis par les différents comités techniques de l'OMI. De la fusion de ces différents projets découle la mise au point du PICT qui définit les objectifs, les politiques et les principes communs de l'Organisation en matière de coopération technique. Le document, qui est ensuite adopté par le CCT, précise aussi les modalités d'élaboration, l'exécution et la coordination des actions menées dans le cadre du PICT.

742. En matière de coopération technique, la pression exercée sur le Secrétariat est sans doute plus importante que sur les autres divisions car la coopération technique est une mission opérationnelle qui implique une logistique permanente. Les efforts fournis dans ce domaine entrent pourtant totalement dans la mission première de l'OMI qui est de maintenir et favoriser la coopération entre les États. La coopération technique et les travaux du système d'assistance contribuent au renforcement des liens entre les États développés et les États en développement, en outre ils aident au maintien de la négociation internationale. Les organes centraux de l'assistance technique ont ainsi permis l'élaboration de modèles de législation qui ont vocation à être intégrés directement aux systèmes juridiques nationaux comme le Code communautaire de la marine marchande de la CEMAC²²⁵⁶ ou encore la législation nationale de protection du milieu marin pour Fidji et Samoa²²⁵⁷. Les travaux du CCT ont en outre permis d'établir des programmes de formation afin d'améliorer le fonctionnement des administrations maritimes²²⁵⁸, de créer des réseaux régionaux d'autorités maritimes²²⁵⁹, de

²²⁵⁶ Sur le Code de la marine marchande CEMAC, voir notamment, NGUINTEDEM (J.-C.), « Le code de la marine marchande de la CEMAC et la sécurité maritime », in *RCTAM*, n°6, Troisième année, janvier-mai 2007, pp. 71-98.

²²⁵⁷ Cette mission figure sur le rapport élaboré par la Division de la coopération technique à l'attention du Comité pour l'exercice biennal 2006-2007, TC 58/2, Programme intégré de coopération technique, Rapport biennal pour 2006-2007, Note du Secrétariat, 2008, p. 62.

²²⁵⁸ 259 séminaires ont été organisés dans le cadre du PICT pour les années 2006-2007, 4110 participants ont assisté à ces cours. Pour la région Afrique, on compte 27 cours nationaux et 31 cours régionaux avec un total de 1443 participants. Pour la région États arabes et Méditerranée, on compte 9 cours nationaux et 12 cours régionaux avec la participation de 555 individus. Pour la région Asie et Pacifique, 36 cours nationaux et 15 cours régionaux ont réuni 150 participants. Pour la région Communauté d'États indépendants et Europe de l'Est, on compte 4 formations nationales et 7 cours régionaux réunissant 227 participants. Pour la région Amérique Latine et Caraïbes, on compte 29 cours régionaux qui ont réuni 731 participants. A ce bilan s'ajoute les 9 cours régionaux et les 22 formations mondiales du Programme mondial de coopération qui ont réuni 361 participants ; TC 58/2, Programme intégré de coopération technique rapport biennal 2006-2007, Note du Secrétariat, approuvée par le CCT lors de sa cinquante-cinquième session, le 4 avril 2008.

²²⁵⁹ Le projet de réseau sous-régional intégré de garde côtes est un projet OMAOC/OMI qui vise à renforcer la

mettre au point des structures régionales de contrôle par l'État du port²²⁶⁰ et de guider les stratégies régionales en matière de sécurité maritime ou de protection de l'environnement marin²²⁶¹. Dans ce champ d'action, l'OMI élabore des programmes de formation dans différentes langues pour des navigations telles que le transport de pétrole ou de produits dangereux qui requièrent des compétences spécifiques ou encore pour l'usage de certains outils de sécurité tels que le radar. Une initiative du CCT a abouti à l'élaboration d'un guide condensé des enseignements maritimes des différents systèmes nationaux. Ce « compendium » comprend un ensemble de références pour la formation des travailleurs du transport maritime, il permet d'informer sur les niveaux d'exigence des centres de formation de tous les pays du monde. Ces enseignements dépassent aujourd'hui la seule application des conventions internationales car l'OMI met à disposition ses capacités d'expertise maritime afin d'élaborer des réglementations de sécurité maritime pour les navires non concernés par les conventions²²⁶². Les institutions centrales de l'Organisation offrent donc une force d'action importante qui permet de diversifier les programmes de coopération. L'un des atouts des programmes d'assistance réside aussi dans la décentralisation des programmes et la représentation de l'OMI sur le terrain.

743. Sur le modèle du PNUD, l'OMI développe sa proximité avec les régions et en distingue cinq : l'Afrique, l'Amérique latine et les Caraïbes, l'Asie et Pacifique, l'Europe et les Communautés d'États indépendants et enfin les pays arabes²²⁶³. Ainsi, la coopération varie en fonction des territoires, de leur exposition aux risques maritimes et des situations

coopération des pays membres face aux problèmes de piraterie, de vols à main armée et d'autres actes illicites contre les navires marchands, la lutte contre les trafics clandestins, le terrorisme et également la pollution marine (MARPOL), l'exploitation frauduleuse des zones économiques exclusives des États-membres. L'objectif est plus généralement de renforcer le respect des conventions adoptées sous l'égide de l'OMI. OMAOC/WIII AG08/2, treizième session de l'assemblée générale, Dakar 2008.

²²⁶⁰ La Déclaration d'Abuja au nom des ministres africains en charge du transport maritime salue l'adoption par l'Assemblée générale de l'OMI d'un accord de coopération entre l'Union Africaine et l'Organisation maritime internationale. Ce programme qui s'articule autour des activités retenues par le Plan d'action d'Abuja, qui comprend notamment la formation des inspecteurs pour le contrôle par l'État du port, et s'inscrit dans le cadre de la coopération entre les organisations pour l'adoption du Memorandum d'Abuja de contrôle par l'État du port. Sur le Memorandum d'Abuja, voir notamment : ZINSOU (A.), « Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, Neptunus international », vol 14-2008/3, www.univ-nantes.fr (consulté en février 2010); sur la mise en œuvre du MOU d'Abuja dans la région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre, voir notamment : ZINSOU (A.C.), *Le Memorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2010.

²²⁶¹ TC 57/3 : Rapport intermédiaire pour 2006 -2007, www.imo.org (consulté en juin 2010).

²²⁶² C'est le cas des réglementations sur la sécurité maritime pour les navires non concernés par les conventions de l'OMI compte tenu de leur taille *Safety regulations for no sized ships in Asia* ou *Safety regulations for cargo ships not covered by the provision of IMO conventions in the Mediterranean region*, adoptées en 2006, www.imo.org (consulté en juin 2010).

²²⁶³ Une carte de ces régions est disponible sur le site internet du PNUD, www.undp.org (consulté en juin 2010).

politiques qui pèsent sur le respect des normes internationales²²⁶⁴. La mise au point, l'exécution et la coordination du programme d'assistance technique sont facilitées par la participation d'experts *in situ*. Deux types de formule peuvent être mis en place : la présence d'un expert extérieur en lien direct avec l'OMI ou la création d'une antenne régionale qui centralise les programmes de coopération sur un territoire spécifique. L'OMI compte quarante experts extérieurs et quatre coordinateurs régionaux²²⁶⁵. Les experts sont correspondants privilégiés de l'OMI et gèrent des programmes ponctuels dans une région. Leur activité est moins intensive que celle des coordinateurs mais tout aussi essentielle. Dès 1999, l'OMI a démarré son programme de coordination régionale avec les offices du Ghana et du Kenya. En 2000, une troisième antenne a été mise en place en Côte d'Ivoire. Après l'Afrique, c'est en Asie, à Manille précisément, qu'en collaboration avec l'Inde et les Philippines un bureau a été installé²²⁶⁶. L'Organisation dispose donc actuellement de quatre antennes administratives principalement localisées sur le continent africain. Chacun de ces relais couvre par son action un territoire plus vaste que le pays de sa localisation²²⁶⁷. Le rôle spécifique des coordinateurs régionaux comprend différents devoirs et responsabilités visant à garantir l'effectivité et à renforcer l'efficacité des programmes de coopération technique. En

²²⁶⁴ Comme le souligne le rapport d'évaluation de l'OMI: « *Le programme de présence régionale de l'OMI a pour objectif d'établir une présence modeste dans certaines régions en voie de développement, pour faciliter l'apport de l'OMI aux politiques de développement national et régional et assurer une participation active sur le terrain à la mise au point, l'exécution et la coordination de la mise en œuvre du Programme intégré de coopération technique de l'OMI.* », JU/REP/2007/7, Examen de la gestion et de l'administration de l'Organisation maritime internationale, établi par INOMATA (T.) et VISLYKH (V.), Corps commun d'inspection, Genève 2007, p. 25.

²²⁶⁵ En langue anglaise, on utilise les termes de « regional advisor » et de « regional coordinator ». Ces chiffres ont été communiqués par M. Jianxin Zhu, Directeur de la Division de la coopération technique lors d'un entretien en août 2005 ; voir notamment, ZHU (J.), « Asia and IMO technical cooperation », *The East Asian Seas Congress*, PUTRAJAYA, Malaisie, 2003. La traduction anglaise de regional advisor et de regional coordinator.

²²⁶⁶ L'ouverture d'une antenne à Manille doit permettre une application élargie des normes OMI et une surveillance plus étroite de la coopération technique dans le domaine de la sécurité maritime. Ces points sont soulignés par Efthimios MITROPOULOS lors de l'inauguration du bureau aux Philippines. « *The implementation of IMO instruments, including those related to maritime security and the development of regional partnerships are among the principal aims of the IMO regional co-ordination programme and the office we inaugurate today here in Manila will play a key role in assisting countries in the region to meet their implementation obligations* », Discours prononcé le 9 septembre 2003, www.imo.org (consulté en juin 2010).

²²⁶⁷ L'office du Kenya couvre une région réunissant l'Angola, le Lesotho, la Somalie, le Botswana, Madagascar, le Burundi, le Malawi, le Soudan, les Comores, l'île Maurice, Swaziland, le Mozambique, l'Ouganda, l'Érythrée, la Namibie, la République unie de Tanzanie, l'Éthiopie, le Rwanda, la Zambie, le Kenya, les Seychelles et le Zimbabwe. Le bureau du Ghana est chargé d'une zone comprenant le Cap vert, le Ghana, le Nigeria, la Guinée équatoriale, la Guinée Bissau, La principauté de Sao Tomé, la Gambie, le Liberia et la Sierra Leone. Le bureau en Côte d'Ivoire est responsable des dossiers du Bénin, du Congo, du Mali, du Burkina Faso, de la Côte d'Ivoire, de la Mauritanie, du Cameroun, de la République démocratique du Congo, du Niger, de la République d'Afrique centrale, du Gabon, du Sénégal, du Tchad, de la Guinée et du Togo. Enfin la présence asiatique à Manille couvre le Brunei Darussalam, le Cambodge, la Chine, la République démocratique de Corée, l'Indonésie, le Japon, le Laos, la Malaisie, le Myanmar, la Mongolie, les Philippines, la République de Corée, Singapour, la Thaïlande et le Vietnam.

tant qu'agent intermédiaire entre le demandeur et l'OMI, le coordinateur doit réunir les informations nécessaires à l'élaboration du programme et travailler sur l'exécution des décisions prises par le CCT. Le coordinateur est dans un premier temps chargé d'identifier les besoins sur le terrain : en collaboration avec les États, les organisations régionales et l'ensemble des acteurs du transport maritime, sa mission principale est donc de développer un réseau de coopération visant à définir les carences. Ensuite, le coordinateur régional joue un rôle essentiel dans la planification de l'assistance, la coordination et le suivi de l'exécution des programmes de coopération technique. Par la délivrance régulière de rapport et la collecte de données au sein de son réseau, il permet la mise en place d'un suivi spécifiquement adapté. D'autre part, le représentant de l'OMI est chargé, par les organismes des Nations Unies, de la promotion du rôle et des compétences de l'Organisation dans l'évaluation des besoins d'une région. Sur place, le coordinateur doit donc apporter les informations nécessaires à l'évaluation de la situation : les ressources financières mises à disposition par les États, la région ou d'autres organisations internationales. L'objectif est ensuite le maintien et le développement des partenariats entre l'OMI, les gouvernements, les ONG, la société civile ou les acteurs privés du secteur maritime. Enfin, le coordinateur remplit une mission de représentation de l'Organisation dans les rencontres nationales ou régionales qui entrent dans son mandat. Si la présence régionale de l'Organisation est encore considérée comme limitée par les États membres, elle a permis un renforcement de son service d'assistance.

B.2- Les centres de formation

744. Le système de formation auquel est associée l'OMI s'appuie sur l'organisation de cours ponctuels²²⁶⁸, sur la participation à la mise en place d'instituts de formation²²⁶⁹ et sur un ensemble de trois établissements internationaux. La création des trois antennes mondiales de formation qui accueillent des ressortissants internationaux est unique. Les enseignements et les recherches menés au sein de ces établissements doivent permettre de doter les États des compétences nécessaires pour remplir leurs obligations au titre des conventions internationales qu'ils ont ratifiées. Le réseau est constitué de l'Université maritime mondiale (B.2.a), de l'Institut de droit maritime international (B.2.b) et de l'Académie maritime internationale (B.2.c).

²²⁶⁸ La liste des cours dispensés dans les cinq régions d'intervention du PICT figure dans le rapport biennal 2006-2007 présenté par le Secrétariat. TC 58/2, Programme intégré de coopération technique rapport biennal 2006-2007, note du Secrétariat, approuvé par le CCT lors de sa cinquante-cinquième session, le 4 avril 2008.

²²⁶⁹ L'OMI a favorisé la création en 1993 de l'École de la marine marchande de Mumbai en Inde, www.marinettrainingacademy.com (consulté en juin 2010).

B.2.a- L'Université maritime mondiale (UMM)

745. L'UMM a été inaugurée en 1983²²⁷⁰. Sa création est destinée à répondre aux nouveaux besoins qui résultent du développement des normes relatives au transport maritime²²⁷¹. Sa mission correspond au mandat de l'OMI et vise à former des personnels administratifs spécialisés dans le domaine maritime. Les compétences requises auprès des États, au sein des compagnies maritimes et de l'industrie portuaire se diversifient. Les connaissances techniques relatives à la navigation maritime ne sont plus suffisantes. L'élargissement des États membres de l'OMI a mis en évidence la pénurie de compétences dans certains États dépourvus d'une réelle tradition maritime²²⁷². A partir de ce constat, cette unité académique renforce les efforts de coopération technique en favorisant la transmission des savoirs et des technologies des pays développés vers les pays émergents²²⁷³.

746. Sont formés à Malmö des professeurs pour les écoles de marine marchande, les inspecteurs, les administrateurs, les techniciens managers, les inspecteurs accidents maritimes, les superviseurs maritimes, les spécialistes en architecture navale, en science marine et technologie navale et les personnels portuaires. L'objectif est donc de répondre aux besoins des États en matière d'expertise et de favoriser le développement d'un système de formation uniformisé à l'échelle internationale. Le maintien d'une telle offre de formation permet de répondre aux défis de la mondialisation mais aussi aux changements techniques et juridiques du domaine maritime²²⁷⁴. L'Université propose trois types de formation : quatre masters, deux programmes doctoraux, un diplôme supérieur spécialisé en assurance maritime, une antenne de consultation et des formations pour les professionnels. Certains

²²⁷⁰ La création de l'Université maritime mondiale a été approuvée par l'Assemblée en 1981 par la Résolution A 501 (12), Rés A 501 (12), Établissement d'une Université maritime mondiale de haut niveau à Malmö, 20 novembre 1981.

²²⁷¹ Son préambule dispose: « *In recognition of the vital need to constitute an international centre of excellence for advanced maritime training, capable of responding to compelling requirements- particularly in the developing countries –for highly qualified persons in maritime transport, a world maritime university has been founded in accordance with the present charter* »; Charte de l'Université maritime mondiale promulguée le 15 juin 1983 conformément à la Résolution A 501 (XII) adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 20 novembre 1981.

²²⁷² Le Secrétaire général, M. Srivastava, a largement œuvré pour la création de l'Université maritime mondiale ; elle constituait selon lui un élément essentiel à l'application des règles internationales édictées par l'OMI.

²²⁷³ La Charte prévoit : « *It shall be a fundamental objective of the University to provide the international maritime community, and in particular the developing countries, with a centre for high level maritime training and an effective means for the transfer of maritime technology from the developed to developing maritime nations.* », Charte de l'Université maritime mondiale art 2. Charte promulguée le 15 juin 1983 conformément à la Résolution A 501 (XII) adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 20 novembre 1981, p.1; Rés A 1030(26), Charte de l'Université maritime mondiale, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session en décembre 2009.

²²⁷⁴ Bernard FRANCOU enseignant à l'Université soulignait en ce sens les atouts de la formation proposée comme un « *partnership culture* » en accord avec le domaine maritime qui s'est internationalisé et qui requiert aujourd'hui une gestion intégrée. FRANCOU (B.), « L'Université maritime mondiale : une formation unique », *LRM*, 465, 2003, p. 6.

cursus sont organisés en partenariat avec d'autres écoles. Le mastère affaires maritimes combine formation et stage afin d'offrir aux étudiants les bénéfices d'un enseignement appliqué. Un mastère transport international et logistique est délivré par l'Université de Shanghai. Le Mastère sécurité maritime et gestion de l'environnement est proposé à la Dalian Maritime University en Chine²²⁷⁵. Un mastère de droit maritime est ouvert en collaboration avec l'Université de Lund en Suède. Les programmes doctoraux concernant les administrations maritimes sont basés à l'Université mère alors que ceux relatifs au droit maritime ou au droit commercial international sont menés à l'Université de Swansea²²⁷⁶. La mission de l'UMM conjugue ainsi formation et recherche pour le développement du droit international et le renforcement de son application.

747. L'UMM revendique une culture internationale au service d'un système de formation destiné à appuyer les engagements de l'OMI²²⁷⁷. Son fonctionnement impose donc son indépendance vis-à-vis de l'État d'accueil et un lien spécifique avec l'Organisation mère. Le statut de l'établissement encadre les relations avec la Suède qui accueille l'Université. Elle prévoit notamment une indépendance totale comparable au statut de toute organisation internationale établie sur un territoire national²²⁷⁸. Les liens avec l'OMI résident principalement dans son organisation et sa structure. L'UMM compte quatre organes directeurs : le Conseil des gouverneurs, le Conseil exécutif, le Conseil académique et le Recteur. Le Conseil des gouverneurs est composé de son Président et d'environ 70 représentants. Sa composition impose une représentation géographique des États membres de l'OMI selon des critères définis à l'article 12 de la Charte de l'UMM²²⁷⁹. Le Secrétaire général de l'OMI procède à la nomination de ses membres et sa décision doit être approuvée par le Conseil de l'Organisation. Des représentants des organisations et des programmes des Nations Unies, en lien avec le programme de formation, sont invités à présenter des membres ou à assister aux réunions du Conseil des gouverneurs en tant qu'observateurs. Le Conseil détermine les orientations de l'établissement et assure la liaison entre l'Université et

²²⁷⁵ Sur l'Université de Dalian voir notamment <http://english.dlmu.edu.cn/#>, consulté en février 2010)

²²⁷⁶ Sur les thématiques proposées dans le cadre des programmes de recherche, voir notamment : www.wmu.se (consulté en février 2010).

²²⁷⁷ Anonyme, WMU provides a network of maritime expertise, *Lloyd's List*, 3 mars 1998, p.

²²⁷⁸ Accord relatif à L'Université maritime mondiale signé à Londres le 16 octobre 1985, Nations Unies, Recueil des traités vol. 1409, I-n°23595, pp. 241-250.

²²⁷⁹ « *The Board shall be established on a broad geographical basis with due regard to major academic, scientific and educational trends and taking into account the principal fields of study and the overriding need to ensure adequate participation by persons with knowledge of the needs of developing countries, as well as with recognized expertise in maritime matters and in the solution of problems connected therewith.* », Charte de l'Université maritime mondiale promulguée le 15 juin 1983 conformément à la Résolution A 501 (XII) adoptée par l'Assemblée de l'OMI le 20 novembre 1981, p. 5.

l'Organisation. Un rapport d'activité doit notamment être annuellement présenté²²⁸⁰. Le Comité exécutif, nommé pour deux ans, comprend le Président, un représentant du Secrétaire général de l'OMI et sept membres du Conseil des gouverneurs. Sa composition restreinte permet une prise de décision plus rapide concernant l'exécution des décisions de l'organe directeur et les questions relatives à la gestion financière de l'établissement. L'Université comprend aussi un recteur et un Conseil académique chargés d'exécuter les décisions prises par les organes délibérants.

748. En ce qui concerne son financement, les besoins de l'UMM²²⁸¹ ne peuvent être couverts par son organisation mère. Pour l'Université, initialement financée par le PNUD et la Suède, la diversification des sources de financement est devenue une priorité. En effet, l'investissement du PNUD ne concernait que la phase de démarrage et après dix années de fonctionnement, l'UMM a dû faire appel à de nouvelles sources de financement²²⁸². Aujourd'hui, l'Université est donc financée par les dons d'États, d'organisations et de fondations. Une partie de ses ressources provient aussi de son activité commerciale de conseil et de formation pour les professionnels. Le budget de l'Université s'élève à 10 millions de dollars et a substantiellement augmenté depuis sa création²²⁸³. La Suède, le Danemark, la Norvège, le Royaume-Uni, la France, l'Allemagne, le Japon, la Chine, les États-Unis, le Canada figurent comme les principaux donateurs avec des organismes tels que l'INMARSAT²²⁸⁴ ou encore l'ITF²²⁸⁵. Ces dons consistent soit en un versement direct au budget de l'Université soit par la mise à disposition de personnels ou la prise en charge des étudiants-stagiaires. La nature du financement de l'Université n'est pas sans conséquence sur son fonctionnement. L'établissement est soumis à une véritable politique de résultat qui implique un contrôle régulier de ses performances et de son action. Des audits sont donc régulièrement menés afin d'attester de la qualité des formations proposées au sein de l'Université²²⁸⁶.

749. En plus de 25 ans d'existence, l'Université a accueilli au total 2758 étudiants. La

²²⁸⁰ Charte de l'Université maritime internationale promulguée le 15 juin 1983 conformément à la Résolution A 501 (XII) adoptée par l'Assemblée de l'OMI lors de sa douzième session le 20 novembre 1981, Art. 16, p. 6.

²²⁸¹ Le budget de l'Université comprend deux grands postes : 60% sont attribués aux frais de fonctionnement et 40% aux dépenses liées aux séjours des étudiants.

²²⁸² MASSAC (G.), « L'Université maritime mondiale », *LRM*, 457, 2000, p. 4.

²²⁸³ En 1984, le budget de l'Université s'élevait à 3 600 000 dollars

²²⁸⁴ International Maritime Satellite Organization.

²²⁸⁵ FRANCOU (B.), « L'Université maritime mondiale : une formation unique », *LRM*, 465, 2003, p. 2.

²²⁸⁶ Deux audits ont été menés par l'Association européenne des universités : An institutional audit of the World maritime university par l'Association européenne des universités, novembre 1999; KELLY(J.), RITZ (R) et DAVIS (J), *A travers de nouveaux horizons*, mai 2004, www.wmu.se (consulté en juin 2010).

formation en 3^{ème} cycle représente 40% de l'activité de l'établissement et les formations professionnelles 60%²²⁸⁷. Le succès de cette institution souligne les bénéfices d'une formation internationale où 159 nationalités ont été représentées²²⁸⁸. Depuis 1983, plus de 1800 cadres de l'industrie maritime ont été formés²²⁸⁹. Par son intégration dans le réseau de l'enseignement supérieur dédié au domaine maritime, l'UMM entend combler les carences en personnel qualifié des pays émergents mais aussi pallier les limites de ses capacités d'accueil en établissant des partenariats avec d'autres établissements²²⁹⁰.

750. L'adoption de nouvelles conventions relatives à la navigation maritime augmente la complexité du droit relatif au transport maritime or l'expertise requise pour appréhender le droit maritime fait parfois défaut dans les pays en développement. Ce constat figure comme un facteur de l'application imparfaite des normes adoptées sous l'égide de l'OMI. Des efforts sont alors fournis sur la formation de juristes spécialisés susceptibles de contribuer à l'application plus stricte des standards internationaux²²⁹¹.

B.2.b- L'Institut de droit maritime international

751. L'Institut de droit maritime international (IDMI)²²⁹² est installé à Malte depuis 1989. Il renforce le dispositif académique du programme de coopération technique. Cet établissement est destiné à former des administrateurs capables de manier les conventions internationales toujours plus nombreuses et complexes. Les formations dispensées sont exclusivement axées sur l'expertise légale nécessaire à la mise à jour du droit national dans les pays liés par les conventions adoptées sous l'égide de l'OMI. Le programme s'adresse aux juristes, juges et avocats spécialisés dans le domaine maritime et est indistinctement axé sur les droits publics et privés relatifs au transport maritime.

²²⁸⁷ LAUBSTEIN (K.), « The year that's passed, the year to come », *WMUNews*, May 2007, p. 6

²²⁸⁸ 43% d'Asie, 27% d'Afrique, 12% d'Amérique latine et des Caraïbes, 11% du Moyen Orient et de l'Afrique du Nord et 7% d'Europe.

²²⁸⁹ FRANCOU (B.), « L'Université maritime mondiale : une formation unique », *LRM*, 465, 2003, p. 6 ; World Maritime University silver jubilee 1983-2008, www.wmu.se (consulté en juin 2010).

²²⁹⁰ L'UMM est membre de l'Association européenne des universités, de l'Association internationale des universités maritimes. Des partenariats spécifiques sont établis avec l'Université de Dalhousie au Canada, l'Université maritime de Dalian en Chine, l'Université de Kobe au Japon, l'Université de Lund en Suède, l'Université Paris I en France, l'Université de Shanghai, l'Université de Swansea au Royaume Uni et l'Université maritime Lloyd's.

²²⁹¹ Efthimios MITROPOULOS, le Secrétaire général de l'OMI souligne : « *the responsibility for managing the legal framework and to ensure that quality shipping prospers, depends in large measure on the knowledge and professional skills of lawyers and the role of IMLI's graduate as maritime law specialists in taking on this task, and probably many others in the future cannot be over emphasized.* », « IMO International Maritime law institute », 2005, Discours prononcé à Malte par le Secrétaire général de l'OMI le 14 mai 2005, www.imo.org, (consulté en juin 2010).

²²⁹² www.imli.org/, (consulté en juin 2010).

752. Devant l'inflation des conventions adoptées sous l'égide de l'OMI et considérant que le droit international n'est effectif que s'il est rigoureusement relayé dans l'ordre interne des États, l'Institut doit permettre de former des juristes capables d'appréhender la complexité du droit international relatif au transport maritime. Les pays émergents sont principalement ciblés afin d'assurer, par la coopération technique, la transposition des normes internationales dans les législations nationales²²⁹³. Par les programmes académiques, les fondateurs de l'IDMI ont souhaité développer un réseau mondial de « maritimistes » capables d'inciter leurs États à appliquer les standards internationaux en les intégrant aux administrations nationales. Cette initiative ne crée aucune obligation ou sanction envers les États qui envoient des ressortissants dans cet Institut. L'enjeu est en revanche de renforcer la culture de la sécurité²²⁹⁴ et d'assurer l'application du droit international par une action volontaire des États influencés par les professionnels formés à Malte.

753. L'Institut propose un mastère de droit international maritime, un programme doctoral et un diplôme avancé en droit maritime international. Le programme de mastère s'appuie sur l'expertise des professeurs et leur diversité culturelle. Il porte sur le droit de la mer, le droit de l'environnement et le droit du transport maritime. Cette formation complète est spécifiquement destinée aux ressortissants des pays en développement. L'institut propose aussi un programme pour le cadre de docteur en philosophie du droit maritime international. Enfin, l'Institut a mis en place en 2005 un diplôme avancé de droit maritime international qui s'adresse particulièrement aux professionnels. Devant la complexification du droit relatif au transport maritime, cette initiative permet aux professionnels du secteur maritime de bénéficier d'une formation rapide de remise à jour de leurs connaissances.

754. Depuis sa création, l'Institut a contribué à la formation de 396 étudiants représentant 110 nationalités différentes. Sur le modèle de l'UMM, le budget de l'IDMI est tributaire de donations volontaires. La liste des donateurs est impressionnante et ses ressources sont complétées par des consultations juridiques menées dans un but commercial et destinées à appuyer l'application des normes émanant de l'OMI²²⁹⁵. L'intégration de l'Institut dans des

²²⁹³ Comme le mentionne la plaquette de présentation de l'Institut : « *it encourages research and other appropriate programmes for enhancing the contribution of maritime law and legislation, and the effective global implementation of treaties and other international instruments, to the attainment of the international goal of improved safety at sea, efficiency in maritime navigation, and related activities and the prevention of marine pollution* », <http://reocities.com/Eureka/1118/#institute>, (consulté en février 2010).

²²⁹⁴ Cet objectif figure explicitement dans le plan stratégique de l'Organisation, il s'agit pour l'OMI de recenser les facteurs qui influent sur la culture de sécurité et de sûreté, Rés A 900/21, Objectif de l'Organisation pour les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 25 novembre 1999.

²²⁹⁵ A 26/18(b), Programmes de formation maritime, Rapport sur l'Institut de droit maritime international de l'OMI, Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 29 septembre 2009.

programmes nationaux ou régionaux contribue à multiplier ses ressources pour un financement durable. Chaque année, l'Organisation finance les études de quatre étudiants originaires d'États en développement membres de l'OMI. L'objectif visé est de fournir des experts susceptibles de faciliter l'incorporation des conventions internationales dans les ordres internes. Ensuite, en collaboration avec la NIPPON FOUNDATION, l'IDMI a développé un programme spécifique « *Human resources Development Project for the advancement of a More effective legal order for the Oceans* ». Son objectif est avant tout de contribuer à la promotion, l'adoption, l'intégration et l'application effective des conventions maritimes internationales. Il vise d'autre part à réunir les conditions d'une participation plus importante des pays en développement aux négociations des instruments internationaux. Depuis son lancement, ce projet a permis de diplômer 36 juristes originaires de 23 États différents. La contribution de l'Institut au programme « *Euro-Med Cooperation on Maritime Safety and Prevention of Pollution from Ships-SAFERMED*²²⁹⁶ » a rendu possible l'accueil de 10 étudiants envoyés par des États méditerranéens. Enfin, un partenariat avec l'ITF seafarers trust engagea le développement du programme « *The Human Dimension in International Maritime Law : Seafarers'rights* » qui s'articule autour de deux phases : le premier volet consiste à développer au sein de l'Institut les recherches relatives au droit des marins et le second volet prévoit le financement de deux étudiants en maîtrise.

755. Avec l'UMM et l'IDMI, l'OMI dispose d'un programme de formation complet destiné aux administrateurs et gestionnaires du secteur maritime. La prise en compte de l'élément humain et des disparités entre les niveaux de formation ont incité d'autre part à internationaliser la formation maritime technique par la création de l'Académie maritime internationale.

B.2.c- L'Académie maritime internationale

756. Le troisième pilier de cette structure pédagogique est l'Académie maritime internationale (AMI). Créé en 1989, cet établissement forme, sur la base de cours types élaborés par l'OMI, les personnels maritimes des pays émergents. Objet d'une importante réorganisation, l'accueil des étudiants a été interrompu à Trieste et une nouvelle Académie maritime internationale pour la sécurité, la sûreté et l'environnement (IMMSEA) a été créée à Gênes par le Ministère italien des affaires étrangères et la province de Gênes afin de dispenser

²²⁹⁶ Institué par l'Union Européenne, le programme SAFERMED est mené dans le cadre du REMPEC. Ce programme vise à assurer l'harmonisation de l'application des conventions internationales dans les États riverains de la Méditerranée.

une formation spécialisée dans le domaine maritime. L'objectif de la formation proposée est de renforcer les capacités des administrations maritimes. L'IMSSEA est une organisation à but non lucratif qui dépend de l'Académie italienne de la marine marchande ; son financement repose sur une contribution du Ministère italien des affaires étrangères et un soutien financier de 150000 euros de la province de Gênes et de bailleurs de fonds locaux. Dans ce cadre, l'OMI a financé la participation de sept étudiants de pays en développement au cours sur l'application des instruments par l'État du pavillon²²⁹⁷. Lors de sa première année de fonctionnement, l'IMMSEA a formé 72 ressortissants de 27 pays.

757. La mise en place du PICT a donc permis à l'OMI d'inciter à l'application des instruments internationaux. Depuis l'aide aux États jusqu'à la formation des personnels, la coopération technique est un moyen effectif d'accompagner la mise en œuvre des instruments internationaux. Dans ce cadre, l'action de l'Organisation est purement incitative et peu efficace pour lutter contre la navigation sous normes. Sur le modèle de l'OACI ou de l'OIT, certains membres ont alors engagé des négociations sur la mise en place d'un système de vérification.

SECTION II : RENFORCEMENT NOVATEUR DES MÉCANISMES DE CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES NORMES OBLIGATOIRES

758. Comme nous l'avons constaté, le processus d'application des normes internationales impliquent plusieurs acteurs à des niveaux différents: les États, les organisations reconnues, les compagnies maritimes et les gens de mer. L'action de l'Organisation repose exclusivement sur le principe de souveraineté de ses membres à part entière et ne peut s'adresser qu'aux États. L'élaboration de normes non contraignantes et l'absence de pouvoir de sanction conduisent à fragiliser les normes internationales relatives à la navigation maritime et imposent à l'OMI, dans le cadre de sa relation exclusive avec ses membres à part entière, le renforcement des dispositifs internationaux d'application des normes négociées entre les États. Dans ce cas de figure, la liberté laissée aux États conformément au principe de souveraineté entraîne parfois le non-respect des normes internationales qui dépendent de leur intégration dans l'ordre interne. Dans ce contexte, la responsabilisation des États passe nécessairement par l'activation de nouveaux moyens fondés sur la surveillance²²⁹⁸. Soumise à

²²⁹⁷ A 26/18 c, Programmes de formation maritime, Rapport sur l'Académie maritime internationale pour la sécurité, la sûreté et l'environnement (IMSSEA), Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 28 septembre 2009.

²²⁹⁸ Dans ce sens, la Conférence ministérielle sur le transport intitulée « Un nouveau défi pour un transport respectueux de l'environnement » devait permettre à une vingtaine d'États dont deux figurent dans le classement

l'approbation des États, la démarche de l'OMI a été nécessairement progressive et scindée en plusieurs étapes : la codification des obligations étatiques (PARAGRAPHE I) et la mise en place d'un programme d'audit (PARAGRAPHE II).

PARAGRAPHE I: LA CODIFICATION DES OBLIGATIONS ÉTATIQUES

759. L'approche stratégique de l'OMI pour un plus large respect de ses normes consiste à identifier les mesures nécessaires à une application plus stricte de celles-ci. Cette stratégie émane des priorités de l'Organisation définies dans son plan d'action qui vise à « *accorder la plus haute priorité à la promotion de la mise en œuvre des normes et des règles internationales adoptées par l'Organisation en vue de renforcer la sécurité maritime et de prévenir et combattre la pollution des mers par les navires, ainsi que de résoudre les questions juridiques y relatives* »²²⁹⁹. Sa démarche s'est alors articulée en deux étapes puisque l'institutionnalisation d'un sous-comité dédié à l'application des normes contraignantes (A) devait rapidement permettre l'adoption de différents codes de référence (B).

A- L'institutionnalisation du Sous-comité de l'application des instruments obligatoires par l'État du pavillon

760. En 1992, lors de la soixantième session du CSM, ses membres exprimèrent leur volonté de former en lien avec le CPMM un sous-comité capable de combiner les efforts des deux comités techniques pour une meilleure application des normes obligatoires. C'était une nouvelle structure flexible qui s'adaptait sur décision des comités techniques à son programme de travail et dont la mission originelle reposait sur sept points : identifier l'ensemble des obligations qui pèsent sur les États du pavillon, évaluer le niveau d'application des conventions OMI, identifier les domaines qui posent le plus de difficultés aux États du pavillon, évaluer les problèmes d'implication des États Parties aux conventions en tant qu'État du port, État côtier et État formateur de personnels navigants, déterminer les raisons du non-respect des engagements, émettre des propositions pour assister les États Parties et enfin surveiller les actions correctives menées. Si, au moment de la création du

des dix plus grands pavillons d'échanger des points de vue et des renseignements susceptibles de mettre en évidence les problèmes liés à l'application des normes de transport maritime. Ce rassemblement visait d'autre part à renforcer la coopération internationale. La Déclaration ministérielle sur la prévention de la pollution des mers et le Plan d'action furent adoptés à l'unanimité bien que les débats aient reflété le désaccord des États sur la façon d'éliminer les navires dits « sous normes ». Comme le soulignait le Japon chargé du rapport final de la rencontre, plusieurs points suscitaient des divergences : l'application nécessaire des conventions de l'OMI par les États du pavillon, la coopération dans le cadre de l'OMI pour l'élimination des navires inférieurs aux normes, le programme de vérification de l'OMI, la concertation des sociétés de classification, des propriétaires de navires et des exploitants et l'importance de l'élément humain trop souvent négligé.

²²⁹⁹ Res A 900(21), Objectifs de l'Organisation dans les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 1^{er} novembre 1999.

Sous-Comité d'application des États du pavillon (FSI²³⁰⁰), le Secrétaire général de l'Organisation établit un lien entre les compétences du nouveau Sous-comité et l'action en faveur des États en développement²³⁰¹, il ne faisait aucun doute que son action concernait l'ensemble des États Parties aux conventions internationales. A ce stade, il était d'ailleurs essentiel de souligner que l'objectif de ce comité n'était pas, contrairement aux autres organes techniques, d'inciter à la ratification des conventions ni même à l'adoption de nouveaux textes mais de faire appliquer les normes qui s'imposaient aux États. Dans ce sens, cette initiative s'inscrit dans les programmes fixés par les résolutions A 500²³⁰² et A 777²³⁰³ et révolutionnait la démarche de l'Organisation.

761. Dès 1993, le travail effectué par le Sous-comité contribua à l'adoption de recommandations aux États du pavillon. Ces dernières étaient principalement ciblées sur l'application des conventions SOLAS, MARPOL, LL et STCW²³⁰⁴. Les principes généraux relatifs au rôle de l'État du pavillon s'appuyaient sur un ensemble de mesures applicables aux textes nationaux²³⁰⁵, aux infrastructures de l'État²³⁰⁶, aux conditions de délégation à des organismes reconnus²³⁰⁷ et à la mise en place de programmes d'évaluation des performances²³⁰⁸. Très succinctes, ces directives ont été largement étoffées avec l'adoption en 1997 de la Résolution A 847²³⁰⁹. Sur le fondement de la CMB²³¹⁰ et des conventions OMI, le

²³⁰⁰ FSI correspond au titre anglais du Sous comité Flag State Implementation.

²³⁰¹ Le Secrétaire général de l'Organisation soulignait alors que *“the effectiveness of IMO safety and pollution prevention instruments depends primarily on the effective and consistent application and enforcement of their requirements by states party to them. There is an increasing awareness that States have experience difficulties in complying fully with the provisions of the said instruments...The Work of the new sub-committee, as its primary objective, the identification of measures necessary to ensure effective and consistent global implementation of IMO instruments, paying particular attention to the special difficulties faces by developing countries in this respect”*, T4/8.03, Lettre du Secrétaire général de l'OMI, 11 janvier 1993.

²³⁰² Rappelons que la Résolution A 500 confère une haute priorité aux questions relatives à la mise en œuvre des instruments de l'OMCI et favorise une approche pragmatique pour l'élaboration des nouvelles normes, A 500(XII), Objectifs de l'Organisation dans les années 1980, adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session le 20 novembre 1981.

²³⁰³ Rappelons que la Résolution A 777 appelle les comités techniques à revoir leur méthode de travail dans le respect des objectifs établis par la Résolution A 500, Res A 777(18), Méthodes de travail et organisation des travaux au sein des comités et de leurs organes subsidiaires, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993.

²³⁰⁴ La Résolution précise que *« these guidelines are intended to provide flag states with a means to establish and maintain measures for the effective application and enforcement of relevant instruments. Flag state controls may need to be supplemented with more extensive measures as appropriate, based on the size, number and type of vessels in its fleet. In implementing these guideline, flag states are encourages to inform IMO of any difficulties experienced in complying with these guidelines and to apply when necessary for technical assistance.»*, Res A 740 (18), Interim guidelines to assist flag states, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session, le 4 novembre 1993.

²³⁰⁵ Résolution A 740 (18), op cit, Section 2.1

²³⁰⁶ Résolution A 740 (18), op cit, Section 2.2

²³⁰⁷ Résolution A 740 (28), op cit, Section 2.3

²³⁰⁸ Résolution A 740 (18), op cit, Section 2.4.

²³⁰⁹ Rés A 847(20), Recommandations pour assister les États du pavillon dans l'application des instruments de

constat est empreint de prudence et l'Assemblée considère que « *some flag states have encountered difficulties in fully implementing and in ensuring that prompt and timely surveys are conducted. Reasons for these difficulties include finances, personnel and technical expertise, delegation of authority, division of responsibilities and inadequate supervision of bodies acting on behalf of the flag state* ». Les recommandations de l'Assemblée relative à la mise en œuvre des normes distinguent deux étapes fondées sur la nuance anglaise entre « *implementation* » et « *enforcement* » : le premier terme fait référence au respect des obligations de l'État du pavillon découlant des conventions auxquelles il est partie; la seconde notion recouvre les mécanismes de contrôle de la mise en œuvre des dispositifs conventionnels par les acteurs du secteur maritime. Concernant les mesures initiales lors de l'entrée en vigueur d'une convention, la Résolution apporte des précisions sur les mécanismes dans le cadre de la Convention STCW²³¹¹. Quant aux délégations aux organismes reconnus, les recommandations telles que révisées requièrent la mise en place de structures de suivi de leurs activités dans le cadre de leurs missions déléguées²³¹². L'accent est surtout porté sur l'entretien du lien entre l'État du pavillon et le navire. Ces recommandations sont, en ce sens, l'occasion pour l'OMI de souligner sa conception du lien substantiel mentionné dans la CMB. La Résolution précise notamment que l'État du pavillon « *should take all necessary measures to secure inobservance of international rules and standards by ships flying their flag so as to ensure compliance with their international obligations.* »²³¹³. Le contenu des recommandations insiste ensuite principalement sur l'effectif et la qualification des personnels chargés du suivi. Cet ensemble de dispositions est alors accompagné d'un plan de structuration de la législation nationale pour la mise en œuvre des conventions SOLAS, MARPOL, LL et STCW. Ce plan s'appuie sur une liste de domaines qui renvoie aux Directives pour le droit maritime éditées par les Nations Unies.

l'OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 1 décembre 1997.

²³¹⁰ Cette modification correspond à l'entrée en vigueur de la CMB le 16 juin 1994. La Résolution précise : « *Under the provisions of the United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS) and of the above IMO conventions, Administrations are responsible for promulgating laws and regulations and for taking all other steps which may be necessary to give these instruments full and complete effect so as to ensure that, from the point of view of safety of life at sea and protection of the marine environment, a ship is fit for the service for which it is intended.* »

²³¹¹ Résolution A 847 (20), op cit, Para 5.5.

²³¹² Résolution A 847 (20), op cit, Para 4.2.

²³¹³ Selon la Résolution, ces obligations comprennent entre autres : « *prohibiting ship flying their flag from sailing until such ships can proceed to sea in compliance with requirements of international rules and standards ; the periodic inspection of ships flying their flag to verify that the actual state of the ship and its crew is in conformity with the certificates it carries ; instituting proceedings against ships their flag which have violated international rules and standards, irrespective of where the violation has occurred ; and providing in national laws and regulations for penalties of adequate severity to discourage violation of international rules and standards by ships flying their flag.* », Rés A 847 (20), op cit, para5.2.

762. La troisième étape de ce cheminement a consisté en la mise en place d'un système d'autoévaluation des États du pavillon. En effet, plusieurs délégations ont évoqué la nécessité d'orienter l'action du Sous-comité non plus uniquement vers les besoins d'assistance mais vers la nécessité de responsabiliser les États²³¹⁴. En s'appuyant sur le critère de la performance des États, cet outil pouvait stimuler l'action en faveur du respect des standards internationaux. En effet, l'apport de ce dispositif était d'allier la performance à la qualité pour contester une approche où la performance renvoyait exclusivement à la rentabilité. Après des négociations très lourdes, le projet engagé en 1996 n'aboutit qu'en 1999 à l'adoption de la Résolution A 881 sur l'autoévaluation des États du pavillon²³¹⁵. La Résolution souligne que le suivi de la mise en œuvre des conventions adoptées sous ses auspices est intégré dans le mandat de l'Organisation. Sur cette base, l'autoévaluation des performances doit permettre de déceler la faiblesse des dispositifs de l'OMI et les difficultés des États. De la communication des résultats à l'OMI dépend l'efficacité de ce dispositif or la transmission des données n'est pas obligatoire mais volontaire. Finalement, si le système mis en place respectait l'autonomie des États, il n'a pas constitué une base suffisamment solide pour que s'établisse un véritable système de contrôle des États membres. Forts de cette première tentative, les États membres durent procéder par étapes et clarifier dans un premier temps le rôle des États dans la mise en œuvre des normes obligatoires.

B- Codification des obligations découlant des instruments obligatoires

763. Aujourd'hui les efforts de codification des obligations des États concourent aux travaux de l'Organisation pour renforcer l'efficacité de ses dispositifs. Depuis la création du Sous-comité FSI, cette démarche est fondée sur l'adoption d'un code général (B.1) et de codes spécifiques (B.2).

B.1- Le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI

²³¹⁴ « The work of the sub-committee on flag state implementation : an overview », 2003, www.imo.org.

²³¹⁵ Après l'adoption des recommandations pour assister les États du pavillon, le Sous-comité forma un groupe de travail sur l'évaluation des performances des États du pavillon afin de trouver un consensus entre les partisans d'un contrôle étroit des États du pavillon, avec l'établissement d'une liste blanche et d'une liste noire, et les opposants à tout nouveau mandat de l'OMI sur le contrôle des États. Une fois l'objectif de cette évaluation clairement défini par le Sous-comité, ce dernier a renvoyé les discussions auprès du CSM et du CPMM dont il dépend. Au prix d'une acceptation restreinte du rôle de l'OMI dans la mise en place de telles évaluations, les comités ont finalement trouvé un accord en adoptant la proposition de la France. Selon cette dernière, l'objectif de ce formulaire était de servir dans un premier temps à aider les États du pavillon à dresser un bilan de leur fonctionnement et de leur permettre d'évaluer leurs difficultés pour prendre les mesures appropriées ou recevoir une assistance en vue de résoudre les problèmes identifiés. Sur les débats au sein du Sous-Comité FSI voir notamment: ROACH (J.A.), Alternatives for achieving flag state implementation and quality shipping, in NORDQUIST (M.H.) et MOORE (J.N) (Ed.), *Current maritime issues and the international maritime organization*, La Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1999, p.153.

764. Suite à la catastrophe de l'*Erika* en 1999, les travaux de l'Organisation furent fortement stimulés. En effet, confrontés à une forte réaction de la Communauté européenne, les membres de l'OMI ne pouvaient pas rester inactifs, ils devaient nécessairement envoyer un signal fort pour lutter contre la navigation sous normes. L'intervention de la Commission du développement durable des Nations Unies accrut la pression sur l'Organisation²³¹⁶. La programmation du plan de travail et la confirmation de leur priorité en 2002 ouvrit la voie à la mise en place d'un système de renforcement de l'application des instruments obligatoires qui constituaient le niveau minimum de réglementation que les États s'étaient engagés à respecter²³¹⁷. Le CSM confia au Sous-comité un ensemble de travaux. Parmi les sept priorités définies²³¹⁸, figurait l'axe de travail qui aboutit à l'adoption en 2007 du Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI²³¹⁹. Avec son adoption, les membres de l'OMI souhaitèrent lister les obligations des États qui découlaient des conventions internationales les plus généralement acceptées. Outre cette adoption remarquable, les efforts de codification se sont généralisés et concernent aujourd'hui les acteurs principaux de la mise en œuvre des normes OMI que sont les inspecteurs et les sociétés de classification.

765. Durant sa 11^e session en avril 2003, le FSI adopta une proposition relative à l'élaboration d'un nouveau Code pour la mise en œuvre des instruments de l'OMI. L'objectif visé était de préciser les mesures qui incombaient aux États du pavillon Parties aux conventions OMI. Ainsi, la Résolution visait globalement toutes les défaillances des États dans l'encadrement de leur flotte ; elle réaffirme que « *c'est aux États qu'il incombe en*

²³¹⁶ Les résolutions de l'OMI s'appuient sur les engagements pris au sein de la Commission du développement durable des Nations Unies qui précise « *the commission notes that although significant progress has been made in developing global and regional agreements and programmes of action related to the conservation and sustainable use of the oceans and seas, much more needs to be done to effectively implement these agreements and programmes. To promote this, the Commission invited relevant intergovernmental bodies to review, in accordance with their respective mandates, the status of international agreements and programmes of action in their areas of work, as well as obstacles to more effective implementation, and to propose possible actions that could be taken to promote wider acceptance and implementation.* », World Summit on Sustainable Development Johannesburg, South Africa 26 August - 4 September 2002 <http://www.un.org/esa/dsd/index.shtml>.

²³¹⁷ La Résolution A 914 demande au « *Comité de la sécurité maritime et au Comité de la protection du milieu marin, sous la coordination du Conseil, d'envisager des mesures propres à renforcer plus encore l'application des instruments par l'État du pavillon dans le cadre de la promotion d'une culture axée sur la sécurité et d'une prise de conscience de l'environnement dans toutes les activités menées par l'Organisation, laquelle est mentionnée dans la résolution A 900(21)* », Rés A 914 (22), Mesures visant à renforcer plus encore l'application des instruments par l'État du pavillon, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 22 janvier 2002.

²³¹⁸ MSC73/WP.14 Suite à la catastrophe de l'*Erika*, le CSM chargea notamment le FSI : « *continue to promote the uniform and effective implementation of rules, regulations and guidelines by all parties concerned for the safe transport of cargoes in general, and of polluting cargoes in particular would not require to be considered under a specific item since it is covered by the continuous work of the Sub-committee in general.*

²³¹⁹ Rés A 973 (24). Cette résolution a été révisée en 2007 (Rés. A 996 (25)) adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session en 2007 et Rés. A. 1019 (26), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session en 2009.

dernier ressort de mettre en place un système adéquat et efficace pour exercer un contrôle sur les navires autorisés à battre leur pavillon et s'assurer qu'ils satisfont aux règles et réglementations internationales pertinentes eu égard à la sécurité et à la sûreté maritimes et à la protection du milieu marin. ». L'utilisation du terme « *dernier ressort* » correspond au rôle de l'État du pavillon qui exerce sur ses navires une compétence exclusive sinon privilégiée sans pour autant reprendre ou préciser les termes contenus dans la CMB. Le Code revient en revanche sur les termes de la Résolution A 973 qui spécifient qu'au-delà de cette compétence des États du pavillon, « *les États, en leur qualité d'État du port ou d'État côtier, ont d'autres obligations et responsabilité en vertu du droit international applicable eu égard à la sécurité et à la sûreté maritimes et à la protection du milieu marin* ». Ce texte de référence représente le document principal des travaux effectués par le Sous-comité que, par son nom, on destine improprement à l'application des États du pavillon²³²⁰. Il est ainsi précisé dans les premières dispositions du Code : « *Pour des raisons géographiques ou circonstancielles, certaines administrations auront un rôle plus important en tant qu'État du pavillon qu'en tant qu'État du port ou État côtier, alors que d'autres interviendront davantage en tant qu'État du port ou État du pavillon. Ce déséquilibre ne diminue en rien les devoirs qui sont les leurs en leur qualité d'État du pavillon, d'État du port ou d'État côtier.* »

Conformément à son mandat, le Sous-comité propose dans les dispositions du code une définition d'une stratégie d'application des conventions dans chaque État ; elle comprend :

« - *l'application et le contrôle du respect des instruments internationaux obligatoires pertinents ;*

-l'adhésion aux recommandations internationales ;

-le maintien à l'étude et vérification permanente du succès avec lequel l'État s'acquitte de ses obligations internationales ;

-réalisation, suivi et amélioration de la performance et de la capacité générales en matière d'organisation »

Le principal mérite de cette formulation est sans doute la référence explicite aux résolutions techniques élaborées par les comités techniques de l'Organisation ou par ses organes centraux. Ensuite, l'accent mis sur le contrôle et le suivi des performances montrent le maintien de la vigilance pour le respect des normes obligatoires. Appliquée à l'État du pavillon, cette recommandation suppose nécessairement la continuité du lien substantiel induite par la CMB sans qu'elle soit explicitement mentionnée à son article 94.

²³²⁰ Sur le nom du Sous-comité voir notamment The work of the sub-committee on flag state implementation, an overview, 2003, www.imo.org.

766. Les instruments obligatoires traités par le code sont : la Convention SOLAS de 1974 avec ses Protocoles de 1978 et 1988, la Convention MARPOL de 1973 avec ses Protocoles de 1978 et 1997, la Convention STCW 1978, la Convention sur les lignes de charge de 1966 avec son protocole de 1988, la Convention internationale sur le jaugeage des navires et la Convention COLREG de 1972. Ainsi, l'ensemble des normes obligatoires de l'OMI n'a pas été intégré aux dispositions du Code, la prise en compte des obligations des autres conventions de l'OMI a été progressive car le Code a vocation à s'étoffer. Tous les textes auxquels le code fait référence enregistrent un taux de ratification très important ce qui justifie leur pertinence²³²¹.

767. Le Code comprend en outre des dispositions générales destinées à tous les États indépendamment de leur qualité et trois parties supplémentaires qui détaillent les obligations des États selon qu'ils sont États du pavillon, États côtiers ou États du port. L'ensemble de ces dispositions est complété par six annexes qui répertorient sous forme de tableaux les obligations des États contenues dans chaque texte de référence²³²². Ainsi, sans être novateur, le Code constitue un outil intéressant à plusieurs égards: tout d'abord, il offre une vision globale bien que limitée des obligations étatiques ; ensuite, sur l'action du Sous-comité FSI, il permet de dresser un premier bilan positif qui justifie le maintien de ses efforts de codification.

B.2- Les codes subsidiaires

768. L'adoption du Code d'application des instruments obligatoires offre une vision globale du rôle des États dans la mise en œuvre du droit élaboré par l'OMI. Son dispositif s'appuie sur des recommandations plus anciennes qui préfiguraient l'évolution vers une plus grande transparence de l'action des États.

769. Le plus important de ces codes est sans doute le Code des normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un

²³²¹La Convention SOLAS 1974 réunit 94% de la flotte mondiale, le Protocole SOLAS de 1978 concerne 67% d'États membres, celui de 1988 55%, la Convention MARPOL de 1973 88%, son Protocole de 1997 33%, la Convention STCW 91%, la Convention LL 94%, son Protocole de 1988 53%, la Convention sur le jaugeage 89% et la Convention COLREG 91%, A26/21, Rapport sur l'état des conventions et des autres instruments multilatéraux à l'égard desquels l'organisation exerce des fonctions, document de l'Assemblée rédigé par le Secrétariat le 12 octobre 2009.

²³²² Annexe 1 : obligation incombant aux gouvernements contractants ; annexe 2 : obligations propres aux États du pavillon, annexe 3 : obligations propres aux États côtiers, annexe 4 : obligations propres aux États du port, annexe 5 : instruments rendus obligatoires en vertu de conventions de l'OMI et annexe 6 : récapitulatif des amendements aux instruments obligatoires pris en considération dans le code.

incident de mer. Le Code général y fait plusieurs fois référence²³²³ ce qui montre l'importance de ces rapports dans l'application et l'efficacité des conventions internationales. Ainsi, les conventions SOLAS, MARPOL, LL ou celle sur la gestion des eaux de ballast confient aux États du pavillon la charge d'effectuer un rapport lorsqu'un accident maritime grave survient²³²⁴. L'État côtier jouit aussi d'un droit d'enquêter qui découle de l'exercice de sa souveraineté sur la mer territoriale et la zone contiguë conformément à l'article 2 de la CMB. L'Organisation entend utiliser ces rapports non pas pour engager les responsabilités civile, pénale ou administrative mais afin d'appuyer ses travaux sur les circonstances de fait et d'apporter un remède aux limites du système²³²⁵. En 2009, l'adoption de ce Code a été cohérente compte tenu de l'intérêt déjà ancien de l'OMI pour les enquêtes²³²⁶ et du

²³²³ Comme au paragraphe 41 qui stipule : « *les accidents des navires devraient faire l'objet d'une enquête et d'un rapport conformément aux conventions pertinentes de l'OMI et aux directives élaborées par l'OMI.* » cette disposition renvoie à une note qui précise « *se reporter au code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, adopté par l'Organisation par la Résolution A 849, telle que modifiée par la résolution A 884 (21) et au code des normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident ou un incident de mer, tel qu'il pourrait être adopté par l'Organisation* », Rés A. 996 (25), Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 15 janvier 2008.

²³²⁴ Les dispositions de ces conventions sont reprises dans la CMB qui stipule: « *Chaque État ordonne l'ouverture d'une enquête, menée par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées, sur tout accident de mer ou incident de navigation survenu en haute mer dans lequel est impliqué un navire battant son pavillon et qui a coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre État, ou des dommages importants à des navires ou installations d'un autre État ou au milieu marin. L'État du pavillon et l'autre État coopèrent dans la conduite de toute enquête menée par ce dernier au sujet d'un accident de mer ou incident de navigation de ce genre.* » CMB, art. 94

²³²⁵ La proposition de MSC mentionne clairement : « *considérant que les enquêtes sur les accidents et les incidents de mer et l'analyse appropriée de ces événements permettraient de mieux cerner le rapport de cause à effet des accidents et de prendre des mesures correctives, y compris d'améliorer la formation, aux fins de renforcer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la protection du milieu marin* », Rés MSC 255 (84), Adoption du code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents, adoptée par le CSM lors de sa quatre-vingt-quatrième session le 16 mai 2008. Notons que dans la Convention LL de 1966, les enquêtes se destinaient déjà à orienter ses modifications futures, l'article 24 stipule, dans ce sens, « *chaque administration s'engage à effectuer une enquête au sujet de tout accident survenu aux navires dont elle a la responsabilité et qui sont soumis aux dispositions de la présente convention, lorsqu'elle estime que cette enquête peut aider à déterminer les modifications qu'il serait souhaitable d'apporter à ladite convention. Chaque gouvernement s'engage à fournir à l'Organisation tout renseignement utile sur les résultats de ces enquêtes. Les rapports ou les recommandations de l'Organisation fondés sur ces renseignements ne révèlent ni l'identité ni la nationalité des navires en cause et n'attribuent en aucune manière la responsabilité de l'accident à un navire ou à une personne, ni ne laissent présumer cette responsabilité* », Convention LL 1966, art. 24.

²³²⁶ Dès 1968, l'OMI adoptait une Résolution intitulée « *Participation aux enquêtes officielles concernant les accidents de mer* ». Ensuite ses recommandations ont été mises à jour régulièrement: en 1975 avec la Résolution A 322(IX), Enquêtes à mener en cas d'accidents de mer, en 1979 avec les Résolutions A 440 (XI) sur les échanges de renseignements aux fins d'enquête sur les accidents maritimes et A 442 (XI) sur les personnels et ressources matérielles dont doivent disposer les Administrations pour effectuer les enquêtes sur les accidents et sur les infractions aux conventions et en 1989 avec la Résolution A 637 (16) sur la coopération lors des enquêtes sur les accidents de mer. En 1997, l'Assemblée adopte la fusion des résolutions adoptées depuis 1968 dans le Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, voir Rés A 849 (20), Code pour la conduite des enquêtes sur les accidents et les incidents de mer, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997. Cette résolution a été amendée par la Résolution A 884 (21) adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 25 novembre 1999.

mouvement de codification destiné à renforcer le dispositif de surveillance du respect des obligations conventionnelles. Sa conception classique est composée de trois parties : les dispositions générales, les normes obligatoires et les pratiques recommandées. En premier lieu, le code revient sur la définition d'une enquête de sécurité maritime comme « *une enquête menée dans le but d'éviter que des accidents et des incidents de mer se reproduisent* ». Ainsi ciblée, la démarche des États doit respecter deux principes : d'une part l'application d'une méthodologie pour garantir l'efficacité du procédé d'investigation et d'autre part la communication des résultats à l'OMI pour assurer une large diffusion afin d'engager de nouvelles négociations. L'étendue des définitions des termes « accident » et « incident » nous renseigne sur les limites du champ d'application qui exclut explicitement l'« *acte délibéré ou une omission commise dans l'intention de porter atteinte à la sécurité d'un navire, à une personne ou à l'environnement* ». Cette énumération ne traduit pas une acceptation étroite des accidents puisque les termes « *dommages matériels subis par un navire* » ou « *dommages graves à l'environnement, ou possibilité de dommages graves à l'environnement, résultat des dommages subis par un navire ou des navires* » laissent à la discrétion des États la liberté d'engager un processus d'investigation. L'élargissement du champ d'application du Code aux incidents de mer confirme la volonté de l'Organisation d'étendre la base de données susceptible d'appuyer ses travaux futurs²³²⁷. La vertu des définitions posées par la première partie du Code est toutefois largement nuancée par les dispositions du chapitre 6 de la Partie II qui limitent l'obligation d'enquêter aux accidents de mer « *très graves* »²³²⁸. Ce qualificatif est systématiquement apposé à la notion d'accident ce qui traduit les limites appliquées aux dispositifs contraignants alors qu'il n'est pas utilisé dans les Conventions internationales de référence comme SOLAS²³²⁹ ou LL²³³⁰. La Convention MARPOL fait en revanche référence à la gravité de l'impact environnemental d'un accident en associant l'obligation d'enquêter à un accident ayant entraîné des « *conséquences néfastes très importantes* »²³³¹. Le Code insiste aussi sur la nécessaire coopération des États du

²³²⁷ Selon le Code : « *incident de mer désigne un évènement, ou une suite d'évènements, autre qu'un accident de mer, lié directement à l'exploitation d'un navire qui compromet ou, si l'on ne prend pas de mesures correctives, risque de compromettre la sécurité du navire, de ses occupants ou de toute autre personne ou de porter atteinte à l'environnement* », Rés MSC 255 (84), Adoption du code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents, adoptée par le CSM lors de sa quatre-vingt-quatrième session le 16 mai 2008).

²³²⁸ On entend par accident de mer très grave « *un accident de mer qui entraîne la perte totale du navire, des pertes de vies humaines ou des dommages graves à l'environnement* ».

²³²⁹ Convention SOLAS Partie B Visites et certificats règle 11.

²³³⁰ Convention LL art. 23.

²³³¹ Convention MARPOL art. 12.

pavillon concernés entre eux et de tout autre État « *ayant d'importants intérêts en jeu* »²³³². L'État qui mène l'enquête doit permettre la participation de tous les États ayant un intérêt à y contribuer bien que le terme « *dans la mesure du possible* » laisse supposer que l'État responsable peut décider de leur participation ou de leur exclusion²³³³. Les prescriptions obligatoires se limitent ensuite au cadre général des enquêtes dans le cas d'un accident de mer très grave en abordant les principes d'impartialité des enquêteurs, de concertation des différents États participant à l'enquête et de protection du statut des témoins. Les pratiques recommandées, qui peuvent concerner l'ensemble des enquêtes de sécurité maritime, s'attachent au cadre général mais aussi aux conditions de mise en œuvre de l'enquête. Les précisions apportées par cette troisième partie du code se fondent sur un ensemble de principes et un objectif précis²³³⁴. Sur les principes, ces enquêtes non obligatoires devraient être menées dans un souci d'impartialité, d'indépendance, d'exhaustivité, de coopération, de priorité par rapport aux autres enquêtes menées sur le sinistre et de disponibilité des informations. Le Code s'attache ensuite à l'objet de l'enquête en précisant que : « *pour identifier convenablement les facteurs déterminants, il faut réaliser dans les délais voulus une enquête méthodique, en allant bien au-delà des causes immédiates et en cherchant les causes profondes qui pourraient être éloignées du lieu de l'accident ou de l'incident de mer et qui risqueraient de provoquer à l'avenir d'autres accidents et incidents de mer. Les enquêtes de sécurité maritime devraient donc être considérées comme un moyen d'identifier non seulement les facteurs déterminants immédiats, mais également les défaillances qui pourraient exister dans l'ensemble de la chaîne des responsabilités* ». En associant ces dispositions au Code de l'application des instruments obligatoires de l'OMI, les États membres n'entendent pas créer de nouvelles obligations mais influencent le comportement et les méthodes de gestion de l'État du pavillon.

²³³² Le Code encadre très nettement cette notion et enrichit considérablement les procédures d'enquête, ainsi les dispositions générales comprennent la liste des États ayant d'importants intérêts en jeu : État du pavillon d'un navire mis en cause dans un accident ou un incident de mer ; État côtier impliqué dans un accident ou un incident de mer ; État dont l'environnement a subi des dommages graves ou importants ; État dans lequel les conséquences d'un accident ou d'un incident de mer ont causé ou risquent de causer un préjudice grave à l'État lui-même ou à des îles artificielles, des installations ou des ouvrages sur lesquels il est habilité à exercer sa juridiction, État dans lequel un accident a coûté la vie ou occasionné des blessures graves à des ressortissants, État qui détient des informations importantes et État qui fait valoir des intérêts jugés importants par l'État responsable de l'enquête ; Rés MSC 255 (84), Adoption du code de normes internationales et pratiques recommandées applicables à une enquête de sécurité sur un accident de mer ou un incident de mer (Code pour les enquêtes sur les accidents, adoptée par le CSM lors de sa quatre-vingt-quatrième session le 16 mai 2008, para 2.20).

²³³³ Le Code précise en note de bas de page que cette formule fait référence aux limites que le droit interne des États pourrait prévoir.

²³³⁴ Rés MSC 255 (84), para16.1.

770. En 2007, l'Assemblée donna un nouvel élan à son action en adoptant la Résolution A 998 sur la « *Nécessité de renforcer les capacités lors de l'élaboration et de l'application de nouveaux instruments et lors de la modification d'instruments existants* ». Par cette décision, l'OMI entendait compléter sa démarche en imposant une vision intégrée de son action. Les États membres y insistaient sur l'idée selon laquelle : « *à moins que le Conseil, les Comités et leurs organes subsidiaires n'adoptent une approche de bout en bout en matière de renforcement des capacités, de coopération et d'assistance technique, la probabilité que ces instruments soient ratifiés et efficacement appliqués pourrait être réduite par l'absence de planification préalable ou par le manque de capacité auquel se heurtent de nombreux gouvernements, en particulier ceux des pays en développement, alors que ces instruments doivent être appliqués sans tarder.* »²³³⁵. Ce nouvel axe de travail découlait de l'étude menée par le Conseil sur l'évaluation de la capacité des États pour appliquer universellement et uniformément les conventions OMI²³³⁶. Le constat des organes centraux de l'Organisation ont volontairement occulté l'opportunité des États à ne pas respecter les engagements internationaux et attribué le défaut d'application au contenu de la norme et aux moyens mis en œuvre pour accompagner leur application. Si cette position était contestable, la Résolution a toutefois le mérite de confirmer l'importance du développement de l'assistance technique²³³⁷. Son contenu est d'autant plus remarquable qu'il impose une réflexion sur le dispositif d'élaboration des nouvelles normes. En effet, l'Assemblée « *charge tous les organes de l'OMI, en concertation avec le Conseil, de prendre, dans le cadre de leur programme de travail et de leurs directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail, les dispositions nécessaires pour permettre au plus grand nombre possible d'États membres de participer activement aux travaux de ces organes et de leurs organes subsidiaires* ». Si cette mesure ne constitue *stricto sensu* qu'une Résolution, elle permet à l'Assemblée de souligner le caractère consensuel du procédé de l'OMI et de la responsabilité de chaque État de participer aux négociations et de permettre la participation du plus grand nombre.

²³³⁵ Rés A 998 (25), Nécessité de renforcer les capacités lors de l'élaboration et de l'application de nouveaux instruments et lors de la modification d'instruments existants, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007.

²³³⁶ Doc C/ES.25/3, Stratégie et planification- Rapport sur les travaux de la dixième session du Groupe de travail ad hoc du Conseil sur le Plan stratégique de l'Organisation, présenté par le Secrétariat général lors de la vingt-cinquième session extraordinaire du Conseil le 9 octobre 2009.

²³³⁷ La Résolution recommande « *aux comités d'établir un mécanisme permettant de recenser les nouveaux instruments qui requièrent des activités d'assistance technique avant leur application, les aspects qui nécessitent une attention particulière lors de l'élaboration des activités de coopération et d'assistance techniques relatives à la mise en œuvre de nouvelles mesures, et les nouveaux instruments pour l'application desquels un guide simplifié est nécessaire.* » Rés A 998 (25), *op cit.*, §3.

771. Toujours en cours de négociation, l'adoption d'un Code pour l'encadrement des sociétés de classification a été demandée par les États membres européens de l'OMI et la Commission européenne en 2008²³³⁸. L'objet de cette contribution était de réunir dans un document unique les diverses prescriptions disséminées relatives à l'habilitation et la surveillance des organismes reconnus. Cette proposition visait à fournir un cadre de référence unique pour favoriser l'application uniforme et universelle des normes OMI²³³⁹; ainsi seraient posés les éléments d'un système de « gestion-qualité » inscrit dans une démarche plus globale de l'Organisation et de l'IACS. Suite à la proposition du groupe d'États européens, le Sous-comité FSI a reçu six contributions relatives à l'adoption du Code OR : ces dernières émanaient du Panama, du groupe d'États européens à l'origine de la première contribution, du Nigéria associé à Saint Kitts et Nevis et à la Sierra Leone, des Iles Marshall, de la Mongolie et de Tuvalu conjointement avec Kiribati. En considération de ces différentes contributions, si les États ne rejetaient pas l'idée de codifier les prescriptions et les recommandations relatives à l'habilitation des organismes reconnus, ces derniers l'entendaient de manière très restreinte. Alors que la proposition européenne l'avait conçu comme « *un document-cadre et des procédures pour un programme d'audit obligatoire*²³⁴⁰ », les États lors de la dix-septième session du Sous-comité, y ont davantage vu un catalogue des prescriptions et recommandations existantes²³⁴¹ alors que certains jugeaient cette proposition non conforme au principe de souveraineté des États du pavillon²³⁴² ou inadaptée²³⁴³. Devant les réticences

²³³⁸ MSC 84/22/13, Élaboration d'un code pour les organismes reconnus (Code OR), présenté au CSM par l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, Chypre, le Danemark, l'Espagne, 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, la Suède et la Commission européenne le 6 février 2008.

²³³⁹ MSC 84/22/13, §. 8.

²³⁴⁰ MSC 84/22/13 § 5.

²³⁴¹ FSI 17/14/3, Élaboration d'un code pour les organismes reconnus : structure et justification proposées pour l'élaboration d'un code présenté par les Iles Marshall lors de la dix-septième session du Sous-comité FSI le 6 février 2009 ; FSI 17/14/2, Élaboration d'un code pour les organismes reconnus, proposition pour les travaux à venir, Document présenté par le Nigéria, Saint Kitts et Nevis et la Sierra Leone, lors de la dix-septième session du Sous-comité FSI le 6 février 2009 ; FSI 17/14/5, Élaboration d'un code pour les organismes reconnus, Analyse des facteurs entrant en ligne de compte dans l'élaboration du code, document présenté par Tuvalu et Kiribati lors de la dix-septième session du Sous-comité FSI le 6 février 2009.

²³⁴² Le document du Panama ne rejette pas l'idée de réunir dans un instrument unique les prescriptions relatives à l'habilitation des organismes reconnus mais considère que « *La République du Panama et les autres pays souverains ont le droit de superviser leurs organismes reconnus et l'Administration panaméenne continuera d'exercer ce droit. A cet égard, l'Administration maritime panaméenne considère que l'adoption d'un code pour les organismes reconnus aurait des incidences techniques, juridiques et économiques qui seraient contre-productives et entraveraient le bon fonctionnement du système d'habilitation actuel* ». Dans sa contribution, l'administration du Panama en appelle au « renoncement » à l'élaboration d'un code pour les organismes reconnus, telle qu'il est proposé dans le document MSC 84/22/13 ; FSI 17/14, Élaboration d'un code pour les organismes reconnus, document présenté par le Panama lors de la dix-septième session du Sous-comité FSI le 12 février 2009.

²³⁴³ Le document de la Mongolie soutient la position du Panama avec toutefois une variante concernant les limites de la codification : « *aucun code pour les organismes reconnus ne pourra remplacer les accords à*

qu'a soulevées l'élaboration du Code OR, les États européens à l'origine de la proposition ont préconisé une démarche par étapes qui consiste dans un premier temps à répertorier et analyser les prescriptions et recommandations relatives aux organismes reconnus. Dans ce sens, le CSM lors de sa quatre-vingt-sixième session a demandé au Secrétariat de rédiger un document récapitulatif exhaustif de ces textes. Les États membres et les organisations internationales ont été appelés à analyser ce document afin d'y apporter des améliorations, leurs conclusions ont ensuite été soumises au Sous-comité FSI en vue de l'adoption du Code pour les organismes reconnus²³⁴⁴. Ce point figurait en quinzième position sur l'ordre du jour de la dix-huitième session du Sous-comité FSI. Le code n'a pas été adopté mais un comité de travail a été constitué afin d'aboutir à une proposition plus complète pour la dix-neuvième session du sous-comité.

772. L'élaboration du Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI apparaît donc comme une initiative constructive. Son adoption a renforcé l'action du Sous-comité vers le maintien de la démarche de codification. Ces travaux étaient le préalable nécessaire à la construction d'un modèle abouti d'audit des États membres. En effet, ces documents ont vocation ou servent au suivi des États et à la généralisation d'une vérification de l'application des instruments internationaux.

PARAGRAPHE II: L'AUDIT DES ÉTATS MEMBRES

773. Un pouvoir de contrôle est entendu comme « *un pouvoir de vérification de la conformité à une norme d'une décision, d'une situation, d'un comportement*²³⁴⁵ ». Le mécanisme de contrôle d'une organisation internationale consiste donc à vérifier l'exécution par les États de leurs engagements internationaux. Cette vérification s'établit sur la base des conventions en vigueur et contribue donc à leur mise en œuvre. L'adoption en 2005 d'un programme d'audit des États membres ouvrit de nouvelles perspectives à l'OMI alors qu'elle était dépourvue de moyen de sanction. Sur le modèle d'autres organisations internationales comme l'OACI²³⁴⁶ en matière d'aviation civile ou l'OIT²³⁴⁷ dans le domaine du droit

conclure avec les organismes reconnus qui figurent dans les divers instruments de l'OMI. Alors que certains Membres considèrent que ces accords sont éparpillés, les praticiens des conventions savent qu'ils ont été rédigés pour répondre aux buts bien précis de l'instrument en question et qu'ils n'avaient pas de vocation généraliste », FSI 17/14/4, Élaboration d'un code pour les organismes reconnus, analyse des facteurs entrant en ligne de compte dans l'élaboration du code, document présenté par la Mongolie lors de la dix-septième session du Sous-comité FSI le 26 février 2009.

²³⁴⁴ A.26/10/1, Examen des rapports et des recommandations du Comité de la sécurité maritime, note du Secrétariat général diffusée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 6 octobre 2009, §. 44.

²³⁴⁵ CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, 2007, p. 236.

²³⁴⁶ La Convention de Chicago dans le domaine de l'aviation civile fut adoptée en 1944, elle attribuait à l'OACI une mission de coopération. L'action de l'OACI prit différentes formes : les normes et pratiques recommandées,

les procédures pour les services de la navigation aérienne, les procédures complémentaires régionales et les éléments indicatifs. Dans son dispositif, une norme est considérée comme toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité et à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants sont tenus de se conformer en vertu de l'article 38 de la Convention de Chicago. Les pratiques recommandées ne créent pas d'obligation pour les États, en revanche un suivi est prévu par le Conseil qui doit être informé de la pratique des États qui ne s'y conforment pas. Au début des années 1990, l'aviation civile était en pleine expansion et l'avènement de catastrophes à répétition mit en évidence le non-respect des normes et des pratiques recommandées. Le droit international ne remplit alors pas sa fonction universelle qui était d'assurer la sécurité juridique. Le dispositif approuvé en 1995 a été opérationnel dès 1996 (A29/15 Résolution de l'Assemblée de l'OACI) grâce à l'investissement d'un budget important destiné au développement de programmes d'audit, à la formation de personnes compétentes et à leur exécution sur la demande d'un État contractant. Le programme consistait donc pour l'Organisation à procéder à des audits de sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés. L'identification des défaillances d'application des normes a permis à l'Organisation d'offrir une assistance adaptée sous la forme de séminaires et d'ateliers régionaux de supervision de la sécurité. Ce procédé se place en pratique à deux stades de la chaîne normative comme outil d'application du droit international mais aussi comme source d'identification de nouveaux besoins normatifs ou de modification du droit. La veille assurée par ce type de programme inscrit l'élaboration du droit dans une logique de continuité et d'adaptation continue pour autant que les moyens d'élaboration correspondent aux impératifs de renouvellement. Le programme universel d'audit est fondé sur trois principes fondamentaux reconnus par la Convention de Chicago et consacrés par l'Assemblée : le principe de souveraineté, l'obligation de coopération et les mécanismes de responsabilité. Le système devint obligatoire à partir de 1997 après la Conférence internationale des directeurs de l'aviation civile. Le programme adopté par les États membres de l'OACI contient plusieurs principes qui visent à garantir leur souveraineté sans céder au protectionnisme qui mènerait à compromettre l'efficacité du système : « *sovereignty, universality, transparency and disclosure, all-inclusiveness, system consistency and objectivity, fairness and quality* ». Le Bureau de la navigation aérienne est en charge du suivi du programme d'audit qui s'effectue sur la base d'un manuel de référence reprenant ses bases juridiques, ses objectifs et ses principes. Le programme suit un calendrier prédéterminé par les accords entre l'OACI et les États. Chaque étape du rapport débouche sur le dépôt par les auditeurs d'un rapport intermédiaire, d'un rapport final ou d'un résumé des études déjà entreprises. Sur le contrôle effectué par l'OACI dans le cadre de son action normative voir notamment : YOKARIS (A.), « La compétence normative de l'OACI : fonctions et contrôle », in RUIZ FABRI (H), SICILIANOS (L-A) SOREL (J-M), *L'effectivité des organisations internationales : Mécanismes de suivi et de contrôle*, Paris, Éditions A. Pédone, 2000, pp. 213-221 ; DOBELLE (J-F), « L'OACI à l'aube du nouveau millénaire », *Revue française de droit aérien et spatial*, 241, 2007, pp. 3-27. Sur la comparaison entre le transport maritime et le transport aérien, voir notamment DOBELLE (J-F), « Droit de la mer et droit aérien », in *La Mer et son droit*, Mélanges offerts à L. Lucchini et J-P QUENEUDEC, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp. 177-204.

²³⁴⁷ La mise en œuvre des conventions de l'OIT repose d'abord sur un mécanisme de contrôle régulier exercé par l'OIT. L'objectif de ce contrôle est de déceler les manquements des différents États soumis au respect des conventions internationales afin de remédier aux faiblesses du système. L'OIT administre cent quatre-vingt-cinq conventions et cent quatre-vingt-quinze recommandations. Tous les deux ans, chaque État contractant est tenu de communiquer un rapport sur les huit conventions fondamentales et les quatre conventions prioritaires qu'ils ont ratifiées ; pour les autres conventions en vigueur, les États contractants doivent présenter un rapport tous les cinq ans. Enfin l'OIT a la faculté de demander un rapport intermédiaire aux États. Les différents rapports doivent être communiqués aux organisations d'employeurs et de travailleurs qui peuvent faire des commentaires à ce sujet. Dès 1926, une commission d'experts avait été créée pour procéder à l'examen des rapports gouvernementaux. Cet organe est composé de vingt juristes qui représentent les différentes régions du monde, les différents régimes juridiques et les différentes cultures. Sa composition répond au principe d'impartialité et de technicité qui caractérise sa charge. A l'issue de son examen, la Commission émet des observations ou des demandes directes. Les observations sont publiées dans le rapport annuel de la Commission, ce sont des commentaires sur les questions fondamentales soulevées par l'évaluation. Les demandes directes sont, quant à elles, adressées au gouvernement concerné et portent sur des questions techniques en vue de l'approfondissement de l'étude. Le rapport de la Commission est ensuite présenté devant la Commission de l'application des normes de la Conférence internationale du travail. Cette dernière est composée de délégués du gouvernement, des employeurs et des travailleurs. A ce stade, certaines questions peuvent être soumises à un débat entre la Commission et les gouvernements concernés. A l'issue des débats, la Commission formule des conclusions invitant les gouvernements à prendre des mesures précises pour apporter une solution au problème ou à accepter soit des missions soit l'assistance technique du BIT. L'ensemble de cette procédure est alors mentionné dans le rapport de la Commission de la Conférence où les cas les plus préoccupants font l'objet d'une

international du travail, les négociations au sein de l'OMI visèrent à renforcer l'effectivité du droit international. La Communauté européenne y a joué un rôle essentiel puisqu'au lendemain de la catastrophe du *Prestige*, elle a instamment invité ses États membres à participer aux travaux de l'OMI²³⁴⁸. En parallèle, le troisième paquet Erika visait à garantir la prise en compte des dispositions du Code.

774. Bien que l'OMI se fût tout d'abord consacrée essentiellement à l'adoption des conventions et règles internationales, progressivement le suivi des normes et de leur application devint une priorité²³⁴⁹. Alors que depuis sa création, l'idée d'un contrôle international en matière de transport maritime était exclue, le processus continu a permis l'adoption d'un programme facultatif d'audit des États membres (A) qui est une étape nécessaire à la mise en place d'un dispositif de surveillance obligatoire (B).

A- De l'autoévaluation au Programme facultatif d'audit des États membres

775. Depuis le 1^{er} décembre 2005, l'action de l'OMI s'appuyait sur un dispositif d'évaluation de l'application des conventions internationales. Le Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI a été adopté lors de la vingt-quatrième session de l'Assemblée le 1^{er} décembre 2005²³⁵⁰. Ce mécanisme de vérification consiste à contrôler si un État du port,

mention spéciale. Ces rapports sont accessibles à tous sur le site internet de l'OIT. <http://www.ilo.org> (consulté en juin 2010). La Convention OIT prévoit ensuite une procédure de réclamation qui donne le droit aux organisations professionnelles d'employeurs ou de travailleurs de présenter au Conseil d'administration du BIT une réclamation à l'encontre de tout État membre qui, à leur avis, « n'aurait pas assuré d'une manière satisfaisante l'exécution d'une convention à laquelle il a adhéré ». Une telle demande aboutit à la réunion d'un comité tripartite composé de trois membres du Conseil d'administration qui est chargé d'examiner la réclamation et la réponse du gouvernement. Le Conseil peut rendre public son rapport lorsqu'il l'estime nécessaire. Enfin, la Convention OIT prévoit une procédure de plainte contre un autre État qui n'appliquerait pas les conventions internationales. Ce dispositif peut être engagé par un État partie à la convention visée, un délégué à la Conférence internationale du travail ou par le Conseil d'administration d'office. A la réception de la plainte, le Conseil peut créer une Commission d'enquête composée de trois membres indépendants, elle est chargée de procéder à l'examen de l'affaire, d'établir les faits et de formuler des propositions sur sa résolution. La réunion d'une telle commission n'est pas systématique car elle est le plus haut niveau d'investigation de l'OIT, cette procédure n'a été suivie que onze fois depuis 1919. L'intervention d'une telle commission n'est requise que dans les cas où un État membre est accusé de violations graves et répétées alors qu'il lui a été demandé à plusieurs reprises de prendre des mesures de correction. Une fois cette procédure engagée, si l'État visé ne prend pas en compte les conclusions de la commission l'article 33 de la Constitution OIT précise : « si un membre quelconque ne se conforme pas dans le délai prescrit aux recommandations éventuellement contenues soit dans le rapport de la Commission d'enquête, soit dans la décision de la Cour internationale de Justice, le Conseil d'administration pourra recommander à la Conférence telle mesure qui lui paraîtra opportune pour assurer l'exécution de ses recommandations. »

²³⁴⁸ Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier le *Prestige*, COM (2002) 681 du 3 décembre 2002; BELLAYER-ROILLE (A.), « Le contrôle par l'État du pavillon : vers des conditions communautaires d'immatriculation ? Études de la Proposition de Directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon, COM (2005) 586 du 23 novembre 2005 », *ADMO*, Tome XXV, 2007, p. 235.

²³⁴⁹ Journée mondiale de la mer 1993. BOURLES (S.), « Nouvel enjeu pour l'OMI : l'application des normes », *JMM*, vendredi 9 janvier 1998, p. 54.

²³⁵⁰ Rés A 974 (24), Document-cadre et procédures pour le programme facultatif d'audit des États membres de

un État du pavillon ou un État côtier se conforme aux conventions et textes adoptés sous l'égide de l'OMI. L'audit prévu par ce programme est soumis à plusieurs principes parmi lesquels l'uniformité, l'impartialité, l'objectivité et la rapidité. Cette initiative rejoint le modèle mis en place par l'OACI pour le transport aérien civil. L'enjeu pour les porteurs de ce projet consistait à adapter au transport maritime un outil jugé comme efficace dans le transport aérien.

776. Attribuer un pouvoir de contrôle à l'OMI ne signifie pas que l'Organisation bénéficie de la capacité de sanctionner les infractions aux traités élaborés sous ses auspices. Lors de sa création, les fondateurs de l'OMI n'envisagèrent pas la nécessité de doter l'Organisation d'une compétence en matière de contrôle, ses fonctions furent d'ailleurs limitées en 1948 à un simple rôle consultatif. Les transformations du secteur maritime et l'évolution du marché vers des pratiques dommageables ont mis en évidence l'importance de renforcer l'application universelle des normes internationales. Une série d'évènements de mer furent à l'origine de ce constat. Outre l'investissement de l'OMI dans le développement du contrôle par l'État du port suite à la signature du Memorandum de Paris, ses initiatives s'orientèrent progressivement vers la mise en place d'un système de surveillance. Une première étape fut franchie avec la révision de la Convention STCW en 1995. Le texte prévoit que sur la base de rapports communiqués au Secrétariat de l'OMI²³⁵¹, le CSM, assisté par le Sous-Comité de Formation et de Veille, est chargé d'évaluer la conformité des États avec la Convention. Une liste blanche des États en conformité a été alors publiée. Cette mesure constituait une sanction pour les États qui ne figuraient pas sur cette liste. La première liste blanche comprenait soixante et onze États membres et un membre associé²³⁵². Ce dispositif largement controversé marqua le franchissement d'une étape décisive pour l'OMI.

777. Une initiative conjointe du CPMM et du CSM déboucha dès 1992 à la création d'un Sous-comité de l'application des instruments obligatoires par l'État du pavillon²³⁵³. La mission prioritaire de ce dernier consiste à identifier les mesures nécessaires à une application plus stricte des conventions adoptées par l'OMI²³⁵⁴ : il s'agit principalement de réfléchir aux moyens envisageables pour favoriser le respect par les États membres de l'OMI de leurs

l'OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 1^{er} décembre 2005.

²³⁵¹ Cette obligation des États relève de l'article 7-1 de la Convention révisée STCW.

²³⁵² « First STCW White List Published », *IMO News*, 2001, n°1, p. 8.

²³⁵³ HOPPE (H.), « The work of the Sub-committee on Flag State Implementation », *IMO News*, n° 4, 1999, p. 21.

²³⁵⁴ CHRISTAKIS (T.), « L'exemple du contrôle exercé par l'OMI dans le domaine de la pollution marine », in IMPERIALI (C.) (Dir.), *L'effectivité du droit international de l'environnement*, Paris, Éditions Economica, 1998, p.164.

obligations au titre des instruments internationaux ; sa compétence dépasse la seule responsabilité des États du pavillon, il examine aussi les obligations de l'État du port, de l'État côtier ou encore des États fournisseurs de main-d'œuvre. Le « reporting system », c'est-à-dire les obligations de l'État de produire des rapports et de les communiquer aux services administratifs de l'Organisation, constitue le point central de la réflexion du Sous-comité : l'information devient alors le vecteur prioritaire de sa réflexion et le non-respect des conventions impose de repenser le lien entre l'Organisation et ses États membres. Ainsi, les travaux du Sous-comité ont été engagés sur la mise en place de deux initiatives remarquables : le programme d'autoévaluation des États²³⁵⁵ et l'élaboration du Code de l'application des instruments obligatoires de l'OMI. Sans être suffisamment contraignant, le programme d'autoévaluation ouvrit une brèche vers un système de vérification plus efficace. Le Conseil de l'Organisation accepta le principe d'autoévaluation pour aider à promouvoir la sécurité maritime et la protection de l'environnement²³⁵⁶. Ainsi, le Sous-comité a prévu d'évaluer le comportement des États en fonction d'une série d'indicateurs de performance. Un formulaire a été soumis aux États ; cette évaluation se fit sur la base du volontariat. L'inventaire des mesures à prendre pour l'application des instruments obligatoires est basé sur sept critères d'évaluation auxquels correspondent neuf indicateurs de performance. L'évaluation se mesure en fonction de : la capacité de promulgation d'une législation maritime nationale, la capacité à assurer le plein effet des instruments internationaux en vigueur, l'obéissance au droit maritime, l'action des acteurs privés qui agissent pour le compte de l'administration, la capacité d'investigation sur le non-respect des normes, la capacité de contrôle des navires sous pavillon national et la mise en place d'une politique nationale de promotion d'une culture de sécurité maritime et de protection des milieux marins. L'autoévaluation est facilitée par la définition précise des neuf indicateurs de performance qui concernent les données: sur les accidents, pertes ou incidents en relation avec les standards internationaux, sur les préjudices personnels liés au non-respect des normes internationales, sur les pertes humaines, sur les pertes de navire, sur les pollutions au titre de la Convention MARPOL, sur le suivi de l'application des conventions internationales et sur celui des recommandations. Le dispositif apparaît très complet, pourtant seuls quelques

²³⁵⁵ Ce procédé est inspiré de l'expérience de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, « Shipping look to the skies », Fairplay, 3 octobre 2002, p. 21. Il est mis en place par la Résolution de l'Assemblée A 847(19) adoptée en 1997 visant à formuler des recommandations pour assister les États du pavillon dans l'application des instruments obligatoires de l'OMI et la Résolution de l'Assemblée A 881/20 adoptée en 1999 qui prévoit les modalités de l'autoévaluation.

²³⁵⁶ « Flag state performance self assessment-criteria and performance standards agreed », *IMO News*, issue, 2000, p. 25.

États ont rendu les formulaires et l'OMI ne dispose d'aucun moyen de vérification des données communiquées.

778. A sa quatre-vingt-huitième session, le Conseil traita la proposition relative à l'introduction d'un Programme de vérification type de l'OMI, proposition déposée par un groupe de 20 États membres²³⁵⁷. Le traitement de ce point à l'ordre du jour a immédiatement soulevé les critiques du Brésil²³⁵⁸ et des Bahamas²³⁵⁹ ce qui laissait présager de difficiles négociations sur cette question. Leur détermination n'a toutefois pas suffi à bloquer la mise en place du programme facultatif d'audit des États membres, ce qui constituait un nouveau

²³⁵⁷ C/88/13/1-Add.1, Examen de la stratégie et de la politique de l'Organisation, y compris la création d'un groupe de travail ad hoc du Conseil chargé d'élaborer le plan stratégique de l'Organisation, Proposition relative à l'introduction d'un programme de vérification type de l'OMI, déposé par l'Allemagne, l'Australie, le Canada, le Danemark, l'Espagne, les États-Unis, la Finlande, Hong-Kong, la Chine, les Îles Marshall, l'Indonésie, l'Italie, le Japon, la Norvège, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la République de Corée, Singapour et la Suède le 15 mai 2002. Cette proposition découle des sept initiatives définies dans le cadre de la Conférence ministérielle de Tokyo organisée en janvier 2002 pour lutter contre les navires sous normes. Le groupe d'États propose un programme facultatif exécuté par des experts des États membres de l'OMI mis en place sur la base d'un mémorandum d'entente entre l'équipe de vérification de l'OMI et l'État membre concerné.

²³⁵⁸ Le gouvernement Brésilien rejette la proposition d'un système de vérification considérant que: « *Le document propose un programme permettant d'évaluer la performance des « États membres », alors que la résolution A 914(22) appelle à prendre des mesures propres à renforcer plus encore l'application des instruments par les « États du pavillon », et les activités devraient donc se concentrer sur ces derniers. L'application des conventions de l'OMI par les États membres est la prérogative de chaque État Membre, et elle est liée étroitement à son contexte culturel, juridique et structurel. Ainsi, une évaluation externe n'est pas nécessaire, car elle a toujours la connotation d'une inspection. Néanmoins, il est justifié d'encourager et d'appuyer les efforts des États membres visant à appliquer effectivement les instruments de l'OMI, étant donné que c'est la nature même de la coopération technique.* »

²³⁵⁹ Par leur contribution, les Bahamas ont souhaité insister sur l'inutilité d'une telle mesure compte tenu de l'efficacité du contrôle de l'État du port et de la baisse significative des accidents. Attestant de l'habileté des Bahamas, le document présenté ne mentionne pas un rejet catégorique mais cherche à nuancer les arguments développés par le groupe d'États dans la proposition initiale. Ainsi, le document précise que selon les Bahamas « *on dispose d'un certain nombre de moyens pour déterminer si un État du pavillon remplit ses obligations en vertu des diverses conventions internationales auxquelles il est partie... Les statistiques concernant les retenues des navires découlant du contrôle par l'État du port, malgré leurs limites, donnent une idée générale de l'efficacité d'un État du pavillon à appliquer les normes à bord de ses navires. Le ciblage et des mesures analogues peuvent fausser les statistiques mais, lorsqu'elles indiquent un fossé important entre les performances des États, elles peuvent permettre de mesurer les niveaux d'application des conventions. Le formulaire d'autoévaluation de l'État du pavillon a été introduit à titre volontaire afin de permettre aux États d'analyser leur propre performance et de prendre les mesures correctives qui s'imposent. Les États ont été encouragés à soumettre leurs formulaires dûment remplis à l'OMI, bien que l'on n'ait pas déterminé l'usage qu'il en serait fait. Il semble désormais que ces formulaires seront saisis dans une base de données dont le but ultime doit toutefois encore être décidé. Compte tenu des moyens ci-dessus qui permettent d'évaluer la performance, une autre mesure est-elle nécessaire? On se reportera au document C88/13/2 et au programme d'audit de surveillance de la sécurité mis en place par l'OACI et à son efficacité. Toutefois, ce document ne mentionne pas le fait que l'industrie aéronautique ne dispose pas d'un système équivalent au contrôle des navires par l'État du port. Deux moyens essentiels permettent d'examiner directement l'efficacité de la performance d'un État : l'étude du côté administratif de l'Administration ou l'examen de l'état réel de ses navires. Dans l'industrie aéronautique, aucune disposition ne prévoit l'examen de l'état d'un aéronef lorsqu'il arrive dans un « État du port » et compte tenu de la construction des aéronefs, un tel examen ne serait pas pratique. Cette industrie a donc choisi d'opter pour l'examen de l'administration dans le cadre d'une procédure d'audit. Le document C88/13/2 propose que l'industrie maritime dispose à la fois d'un système de contrôle des navires par l'État du port et d'un système de vérification. Les taux d'accident et d'événements de pollution étant en déclin, il convient de s'interroger sur la nécessité de ce niveau supplémentaire de surveillance. Le document C88/13/2 ne donne pas d'arguments qui pourraient prouver la nécessité absolue.* »

changement significatif dans le fonctionnement de l'Organisation.

B- Vers le programme obligatoire d'audit des États membres

779. A partir du 1^{er} décembre 2005, l'Assemblée de l'OMI lança le *Programme facultatif d'audit des États membres (PFAEM) de l'OMI*²³⁶⁰. Ce mécanisme de vérification permet de contrôler dans quelle mesure un État du port, un État du pavillon ou un État côtier se conforme aux conventions de l'OMI auxquelles il est Partie. Il repose par conséquent sur le Code de l'application des instruments obligatoires de l'OMI. En outre, sa mise en place est fondée sur plusieurs principes parmi lesquels : l'uniformité, l'impartialité, l'objectivité et la rapidité²³⁶¹. Ce dispositif fonctionne comme l'autoévaluation sur la base du volontariat. L'Assemblée invite les États à manifester leur volonté de se soumettre à un audit de vérification. La demande de l'État est réceptionnée par le Secrétaire général de l'OMI qui est chargé de nommer un responsable de l'équipe de vérification dont la nationalité doit être étrangère au pays audité. Cet expert définit ensuite avec l'État concerné les contours de l'audit et établit un memorandum d'entente qui officialise le partenariat entre l'OMI et l'État audité. Ce document fixe notamment la portée de la vérification, la période et la procédure mise en œuvre. Pour l'OMI, le recours à un expert extérieur présente l'avantage de pallier le manque de moyens. Pour les États réticents, ce système n'est pas exclusivement confié au Secrétariat général et n'implique pas l'intervention exclusive d'une équipe internationale composée par l'OMI.

780. Au-delà de cette phase de planification, la procédure d'audit s'articule en cinq phases : la préparation de l'audit, l'audit lui-même, la diffusion des rapports, l'élaboration d'un plan d'actions correctives et le suivi du plan correctif. Les principes directeurs de cette investigation sont le respect de la souveraineté des États, la promotion d'une mise en œuvre universelle des normes, l'objectivité de l'enquête ainsi que sa transparence et son honnêteté, l'esprit coopératif de l'évaluation sur une base volontaire et enfin la recherche perpétuelle de performance et de qualité²³⁶². La mise en place du Programme doit permettre l'identification

²³⁶⁰ Adopté par la Résolution de l'Assemblée A 974/24 Document-cadre et procédures pour le Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI adopté le 1^{er} décembre 2005.

²³⁶¹ L'Assemblée avait auparavant souscrit aux décisions du Conseil. Rés A 946(23), Programme facultatif d'audit de l'OMI à l'intention des États membres, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 4 mars 2004. La Résolution A 974/24 adoptée par l'Assemblée prévoit : « *Les audits devraient être pragmatiques, équitables et menés dans les délais impartis. Étant donné que différents États membres peuvent s'acquitter de leurs responsabilités de différents façons tout aussi valables les unes que les autres, les audits devraient donc être effectués par des auditeurs dûment formés et qualifiés, et de manière cohérente et objective. Il convient de veiller à la cohérence et à l'uniformisation de la qualité des audits.* ». Résolution A 974 (24) para. 6. 2.

²³⁶² Ces principes découlent de l'atelier de travail réuni à Malte les 4 et 6 mars 2008. Organisé par le REMPEC,

des difficultés rencontrées par un État afin de dresser un diagnostic. Les rapports d'audit peuvent ainsi soit alerter sur le « *défait de conformité* » soit émettre une « *constatation* » sur l'application des instruments. Le défaut de conformité est signalé uniquement en cas de non-respect d'une prescription figurant dans un document obligatoire de l'OMI. Une constatation concerne un défaut d'application en rapport avec le Code mais qui ne serait pas étayé par une règle d'un instrument obligatoire. Sur cette base, le traitement des questions consiste à proposer des mesures correctives et le cas échéant la mise en place d'une assistance technique. A ce stade, l'OMI et l'État membre audité peuvent établir un plan d'actions correctives et définir un calendrier. L'État audité est chargé de communiquer ce plan dans un délai de 90 jours à compter de la réception du rapport de synthèse de l'audit.

781. En l'état, le Programme présente d'importantes limites. La première d'entre elles tient au fait que ce dispositif repose sur des éléments non contraignants tels que le Code d'application des instruments obligatoires et les résolutions de l'Assemblée en la matière : par nature, ce dispositif n'est donc pas contraignant. Une autre limite tient de l'efficacité qui repose sur la communication des résultats or, à la différence de l'OIT, cette diffusion est restreinte : en effet, les rapports individuels et les rapports récapitulatifs²³⁶³ sont réservés aux membres de l'Organisation ; ensuite, un tel programme entraîne nécessairement une hausse des demandes dans le cadre du PICT dont le budget est limité. Sur cette base, des audits ont été lancés en 2006. Un rapport récapitulatif est présenté à chaque session du Conseil et de l'Assemblée. Le dernier rapport faisait état d'une liste d'auditeurs de 162 personnes désignées par 48 États membres de l'Organisation. De septembre 2006 à août 2009, 31 audits ont été effectués par 61 auditeurs venus de 36 États membres.

782. Un pas important restait à franchir vers un suivi systématique des normes par un programme d'audit obligatoire²³⁶⁴ : l'Assemblée a décidé de souscrire « *à la décision du Conseil de mettre progressivement en place le Programme facultatif d'audit de l'Organisation en tant que processus institutionnalisé, en incluant les prescriptions appropriées dans les instruments de l'OMI indiqués au quatrième alinéa du préambule ci-dessus*²³⁶⁵ *et dans tout autre instrument de l'OMI qui pourrait y figurer à l'avenir* ». Par cette

dans le cadre du projet SAFERMED, cet atelier avait pour ambition de détailler et de promouvoir le programme volontaire d'audit des États membres de l'OMI.

²³⁶³ A26/9/1, Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI, rapport récapitulatif d'audits de synthèse, Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 7 septembre 2009.

²³⁶⁴ A l'origine des négociations, plusieurs États membres avaient exprimé leur souhait dans ce sens. L'Assemblée a souligné à plusieurs reprises l'évolution future du Programme comme dans les Résolutions A 946 et A 974.

²³⁶⁵ La résolution fait référence ici au paragraphe suivant : « *Reconnaissant que les parties à des conventions*

Résolution, l'Assemblée fixe le calendrier du processus d'institutionnalisation du Programme dont l'aboutissement est fixé en 2014 et qui prévoit la participation du Conseil, du CSM, du CPMM et de l'Assemblée ainsi que la création d'un comité de travail mixte ad hoc²³⁶⁶. Dans la Résolution, l'Assemblée n'envisage pas la révision de la Convention OMI comme une des étapes de l'institutionnalisation du Programme. Ce dernier ne prévoit pas, à l'instar du modèle de l'OACI, la mise en place de sanctions comme moyen de pression institutionnalisée²³⁶⁷.

783. Il persiste un décalage entre l'adoption de nouvelles normes internationales et l'application territorialisée des standards. Si l'engagement de moyens humains et techniques relève de l'investissement des États, la nature internationale de l'activité de transport devrait nécessairement correspondre à l'internationalisation des contrôles pour l'harmonisation du droit. Devant la difficulté d'agir sur le levier institutionnel des États souverains et de combattre la dématérialisation des échanges économiques, les efforts pour le respect du droit international dépendent donc exclusivement des compétences attribuées aux organisations

internationales telles que la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, telle que modifiée (Convention SOLAS de 1974) et son Protocole de 1988 ; la Convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif, et telle que modifiée ultérieurement par le Protocole de 1997 (MARPOL) ; la Convention sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, telle que modifiée (Convention COLREG de 1972) et son Protocole de 1988 ; la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille, telle que modifiée (Convention STCW) et la Convention internationale de 1969 sur le jaugeage des navires (Convention De 1969 sur le jaugeage), ont accepté dans le cadre du processus de ratification de ces instruments, l'obligation de s'acquitter de leurs obligations, telles que prescrites par les conventions et autres instruments auxquels ils sont parties, »

²³⁶⁶ Le processus s'articule autour de douze étapes :

- premier semestre 2010 : examen devant le CSM et CPMM du Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI en vue de le rendre obligatoire
- deuxième semestre 2010 : définition devant le CSM et CPMM des instruments obligatoires de l'OMI au moyen desquels le Code et les audits devraient être rendus obligatoires
- fin 2010 : Création par le Conseil d'un groupe de travail mixte CSM/CPMM/Comité de facilitation/CCT chargé d'examiner le document-cadre du Programme
- 2011-2012- Élaboration par le CSM et CPMM des dispositions visant à rendre le Code obligatoire
- 2011- Approbation par le Conseil d'un rapport d'activité pour la vingt-septième session de l'Assemblée
- Novembre 2011- réception du rapport d'activité par l'Assemblée lors de sa vingt-septième session
- 2011-2012-Examen et adoption du document-cadre par le groupe de travail mixte
- premier semestre 2013- adoption par le Conseil du document cadre
- 2013- Adoption des amendements aux instruments obligatoires de l'OMI pertinents en vue de leur entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2015
- novembre 2013- Adoption par l'Assemblée d'une Résolution sur le document-cadre et les procédures relatifs au programme, ainsi que les amendements aux instruments obligatoires relevant de l'Assemblée lors de sa vingt-huitième session.
- 2014- Travaux du Conseil, des comités et du Secrétariat en vue du lancement du Programme d'audit institutionnalisé ; A 1018 (26), Évolution du Programme facultatif d'audit des États membres de l'OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session en décembre 2009.

²³⁶⁷ YOKARIS (A.), « La compétence normative de l'OACI : fonctions et contrôle », in RUIZ FABRI(H), SICILIANOS (L-A) et SOREL (J-M), *L'effectivité des organisations internationales : Mécanismes de suivi et de contrôle*, Paris, Éditions A. Pédone, 2000, p.220.

internationales. Sur ce point, l'OMI évolue nettement et les nouveaux dispositifs reconnaissent la nécessité de lui attribuer de nouvelles compétences dans un intérêt commun. Les États membres sous la pression des ONG, des professionnels ou de la société civile développent progressivement une administration internationalisée qui, sans contraindre les États à respecter les normes internationales, peut les inciter à le faire.

CONCLUSION GÉNÉRALE

784. L'OMI a incontestablement contribué à la transformation du droit de la navigation maritime. Depuis la catastrophe du *Torrey Canyon*, ses travaux l'ont menée progressivement à en devenir un acteur. En considérant que la stratégie correspond aux efforts déployés pour exploiter au mieux ses moyens afin de réaliser ses objectifs, l'action normative de l'OMI en présente certaines caractéristiques. Seule organisation à réunir l'ensemble des acteurs de la sécurité en mer, elle a adopté depuis soixante ans une démarche consensuelle par nécessité. Devant cette contrainte, l'entretien d'une réflexion constante sur l'évolution des normes a atténué les limites inévitables de sa démarche compromissaire.

785. Agissant dans un domaine technique, l'OMI n'en est pas moins devenue une organisation politique qui doit concilier des horizons d'attente parfois opposés, ses organes participent ainsi à une mission de médiation. Celle-ci donne aux travaux de l'Organisation une résonance particulière car sa modeste structure reste encore aujourd'hui le cadre approprié pour préserver le dialogue au sein d'un secteur pourtant fragmenté. Le développement progressif de l'Organisation et l'enrichissement continu de ses normes parviennent à combler une partie du retard accusé sur les autres institutions spécialisées et déploient dans certains domaines une action innovante comme en matière de coopération technique ou de mise à jour des conventions techniques. Malgré des moyens financiers et humains limités, l'OMI parvient à élaborer de nouvelles normes, à procéder à la révision des conventions anciennes et à adopter une multitude de résolutions qui servent de références à ses membres. Ses efforts continus lui confèrent une autorité morale que la reconnaissance de missions opérationnelles comme la coopération technique ou l'audit des États membres a contribué à renforcer. Les initiatives engagées sur l'évaluation du risque ou la prise en compte du principe de précaution sont limitées mais positives ; elles augurent de nouvelles évolutions qui confirment les perspectives de l'Organisation.

786. Alors qu'elle doit répondre à des défis majeurs sur les dossiers de la pollution atmosphérique des navires²³⁶⁸ ou de la surveillance du trafic, l'OMI traverse aujourd'hui une

²³⁶⁸ Les dernières conventions adoptées sous l'égide de l'OMI témoignent de la prise en compte accrue des questions d'environnement. L'intensification du trafic met en évidence les nuisances de la navigation pour le milieu marin et force l'Organisation à renforcer son action dans ce domaine. L'explosion de la plateforme *Deepwater Horizon* aura sans aucun doute d'importantes répercussions sur la stratégie de l'Organisation l'obligeant à ouvrir de nouvelles négociations sur les conditions de l'installation de forages en mer. Le rapport de la séance du CPMM de mai 2010 rend compte des premières dispositions envisagées au lendemain de

nouvelle phase de transition où elle a engagé d'importantes réformes correspondant à trois axes stratégiques²³⁶⁹ : renforcer la position et l'efficacité de l'Organisation ; élaborer et maintenir un dispositif général pour la sécurité, la sûreté, l'efficacité des transports maritimes et leur respect de l'environnement ; enfin appuyer une politique de la qualité des transports maritimes. Dans ce cadre, la consolidation de son champ de compétences est un véritable atout sans toutefois assurer l'OMI d'avoir la capacité de pallier les comportements nuisibles qui accentuent les nuisances dues au développement de la navigation maritime. A l'avenir, l'engagement d'une approche intégrée des activités maritimes, le développement des moyens financiers, la transparence de son action et le renforcement des missions opérationnelles restent les principaux enjeux du maintien stratégique de l'Organisation.

787. Parmi les objectifs fixés par l'Assemblée, la consolidation de son champ de compétences ne concerne pas les matières économiques alors même que la principale raison du non-respect des normes réside dans l'investissement financier qu'elle représente. Les travaux de la CNUCED ou de l'OCDE montrent bien le lien essentiel entre le marché du transport maritime et l'amélioration des conditions de navigation²³⁷⁰. Bien qu'il se justifie par la spécificité de l'approche technique ou par le déséquilibre des groupes d'intérêt au sein de l'Organisation, ce cloisonnement entre les matières techniques et économiques n'est plus supportable et nécessite la mise en place d'un schéma intégré des questions maritimes. En effet, la fragmentation de l'action normative n'est pas de nature à retourner la situation et à garantir l'engagement ferme et effectif des États pour le développement du transport dans le respect des hommes et de la nature. Les initiatives de la Division des affaires maritimes des Nations Unies vont certes dans ce sens mais restent insuffisantes²³⁷¹. L'intervention de l'OMI en faveur de cette intégration des politiques normatives permettrait de renforcer l'association des principaux acteurs économiques qu'elle regroupe déjà aux efforts d'encadrement des entreprises maritimes comme les initiatives prises par Armateurs de France sur le fondement

l'explosion du 20 avril 2010 : « *La délégation [américaine] a fait savoir au Comité que l'enquête sur l'accident avait commencé et qu'une fois qu'elle serait terminée, une copie de ses conclusions serait communiquée à l'OMI pour information et pour examen, de sorte que l'Organisation puisse tirer tous les enseignements susceptibles d'améliorer la conduite des affaires maritimes internationales et de bénéficier à la communauté maritime internationale.* », MSC 87-WP 10, Projet de rapport du comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa quatre-vingt-septième session, le 17 mai 2010.

²³⁶⁹ Rés A 1011 (26), Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2010-2015), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session le 26 novembre 2009.

²³⁷⁰ UNCTAD/RMT/2009, *Étude sur les transports maritimes*, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, New York-Genève, 2009 ; OCDE, *Cost savings stemming from non-compliance with international environmental regulations in the maritime sector*, Paris, 2002.

²³⁷¹ DE MARFFY-MANTUANO (A.), « Une nouvelle tentative pour mieux gérer les océans : le processus consultatif officieux », *ADMer*, Tome V, 2000, pp. 55-70.

de la Charte bleue ou par l'IACS dans la certification de ses membres, elle permettrait également de limiter l'impact d'une recherche constante de plus de rentabilité sur les conditions de la navigation maritime. L'intégration des politiques normatives implique soit de centraliser les compétences sur le modèle de l'Union européenne à l'échelle régionale soit de renforcer le lien direct entre l'OMI et les professionnels. D'abord, la centralisation des questions maritimes n'est envisageable que si l'influence entre les différents membres de l'OMI s'équilibre et si les États dénoncent les multiples réserves à l'interprétation de la Convention OMI. Ensuite, le renforcement du lien direct entre l'OMI et les professionnels alourdirait les missions de l'Organisation et nécessiterait donc un renforcement de ses moyens et de sa présence sur le terrain.

788. Le rôle de l'OMI dans l'articulation des domaines techniques et économiques dépend de son équilibre institutionnel. Des transformations sont nécessaires pour atténuer l'influence des États qui fournissent des services internationaux de navigation, les objectifs de ces derniers consistent à maîtriser les effets de l'action de l'Organisation sur l'économie maritime mondialisée afin de ne pas pénaliser la liberté d'entreprendre et d'innover dans le commerce maritime. L'importance du rôle des États du pavillon dans l'élaboration des normes internationales est incontestable mais pas exclusive. L'OMI doit rééquilibrer les intérêts défendus par ses membres sur le modèle d'autres organisations qui ont su diversifier la représentation au sein de leur organe directeur. C'est le cas de l'OACI qui attribue 10 des 33 sièges du Conseil « *aux États contribuant le plus à fournir des installations pour la navigation aérienne civile internationale* »²³⁷². C'est le cas aussi de l'OIT avec sa représentation tripartite. La révision de l'article 17 de la Convention OMI est envisageable mais pour être attractive et complète, cette réforme implique nécessairement une redéfinition des critères de contribution au budget de l'Organisation. Ainsi, tout en conservant le critère de l'immatriculation des navires, la révision du calcul des contributions pourrait prévoir de nouveaux critères relatifs à la fréquentation des installations pour la navigation maritime ou à la formation des gens de mer. Un critère concernant la capacité des États à contribuer au budget de l'Organisation assurerait l'équité de la charge financière, le développement des moyens financiers de l'Organisation et l'atténuation de l'emprise des armateurs sur la politique normative.

789. Au-delà de l'amélioration de l'équilibre institutionnel au sein duquel le Conseil est un

²³⁷² SOCHOR (E.), « Le processus décisionnel de l'OACI : qui gouverne dans le Conseil directeur », *Études internationales*, vol. 20, n°4, 1989, pp. 831-851 ; DOBELLE (J.-F.), « L'OACI, A l'aube du nouveau millénaire », *RFDAS*, 241, 2007, pp. 3-28.

organe prépondérant, c'est la transparence de l'action de l'Organisation qui doit contribuer à souligner les effets de sa stratégie. La mise en ligne de données multiples sur le portail électronique GISIS ou l'accès aux documents officiels de l'Organisation par l'intermédiaire du site IMODOCS ou IMOARCHIVE sont des mesures encourageantes. La diffusion des conventions et des résolutions sont toutefois en accès restreint ou payant. Les ressources ainsi collectées contribuent au budget de la coopération technique. Le maintien du Programme d'assistance est essentiel mais la diffusion systématique ou l'accès libre aux documents OMI conférerait une lisibilité plus grande aux actions multiples et à l'évolution des normes grâce à l'action continue de l'Organisation. L'utilisation des différents instruments serait simplifiée et contribuerait à renforcer le lien entre l'Organisation et les acteurs du secteur maritime sur le terrain. Cette proximité serait d'abord un atout incontestable d'application des mesures techniques et des recommandations adoptées par l'OMI. La diffusion des rapports qui rendent compte de la participation et des travaux effectués par les membres de l'Organisation contribuerait aussi à souligner l'équilibre de fait entre les membres, qui existe en marge de la charte constitutive. Ainsi, la participation des organisations non gouvernementales, qui est devenue essentielle, permettra de montrer l'évolution du lien direct entre l'Organisation et les acteurs sur le terrain.

790. Enfin, compte tenu de son évolution depuis 1993, une réforme de la Convention OMI pourrait inclure en priorité le cadre de reconnaissance des missions opérationnelles comme l'annonçaient les principes des résolutions A 900²³⁷³, A 901²³⁷⁴ et A 909²³⁷⁵ sur la méthode de l'Organisation pour déterminer les contours d'une stratégie visant à stimuler son action. Cette modification systématiserait la définition d'une stratégie commune aux membres qui consiste à déterminer les objectifs et les moyens mobilisables pour les atteindre. En priorité, la reconnaissance de la valeur technique des résolutions OMI, la communication des rapports nationaux ou des professionnels et la procédure d'audit des États membres devraient figurer dans la Convention constitutive. La rédaction d'un préambule servirait dans le même sens à souligner le cadre général de la mission de l'Organisation en faveur de l'universalité des règles de navigation maritime, de l'approche intégrée des affaires maritimes et de l'assistance aux acteurs du secteur maritime.

²³⁷³ Rés A 900 (21), Objectifs de l'Organisation dans les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 16 novembre 1999.

²³⁷⁴ Rés A 901 (21), L'OMI et la coopération technique dans les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 25 novembre 1999.

²³⁷⁵ Rés A 909 (22), Élaboration des politiques de l'OMI- Formulation des orientations et des objectifs de l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 29 novembre 2001.

791. Ces évolutions ne transformeraient pas la portée juridique des décisions de l'Organisation mais contribueraient incontestablement à appuyer sa force morale et politique en faveur de l'effectivité du droit. Le rôle de l'Organisation est d'autant plus essentiel que cette dernière doit contribuer à restaurer le lien entre les acteurs du secteur maritime afin de préserver la spécificité maritime et ranimer la communauté maritime malmenée par les crises économiques et les mauvaises pratiques.

TABLE DES ANNEXES

ANNEXE I : CONVENTION PORTANT CRÉATION DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	570
ANNEXE II : ORGANIGRAMME DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE	1
ANNEXE III : LES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI	584
ANNEXE IV : LISTE DES MEMBRES OBSERVATEURS DE L'OMI	590
ANNEXE V : LES SECRÉTAIRES GÉNÉRAUX DE L'ORGANISATION DE 1959 A 2010	593
ANNEXE VI : PROCÉDURE D'ADOPTION DES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX SOUS LES AUSPICES DE L'OMI.	594
ANNEXE VII : DATES CLEFS DANS L'HISTOIRE DE L'ORGANISATION	595
ANNEXE VIII : LES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE L'OMI	604
ANNEXE IX : RÉOLUTION A 500	1
ANNEXE X : RÉOLUTION A 777	1
ANNEXE XI : RÉOLUTION A 900	1
ANNEXE XII : LES TYPES DE NAVIRES	1
ANNEXE XIII : LES MARQUES DE FRANC-BORD	1
ANNEXE XIV : LE MARQUAGE SUR LES CONTENEURS	624

<p>ANNEXE I : CONVENTION PORTANT CRÉATION DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE²³⁷⁶</p>

Document élaboré à partir des Documents de base, Londres, IMO publication, volume I, 2004 et reprenant fidèlement le texte de la Convention tel que publié par les services d'édition de l'OMI.

Les États Parties à la présente Convention décident de créer l'Organisation maritime internationale (ci-après dénommée « l'Organisation »).

PREMIÈRE PARTIE
Buts de l'Organisation

Article 1

Les buts de l'Organisation sont :

- a) 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 toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, d'encourager et de faciliter l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation, la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution et de traiter des questions énoncées dans le présent article ;
- b) d'encourager l'abandon des mesures discriminatoires et des restrictions non indispensables appliquées par les gouvernements à la navigation commerciale internationale, en vue de mettre les ressources des services maritimes à la disposition du commerce mondial sans discrimination ; l'aide et l'encouragement donnés par un gouvernement en vue du développement de sa marine marchande nationale et pour des fins de sécurité ne constituent pas en eux-mêmes une discrimination, à condition que cette aide et ces encouragements ne soient pas fondés sur des mesures conçues en vue de restreindre la liberté, pour les navires de tous pavillons, de participer au commerce international ;
- c) d'examiner toutes questions relatives à la partie II les questions relatives aux pratiques restrictives déloyales d'entreprises de navigation maritime ;
- d) d'examiner toutes questions relatives à la navigation maritime et à ses effets sur le milieu marin dont elle pourra être saisie par tout organisme ou toute institution spécialisée des Nations Unies ;
- e) de permettre l'échange de renseignements entre gouvernements sur les questions étudiées par l'Organisation.

PARTIE II
Fonctions

Article 2

Pour atteindre les buts exposés à la première partie, l'Organisation :

- a) sous réserve des dispositions de l'article 3, examine les questions figurant aux alinéas a), b) et c) de l'article premier que pourront lui soumettre tout Membre, tout organisme, toute institution spécialisée des Nations Unies ou toute autre organisation intergouvernementale, ainsi que les questions qui lui seront soumises aux termes de l'alinéa d) de l'article premier et fait des recommandations à leur sujet ;
- b) élabore des projets de conventions, d'accord et d'autres instruments appropriés, les recommande aux gouvernements et aux organisations intergouvernementales et convoque les conférences qu'elle juge nécessaires ;
- c) institue un système de consultation entre les Membres et d'échange de renseignements entre les gouvernements ;

²³⁷⁶ Document élaboré à partir de la publication de l'OMI et des données du site des Nations Unies sur la collection des traités <http://treaties.un.org/> (consulté en mai 2010).

- d) s'acquitte des fonctions découlant des alinéas a), b) et c) du présent article, notamment de celles qui lui sont assignées aux termes ou en vertu d'instruments internationaux relatifs à des questions maritimes et aux effets de la navigation maritime sur le milieu marin ;
- e) facilite, selon que de besoin, et en conformité des dispositions de la partie X, la coopération technique dans le cadre des attributions de l'Organisation.

Article 3

Pour les questions qu'elle estime susceptibles de règlement par les méthodes commerciales habituelles en matière de transports maritimes internationaux, l'Organisation recommande ce mode de règlement. Si elle est d'avis qu'une question concernant les pratiques restrictives déloyales des entreprises de navigation maritime n'est pas susceptible de règlement par les méthodes commerciales habituelles en matière de transports maritimes internationaux ou si, à l'épreuve, il n'a pas été possible de la résoudre par ces méthodes, l'Organisation, sous réserve que la question ait d'abord fait l'objet de négociations directes entre les Membres intéressés, examine la question, à la demande de l'un d'entre eux.

PARTIE III

Membres

Article 4

Tous les États peuvent devenir Membres de l'Organisation aux conditions prévues à la partie III.

Article 5

Les Membres des Nations Unies peuvent devenir Membres de l'Organisation en adhérant à la Convention conformément aux dispositions de l'article 71.

Article 6

Les États non Membres des Nations Unies qui ont été invités à envoyer des représentants à la Conférence maritime des Nations Unies convoquée à Genève le 19 février 1948 peuvent devenir Membres en adhérant à la Convention conformément aux dispositions de l'article 71.

Article 7

Tout État qui n'a pas qualité pour devenir Membres en vertu de l'article 5 ou de l'article 6 peut demander, par l'intermédiaire du Secrétaire général de l'Organisation, à devenir Membre ; il sera admis comme Membre quant il aura adhéré à la Convention conformément aux dispositions de l'article 71, à condition que, sur la recommandation du Conseil, sa demande d'admission ait été agréée par les deux tiers des Membres de l'Organisation autres que les Membres associés.

Article 8

Tout territoire ou groupe de territoires auquel la Convention a été rendue applicable, en vertu de l'article 72, par les Membres qui assurent ses relations internationales ou par les Nations Unies, peut devenir Membre associé de l'Organisation par notification écrite donnée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le Membre responsable, ou, le cas échéant, par l'Organisation des Nations Unies.

Article 9

Un Membre associé a les droits et obligations reconnus à tout Membre par la Convention, à l'exception du droit de vote et du droit de faire partie du Conseil. Sous réserve, le mot « Membres », dans la présente Convention est considéré, sauf indication contraire du contexte, comme désignant également les Membres associés.

Article 10

Aucun État ou territoire ne peut devenir ou rester Membre de l'Organisation contrairement à une résolution de l'Assemblée générale des Nations Unies.

PARTIE IV

Organes

Article 11

L'Organisation comprend une Assemblée, un Conseil, un Comité de la sécurité maritime, un Comité juridique, un Comité de la protection du milieu marin, un Comité de la coopération technique, Un Comité de la simplification des formalités et tels organes subsidiaires que l'Organisation estimerait à tout moment nécessaire de créer, ainsi qu'un Secrétariat.

PARTIE V

L'Assemblée

Article 12

L'Assemblée se compose de tous les Membres

Article 13

L'Assemblée se réunit en session ordinaire une fois par période de deux ans. Une session extraordinaire devra être tenue, après un préavis de soixante jours, chaque fois qu'un tiers des Membres en aura notifié la demande au Secrétaire général, ou à un moment quelconque si le Conseil l'estime nécessaire, après un préavis de soixante jours également.

Article 14

La majorité des Membres autres que les Membres associés est requise pour constituer le quorum, lors des réunions de l'Assemblée.

Article 15

Les fonctions de l'Assemblée sont les suivantes :

- a) élire à chaque session ordinaire parmi ses Membres autres que les Membres associés un président et deux vice-présidents qui resteront en fonction jusqu'à la session ordinaire suivante ;
- b) établir son règlement intérieur, sauf dispositions contraires de la Convention;
- c) établir, si elle le juge nécessaire, tous organes subsidiaires temporaires ou, sur recommandation du Conseil, permanents ;
- d) élire les Membres qui seront représentés au Conseil, conformément à l'article 17;
- e) recevoir et examiner les rapports du Conseil et se prononcer sur toute question dont elle est saisie par lui ;
- f) approuver le programme de travail de l'Organisation;
- g) voter le budget et déterminer le fonctionnement financier de l'Organisation, conformément à la Partie XII ;
- h) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation ;
- i) remplir les fonctions dévolues à l'Organisation, sous la réserve que l'Assemblée renverra au Conseil les questions visées aux paragraphes a) et b) de l'article 2 pour qu'il formule, à leur sujet, des recommandations ou propose des instruments appropriés ; sous réserve en outre que tous instruments ou recommandations soumis par le Conseil à l'Assemblée et que celle-ci n'aura pas acceptés seront renvoyés au Conseil pour un nouvel examen, accompagnés éventuellement des observations de l'Assemblée ;
- j) recommander aux Membres l'adoption de règles et directives relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution des mers par les navires, à la lutte contre cette pollution et à d'autres questions concernant les effets de la navigation maritime sur le milieu marin assignées à l'Organisation aux termes ou en vertu d'instruments internationaux, ou l'adoption d'amendements à ces règles et directives qui lui ont été soumis ;
- k) prendre toute mesures qu'elle jugerait appropriée pour favoriser la coopération technique conformément aux dispositions de l'alinéa e) à l'article 2, en tenant compte des besoins propres aux pays en développement ;
- l) décider de réunir une conférence internationale ou de suivre toute autre procédure appropriée

pour l'adoption des conventions internationales ou des amendements à des conventions internationales élaborés par le comité de la sécurité maritime, le Comité juridique, le Comité de protection du milieu marin, le Comité de coopération technique, le Comité de la simplification des formalités ou par d'autres organes de l'Organisation ;

- m) renvoyer au conseil, pour examen ou décision, toute affaire de la compétence de l'Organisation, étant entendu toutefois, que la charge de faire des recommandations, prévue à l'alinéa j) du présent article, ne doit pas être déléguée.

PARTIE IV

Le Conseil

Article 16

Le Conseil se compose de quarante Membres élus par l'Assemblée.

Article 17

En élisant les Membres du Conseil, l'Assemblée, observe les principes suivants :

- a) dix sont des États qui sont le plus intéressés à fournir des services internationaux de navigation maritime ;
- b) dix sont d'autres États qui sont le plus intéressés dans le commerce maritime mondial ;
- c) vingt sont les États qui n'ont pas été élus au titre des alinéas a) ou b) ci-dessus, qui ont des intérêts particuliers dans le transport maritime ou la navigation et dont l'élection garantit que toutes les grandes régions géographiques du monde sont représentés au Conseil.

Article 18

Les Membres représentés au Conseil, en vertu de l'article 16, restent en fonction jusqu'à la clôture de la session ordinaire suivante de l'Assemblée, Les Membres sortant sont rééligibles.

Article 19

- a) Le Conseil nomme son président et adopte son règlement intérieur sauf dispositions contraires de la présente Convention ;
- b) Vingt-six Membres du Conseil constituent le quorum ;
- c) Le Conseil se réunit, après préavis d'un mois, sur convocation de son président ou à la demande d'au moins quatre de ses Membres, aussi souvent qu'il peut être nécessaire à la bonne exécution de sa mission. Il se réunit à tout endroit qu'il juge approprié.

Article 20

Le Conseil, s'il examine une question qui intéresse particulièrement un Membre de l'Organisation, invite celui-ci à participer, sans droit de vote, à ses délibérations.

Article 21

- a) Le Conseil examine le projet de programme de travail et les prévisions budgétaires préparés par le Secrétaire général à la lumière des propositions du Comité de la sécurité maritime, du Comité juridique, du Comité de protection du milieu marin, du Comité de coopération technique, du Comité de la simplification des formalités et d'autres organes de l'Organisation et il en tient compte pour établir et soumettre à l'Assemblée le programme de travail et le budget de l'Organisation, eu égard à l'intérêt général et aux priorités de l'Organisation.
- b) Le Conseil reçoit les rapports, les propositions et les recommandations du Comité de sécurité maritime, du Comité juridique, du Comité de la protection du milieu marin, du Comité de la coopération technique et du Comité de la simplification des formalités, ainsi que d'autres organes de l'Organisation. Il les transmet à l'Assemblée et, si l'Assemblée ne siège pas, aux Membres, pour information, en les accompagnant de ses recommandations.
- c) Le Conseil n'examine les questions relevant des articles 28, 33, 38, 43 et 48 qu'après avoir consulté le Comité de la sécurité maritime, le Comité juridique, le Comité de protection du milieu marin, le Comité de coopération technique ou le Comité de la simplification des formalités suivant le cas.

Article 22

Le Conseil, avec l'approbation de l'Assemblée, nomme le Secrétaire général. Le Conseil prend toutes dispositions utiles en vue de recruter le personnel nécessaire. Il fixe les conditions d'emploi du Secrétaire général et du personnel en s'inspirant le plus possible des dispositions prises par l'Organisation des Nations Unies et par ses institutions spécialisées.

Article 23

A chaque session ordinaire, le Conseil fait rapport à l'Assemblée sur les travaux accomplis par l'Organisation depuis la précédente session ordinaire.

Article 24

Le Conseil soumet à l'Assemblée les comptes de l'Organisation accompagnés de ses observations et de ses recommandations.

Article 25

- a) Le Conseil peut conclure des accords ou prendre des dispositions concernant les relations avec les autres organisations conformément aux dispositions de la partie XV. Ces accords et ces dispositions sont soumis à l'approbation de l'Assemblée.
- b) Compte tenu des dispositions de la partie XV et des relations entretenues avec d'autres organismes par les comités respectifs en vertu des articles 28, 33, 38, 43 et 48, le Conseil assure entre les sessions de l'Assemblée les relations avec les autres organisations.

Article 26

Entre les sessions de l'Assemblée, le Conseil exerce toutes les fonctions dévolues à l'Organisation, à l'exception de la charge de faire des recommandations qui résulte de l'alinéa j) de l'article 15. En particulier, le Conseil coordonne les activités des organes de l'Organisation et peut apporter au programme de travail, dans la mesure strictement nécessaire, les modifications qui peuvent s'imposer pour assurer le bon fonctionnement de l'Organisation.

PARTIE VII**Comité de la sécurité maritime****Article 27**

Le Comité de la sécurité maritime se compose de tous les Membres.

Article 28

- a) Le Comité de la sécurité maritime examine toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation, telles que les aides à la navigation maritime, la construction et l'équipement des navires, les règlements destinés à prévenir les abordages, la manipulation des cargaisons dangereuses, la réglementation de la sécurité en mer, les renseignements hydrographiques, les journaux de bord et les documents intéressant la navigation maritime, les enquêtes sur les accidents en mer, le sauvetage des biens et des personnes ainsi que toutes autres questions ayant un rapport direct avec la sécurité maritime.
- b) Le Comité de la sécurité maritime prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions que lui assigne la présente Convention, l'Assemblée ou le Conseil, ou qui pourront lui être confiées dans le cadre du présent article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'Organisation.
- c) Compte tenu des dispositions de l'article 25, le Comité de la sécurité maritime, à la demande de l'Assemblée ou du Conseil ou s'il en juge utile dans l'intérêt de ses propres travaux, maintient avec d'autres organismes des rapports étroits propres à promouvoir les buts de l'Organisation.

Article 29

Le Comité de la sécurité maritime soumet au Conseil :

- a) les propositions de règlements de sécurité ou d'amendements aux règlements de sécurité que le Comité a élaborées ;
- b) les recommandations et les directives qu'il a élaborées ;
- c) le rapport sur ses travaux depuis la dernière session du Conseil.

Article 30

Le Comité de la sécurité maritime se réunit au moins une fois par an. Il élit son Bureau une fois par an et adopte son règlement intérieur.

Article 31

Nonobstant toute disposition contraire de la présente Convention mais sous réserve des dispositions de l'article 27, le Comité de la sécurité maritime, lorsqu'il exerce les fonctions qui lui ont été attribuées aux termes ou en vertu d'une convention internationale ou de tout autre instrument, se conforme aux dispositions pertinentes de cette convention ou de cet instrument, notamment pour les règles de procédure à suivre.

PARTIE VIII

Comité juridique

Article 32

Le Comité juridique se compose de tous les Membres.

Article 33

- a) Le Comité juridique examine toutes les questions juridiques qui relèvent de la compétence de l'Organisation.
- b) La Comité juridique prend toutes les mesures nécessaires pour mener à bien les missions que lui assignent la présente Convention, l'Assemblée ou le Conseil, ou qui pourront lui être confiées dans le cadre du présent article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui pourront être acceptées par l'Organisation.
- c) Compte tenu des dispositions de l'article 25, le Comité juridique, à la demande de l'Assemblée et du Conseil ou s'il le juge utile dans l'intérêt de ses propres travaux, maintient avec d'autres organismes des rapports étroits propres à promouvoir les buts de l'Organisation.

Article 34

Le Comité juridique soumet au Conseil :

- a) les projets de conventions internationales ou les projets d'amendements aux conventions internationales qu'il a élaborées ;
- b) le rapport sur ses travaux depuis la dernière session du Conseil.

Article 35

Le Comité juridique se réunit au moins une fois par an. Il élit son Bureau une fois par an et adopte son règlement intérieur.

Article 36

Nonobstant toute dispositions contraire de la présente Convention mais sous réserve des dispositions de l'article 32, le Comité juridique, lorsqu'il exerce les fonctions qui lui ont été attribuées aux termes ou en vertu d'une convention internationale ou de tout autre instrument, se conforme aux dispositions pertinentes de cette convention ou de cet instrument, notamment pour les règles de procédure à suivre.

PARTIE IX

Comité de protection du milieu marin

Article 37

Le Comité de protection du milieu marin se compose de tous les membres.

Article 38

Le Comité de protection du milieu marin doit examiner toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation dans le domaine de la prévention de la pollution des mers par les navires et de la lutte contre cette pollution, et plus particulièrement:

a) exercer les fonctions conférées ou susceptibles d'être conférées à l'Organisation aux termes ou en vertu de conventions internationales visant à prévenir et à combattre la pollution par les navires, notamment en ce qui concerne l'adoption et la modification de règles ou d'autres dispositions, conformément aux dispositions desdites conventions ;

b) examiner les mesures propres à faciliter la mise en œuvre des conventions visées au paragraphe a) ci-dessus ;

c) prendre les dispositions nécessaires en vue d'obtenir des données scientifiques, techniques et autres données pratiques sur la prévention de la pollution des mers par les navires et sur la lutte contre cette pollution pour les diffuser aux États, notamment aux pays en voie de développement; le cas échéant, faire des recommandations et élaborer des directives ;

d) favoriser, en tenant compte des dispositions de l'article 25, la coopération avec les organismes régionaux exerçant des activités dans le domaine de la prévention de la pollution des mers par les navires et de la lutte contre cette pollution ;

e) examiner toutes autres questions du ressort de l'Organisation susceptibles de favoriser la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution, et notamment la coopération avec d'autres organisations internationales sur des questions intéressant l'environnement; prendre les mesures opportunes à cet égard, en tenant compte des dispositions de l'article 25.

Article 39

Le Comité de la protection du milieu marin soumet au Conseil:

a) les propositions de règlements sur la prévention de la pollution des mers par les navires et la lutte contre cette pollution ainsi que les propositions d'amendements à ces règlements que le Comité a élaborés ;

b) les recommandations et les directives qu'il a élaborés ;

c) le rapport sur ses travaux depuis la dernière session du Conseil.

Article 40

La Comité de la protection du milieu marin se réunit au moins une fois par an. Il élit son Bureau une fois par an et adopte son règlement intérieur.

Article 41

Nonobstant toute disposition contraire de la présente Convention mais sous réserve des dispositions de l'article 37, le comité de la protection du milieu marin, lorsqu'il exerce les fonctions qui lui ont été attribuées aux termes ou en vertu d'une convention internationale ou de toute autre instrument, se conforme aux dispositions pertinentes de cette convention ou de cet instrument, notamment pour les règles de procédure à suivre.

PARTIE X**Comité de la coopération technique****Article 42**

Le Comité de coopération technique se compose de tous les Membres.

Article 43

a) Le Comité de coopération technique examine, selon qu'il convient, toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation en ce qui concerne l'exécution des projets de coopération technique financés par le programme pertinent des Nations Unies dont l'Organisation est l'agent d'exécution ou de coopération ou par des fonds d'affectation spéciale volontairement mis à la disposition de l'Organisation et toutes autres questions liées aux activités de l'Organisation dans le domaine de la coopération technique ;

- b) Le Comité de la coopération technique contrôle les travaux du Secrétariat dans le domaine de la coopération technique ;
- c) Le Comité de la coopération technique s'acquiesce des fonctions que lui assignent la présente Convention, l'Assemblée ou le Conseil, ou des missions qui peuvent lui être confiées dans le cadre du présent article aux termes ou en vertu de tout autre instrument international et qui peuvent être acceptées par l'Organisation ;
- d) Compte tenu des dispositions de l'article 25, le Comité de la coopération technique à la demande de l'Assemblée et du Conseil ou s'il le juge utile dans l'intérêt de ses propres travaux, maintient avec d'autres organismes des rapports étroits propres à promouvoir les buts de l'Organisation.

Article 44

Le Comité de la coopération technique soumet au Conseil :

- a) les recommandations qu'il a élaborées ;
- b) le rapport sur ses travaux depuis la dernière session du conseil.

Article 45

Le Comité de la coopération technique se réunit au moins une fois par an. Il élit son Bureau une fois par an et adopte son règlement intérieur.

Article 46

Nonobstant toute disposition contraire de la présente Convention, mais sous réserve des dispositions de l'article 42, le Comité de la coopération technique, lorsqu'il exerce les fonctions qui lui ont été attribuées aux termes ou en vertu d'une convention internationale ou de tout autre instrument, se conforme aux dispositions pertinentes de cette convention ou de cet instrument notamment pour les règles de procédure à suivre.

PARTIE XI

Comité de la simplification des formalités

Article 47

Le Comité de la simplification des formalités se compose de tous les membres.

Article 48

Le Comité de la simplification des formalités examine toutes les questions qui relèvent de la compétence de l'Organisation dans le domaine de la simplification des formalités liées au trafic maritime international, et plus particulièrement :

- a) exerce les fonctions conférées ou susceptibles d'être conférées à l'Organisation aux termes ou en vertu de conventions internationales visant à faciliter le trafic maritime international, notamment en ce qui concerne l'adoption et la modification de mesures ou d'autres dispositions, conformément aux dispositions desdites conventions ;
- b) compte tenu des dispositions de l'article 25, le comité de la simplification des formalités, à la demande de l'Assemblée et du Conseil ou s'il le juge utile dans l'intérêt de ses propres travaux, maintient avec d'autres organismes des rapports étroits propres à promouvoir les buts de l'Organisation.

Article 49

Le Comité de la simplification des formalités soumet au Conseil :

- a) les recommandations et les directives qu'il a élaborées ;
- b) le rapport sur les travaux du comité depuis la dernière session du Conseil.

Article 50

Le Comité de la simplification des formalités se réunit au moins une fois par an. Il élit son Bureau une fois par an et adopte son règlement intérieur.

Article 51

Nonobstant toute disposition contraire de la présente Convention, mais sous réserve des dispositions de l'article 47, le Comité de la simplification des formalités, lorsqu'il exerce les fonctions qui lui ont été attribuées aux termes ou en vertu d'une convention internationale ou de tout autre instrument, se conforme aux dispositions pertinentes de cette convention ou de cet instrument, notamment pour les règles de procédure à suivre.

PARTIE XII

Le Secrétariat

Article 52

Le Secrétariat comprend le Secrétaire général, ainsi que les autres membres du personnel que peut exiger l'Organisation. Le Secrétaire général est le plus haut fonctionnaire de l'Organisation et, sous réserve des dispositions de l'article 22, il nomme le personnel mentionné ci-dessus.

Article 53

Le Secrétariat est chargé de tenir à jour toutes les archives nécessaires à l'accomplissement des tâches de l'Organisation, et de préparer, centraliser et distribuer les notes, documents, ordre du jour, procès-verbaux et renseignements utiles au travail de l'Organisation.

Article 54

Le Secrétaire général établit et soumet au Conseil les comptes annuels ainsi qu'un budget biennal indiquant séparément les prévisions correspondant à chaque année.

Article 55

Le Secrétaire général est chargé de tenir les Membres au courant de l'activité de l'Organisation. Tout Membre peut accréditer un ou plusieurs représentants qui se tiendront en rapport avec le Secrétaire général.

Article 56

Dans l'accomplissement de leurs devoirs, le Secrétaire général et le personnel ne sollicitent ou n'acceptent les instructions d'aucun gouvernement ni d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Ils s'abstiennent de tout acte incompatible avec leur situation de fonctionnaires internationaux et ne sont responsables qu'envers l'Organisation. Chaque Membre de l'organisation s'engage à respecter le caractère exclusivement international des fonctions du Secrétaire général et du personnel et à ne pas chercher à les influencer dans l'exécution de leur tâche.

Article 57

Le Secrétaire général assume toutes les autres fonctions qui peuvent lui être assignées par la Convention, l'Assemblée ou le Conseil.

PARTIE XIII

Finances

Article 58

Chaque Membre prend en charge les appointements, les frais de déplacement et les autres dépenses de sa délégation aux réunions tenues par l'Organisation.

Article 59

Le Conseil examine les comptes et les prévisions budgétaires établis par le Secrétaire général et les soumet à l'Assemblée accompagnés de ses observations et de ses recommandations.

Article 60

- a) Sous réserve de tout accord pouvant être conclu entre l'Organisation et l'Organisation des Nations Unies, l'Assemblée examine et approuve les prévisions budgétaires ;

- b) L'Assemblée répartit le montant des dépenses entre tous les Membres selon un barème établi par elle, compte tenu des propositions du Conseil à ce sujet.

Article 61

Tout Membre qui ne remplit pas ses obligations financières vis-à-vis de l'Organisation dans un délai d'un an à compter de la date de leur échéance n'a pas droit de vote ni à l'Assemblée, ni au Conseil, ni au Comité de la sécurité maritime, ni au Comité juridique, ni au Comité de la protection du milieu marin, ni au Comité de la coopération technique ; l'Assemblée peut toutefois si elle le désire, déroger à ces dispositions.

PARTIE XIV

Vote

Article 62

Si la Convention ou un accord international conférant des attributions à l'Assemblée, au Conseil, au Comité de la sécurité maritime, au Comité juridique, au Comité de la protection du milieu marin, au Comité de la coopération technique ou au Comité de la simplification des formalités n'en dispose pas autrement, le vote dans ces organes est régi par les dispositions suivantes :

- a) Chaque Membre dispose d'une voix ;
- b) Les décisions sont prises à la majorité des Membres présents et votants, et , lorsqu'une majorité des deux tiers est requise, à une majorité des deux tiers des Membres présents ;
- c) Aux fins de la présente Convention, l'expression « Membres présents et votants » signifie Membres présents et exprimant un vote affirmatif ou négatif. Les Membres qui s'abstiennent sont considérés comme ne votant pas.

PARTIE XV

Siège de l'Organisation

Article 63

- a) Le siège de l'Organisation est établi à Londres ;
- b) S'il est nécessaire, l'Assemblée peut, à la majorité des deux tiers établir le siège de l'Organisation dans un autre lieu ;
- c) Si le Conseil le juge nécessaire, l'Assemblée peut se réunir en tout lieu autre que le siège.

PARTIE XVI

Relations avec les Nations Unies et les autres organisations

Article 64

Conformément à l'Article 57 de la Charte des Nations Unies, l'Organisation est reliée à l'Organisation des Nations Unies au titre d'institution spécialisée dans le domaine de la navigation maritime et de ses effets sur le milieu marin. Les relations sont établies par un accord conclu avec l'Organisation des Nations Unies, en vertu de l'Article 63 de la Charte des Nations Unies et selon les dispositions de l'article 25 de la Convention.

Article 65

S'il se présente des questions d'intérêt commun pour l'Organisation et une institution des Nations Unies, l'Organisation collaborera avec cette institution ; elle procédera à l'examen de ces questions et prendra des mesures à leur sujet de concert avec cette institution.

Article 66

Pour toute question relevant de sa compétence, l'Organisation peut collaborer avec d'autres organisations intergouvernementales qui, sans être des institutions spécialisées des Nations Unies, ont des intérêts et des activités apparentés aux buts qu'elle poursuit.

Article 67

L'Organisation peut faire tous arrangements utiles en vue de conférer et de collaborer avec les organisations internationales non gouvernementales sur toutes les questions qui relèvent de sa compétence.

Article 68

Sous réserve d'approbation par l'Assemblée à la majorité des deux tiers des voix, l'Organisation est autorisée à reprendre de toutes autres organisations internationales, gouvernementales ou non, les attributions, les ressources et les obligations de sa compétence qui lui seraient transférées en vertu d'accords internationaux ou ententes mutuellement satisfaisantes, conclus par les autorités compétentes des organisations intéressées. L'Organisation pourra également assumer toutes les fonctions administratives de sa compétence, qui ont été confiées à un gouvernement en vertu d'un instrument international.

PARTIE XVI**Capacité juridique, privilèges et immunités****Article 69**

La capacité juridique ainsi que les privilèges et immunités qui seront reconnus à l'Organisation ou qui seront accordés en raison de son existence sont définis dans la Convention générale sur les privilèges et immunités des institutions spécialisées, approuvés par l'Assemblée générale de Nations Unies le 21 novembre 1947, et sont régis par elle. Réserve est faite des modifications qui peuvent être apportées par le texte final (ou révisé) de l'Annexe approuvée par l'Organisation, conformément aux sections 36 et 38 de la susdite Convention générale.

Article 70

Chaque Membre s'engage à appliquer les dispositions de l'Annexe II de la présente Convention, tant qu'il n'a pas adhéré à ladite Convention générale en ce qui concerne l'Organisation.

PARTIE XVII**Amendements****Article 71**

Les textes des projets d'amendements à la Convention sont communiqués aux Membres par le Secrétaire général six mois au moins avant qu'ils ne soient soumis à l'examen de l'Assemblée. Les amendements sont adoptés par l'Assemblée à la majorité des deux tiers de voix. Douze mois après son approbation par les deux tiers des Membres de l'Organisation, non compris les Membres associés, chaque amendement entre en vigueur pour tous les Membres. Si, dans un délai de 0 jours à compter du début de cette période de douze mois, un Membre donne notification de son retrait de l'Organisation en raison d'un amendement, le retrait prend effet, nonobstant les dispositions de l'article 78, à la date à laquelle l'amendement entre en vigueur.

Article 72

Tout amendement adopté dans les conditions prévues à l'article 71 est déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, qui en communique sans délai le texte à tous les Membres.

Article 73

Les déclarations ou acceptations prévues par l'Article 71 sont signifiées par la Communication d'un instrument au Secrétaire général, en vue du dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Le Secrétaire général informe les Membres de la réception dudit instrument et de la date à laquelle l'amendement entrera en vigueur.

PARTIE XIX

Interprétation

Article 74

Tout différend ou toute question surgissant à propos de l'interprétation ou de l'application de la Convention est soumis à l'Assemblée pour le règlement ou réglé de toute autre manière dont les parties au différend peuvent convenir. Aucune disposition du présent article ne porte atteinte au droit, pour tout organe de l'Organisation, de régler un tel différend ou une telle question qui surgirait pendant la durée de son mandat.

Article 75

Toute question de droit qui ne peut être réglée par les moyens indiqués à l'article 74 est portée, par l'Organisation, devant la Cour internationale de justice, pour avis consultatif, conformément à l'article 96 de la Charte des Nations Unies.

PARTIE XX

Dispositions diverses

Article 76

Signature et acceptation

Sous réserve des dispositions de la partie III, la présente Convention restera ouverte pour la signature ou l'acceptation et les États pourront devenir Parties à la Convention par :

- a) la signature sans réserve quant à l'acceptation ;
- b) la signature, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation ; ou
- c) l'acceptation.

L'acceptation s'effectue par le dépôt d'un instrument entre les mains du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 77

Territoire

- a) Les Membres peuvent à tout moment déclarer que leur participation à la Convention entraîne celle de l'ensemble, d'un groupe ou d'un seul des territoires dont ils assurent les relations internationales ;
- b) La présente Convention ne s'applique aux territoires dont les Membres assurent les relations internationales que si une déclaration à cet effet a été faite en leur nom conformément aux dispositions du paragraphe a) du présent article ;
- c) Toute déclaration faite conformément au paragraphe a) du présent article est communiquée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, lequel envoie la copie à tous les États invités à la Conférence maritime des Nations Unies ainsi qu'à tous autres États qui seront devenus Membres ;
- d) Dans les cas où, en vertu d'un accord de tutelle, l'Organisation des Nations Unies est l'autorité chargée de l'administration de certains territoires, l'Organisation des Nations Unies peut accepter la Convention au nom de l'un, de plusieurs ou de la totalité de ses territoires sous tutelle, conformément à la procédure indiquée à l'article 76.

Article 78

Retrait

- a) Les Membres peuvent se retirer de l'Organisation après notification écrite au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Celui-ci en avise aussitôt les autres Membres et le Secrétaire général de l'Organisation. La notification de retrait peut intervenir à tout moment après l'expiration d'une période de douze mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la Convention. Le retrait prend effet douze mois après la date à laquelle la notification écrite parvient au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

- b) L'application de la Convention aux territoires ou groupes de territoires visés à l'article 77 peut prendre fin à tout moment par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par le Membre chargé de leurs relations extérieures ou par les Nations Unies, s'il s'agit d'un territoire sous tutelle dont l'administration relève des Nations Unies. Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en avise aussitôt tous les Membres et le Secrétaire général de l'Organisation. La notification prend effet douze mois après la date à laquelle elle parvient au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

PARTIE XXI

Entrée en vigueur

Article 79

La présente Convention entrera en vigueur lorsque vingt et une nations, dont sept devront posséder chacune un tonnage global au moins égal à un million de tonnes de jauge brute, y auront adhéré, conformément aux dispositions de l'article 76.

Article 80

Tous les États invités à la Conférence maritime des Nations Unies et tous les autres États qui seront devenus Membres seront informés par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de la date à laquelle chaque État deviendra Partie à la Convention, ainsi que de la date à laquelle la Convention entrera en vigueur.

Article 81

La présente Convention, dont les textes anglais, français et espagnol font également foi, sera déposée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies qui en fera parvenir des copies certifiées conformes à chacun des États invités à la Conférence maritime des Nations Unies, ainsi qu'à tous les autres États qui seront devenus Membres.

Article 82

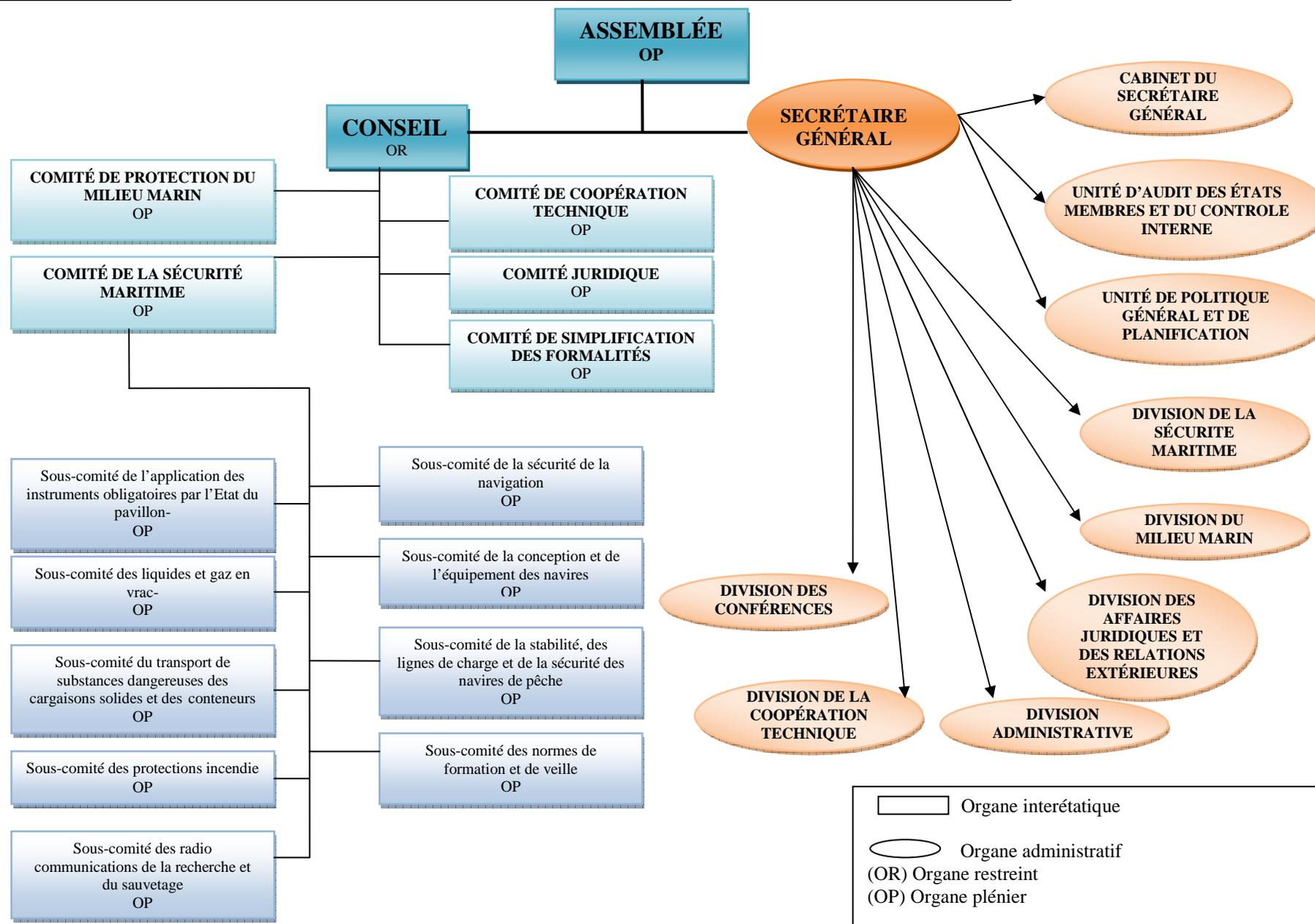
L'Organisation des Nations Unies est autorisée à enregistrer la Convention dès qu'elle entrera en vigueur.

EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs, ont signé la Convention.

FAIT à Genève le 6 mars 1948

ANNEXE II : ORGANIGRAMME DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

Document élaboré à partir du site www.imo.org et du document C 98/6, Budget-programme pour le vingt-cinquième exercice financier 2008-2009, déposé par le Secrétaire général du 30 avril 2007.



ANNEXE III : LES ÉTATS MEMBRES DE L'OMI

Document élaboré à partir du site internet de l'OMI www.imo.org (consulté en mai 2010) et du document « Status of international conventions and instruments in respect of which the international maritime organization or its secretary-general performs depository or other functions » du 31 décembre 2009.

ÉTATS	DATE D'ADHÉSION	CONVENTIONS SIGNÉES	TONNAGE BRUT (en milliers de tonnes)	CONTRIBUTION FINANCIÈRE (£)	POURCENTAGE DU BUDGET
Afrique du sud	28/02/1995	29	198	30 353	0.11%
Albanie	24/05/1993	31	62	5 981	0.02%
Algérie	31/10/1963	25+2D	763	33 711	0.12%
Allemagne	07/01/1959	43+3D	15 503	33 711	0.12%
Angola	06/06/1977	19	62	5 181	0.02%
Antigua et Barbade	13/01/1986	29+2D	9 697	275 908	1.01%
Arabie saoudite	25/02/1969	30	1 490	67 305	0.24%
Argentine	18/06/1953	32	723	45 368	0.16%
Australie	01/05/1995	42+2D	1 827	129 852	0.47%
Autriche	02/04/1975	15	10	26 120	0.09%
Azerbaïdjan	15/05/1995	24	735	25 229	0.09%
Bahamas	22/07/1976	34+2D	48 020	1 377 596	4.96%
Bahreïn	22/09/1976	19+2D	511	18 823	0.07%
Bangladesh	27/05/1976	24	502	18 565	0.07%
Barbade	07/01/1970	35+2D	711	24 543	0.09%
Belgique	09/08/1951	41+2D	4 339	168 415	0.61%
Belize	13/09/1990	19+2D	1 205	38 671	0.14%
Bénin	19/03/1980	21	1	4 785	0.02%
Bolivie	06/07/1987	16	79	6 467	0.02%
Bosnie Herzégovine	16/07/1993	5	0	4 785	0.02%
Brésil	04/03/1963	27	2 426	94 074	0.34%
Brunei Darussalam	31/12/1984	18+2D	494	18 337	0.07%
Bulgarie	05/04/1960	39	630	22 226	0.08%
Cambodge	03/01/1961	19	2 036	62 438	0.22%
Cameroun	01/05/1961	20+1D	16	4 785	0.02%
Canada	15/10/1948	30+2D	3 038	209 717	0.75%

ÉTATS	DATE D'ADHÉSION	CONVENTIONS SIGNÉES	TONNAGE BRUT (en milliers de tonnes)	CONTRIBUTION FINANCIÈRE (€)	POURCENTAGE DU BUDGET
Cap-vert	24/08/1976	20	30	4 785	0.02%
Chili	17/02/1972	31	874	36 886	0.13%
Chine	01/03/1973	34+3D	27 630	913 056	3.29%
Chypre	21/11/1973	37+2D	19 842	571 696	2.06%
Colombie	19/11/1974	20+4D	90	14 463	0.05%
Comores	03/08/2001	19	757	25 858	0.09%
Congo	05/09/1975	19	4	4 785	0.02%
Costa Rica	04/03/1981	9	4	4 785	0.02%
Cote d'Ivoire	04/11/1960	19	9	4 785	0.02%
Croatie	08/07/1992	39+2D	1 454	45 793	0.16%
Cuba	06/05/1966	24	60	5 924	0.02%
Danemark	03/06/1959	44+3D	10 780	333 002	1.20%
Djibouti	20/02/1979	12+2D	4	4 785	0.02%
Dominique	18/12/1979	25	1 030	33 666	0.12%
Égypte	17/03/1958	36	1 060	42 205	0.15%
El Salvador	12/02/1981	14	10	4 785	0.02%
Émirats Arabes Unis	04/03/1980	27+1D	1 063	55 092	0.20%
Équateur	12/07/1956	27	322	13 417	0.05%
Érythrée	31/08/1993	10	13	4 785	0.02%
Espagne	23/01/1962	48+3D	2 979	208 029	0.75%
Estonie	31/01/1992	39+D	369	14 762	0.05%
États-Unis d'Amérique	17/08/1950	29	11 669	870 455	3.14%
Éthiopie	03/07/1975	10	118	7 583	0.03%
Ex République yougoslave de Macédoine	13/10/1993	3	0	4 785	0.02%
Fédération de Russie	24/12/1958	37+2D	7 542	260 022	0.94%
Fidji	14/03/1983	18+2D	33	4 785	0.02%
Finlande	21/04/1959	39+3D	1 514	67 991	0.24%
France	09/04/1952	45+2D	6 649	365 049	1.31%
Gabon	01/04/1976	23+D	14	4 785	0.02%
Gambie	11/01/1979	17	35	4 785	0.02%

ÉTATS	DATE D'ADHÉSION	CONVENTIONS SIGNÉES	TONNAGE BRUT (en milliers de tonnes)	CONTRIBUTION FINANCIÈRE (£)	POURCENTAGE DU BUDGET
Georgie	22/06/1993	30	671	23 399	0.08%
Ghana	06/07/1959	20	853	7 468	0.03%
Grèce	31/12/1958	41+2D	38 971	1 139 274	4.10%
Grenade	03/12/1998	13	2	4 785	0.02%
Guatemala	16/03/1983	17	4	4 785	0.02%
Guinée	03/12/1975	19	20	4 785	0.02%
Guinée Équatoriale	06/12/1977	18	27	4 785	0.02%
Guinée Bissau	06/09/1972	3	6	4 785	0.02%
Guyana	13/05/1980	23	41	4 785	0.02%
Haïti	23/06/1953	6	2	4 785	0.02%
Honduras	23/08/1954	5	685	23 799	0.09%
Hongrie	10/06/1970	29	0	4 785	0.02%
Iles Cook	18/07/2008	19	175	9 213	0.03%
Iles Marshall	26/03/1998	41+2D	46 478	1 333 494	4.80%
Iles Salomon	27/06/1988	7	11	4 785	0.02%
Inde	06/01/1959	34+2D	9 282	290 158	1.04%
Indonésie	18/01/1961	20+D	6 421	195 532	0.70%
Iran (République islamique)	02/01/1958	31	1 131	44 236	0.16%
Iraq	28/08/1973	7	149	8 469	0.03%
Irlande	26/02/1951	35+4D	179	29 810	0.11%
Islande	08/11/1960	35+2D	166	8 956	0.03%
Israël	24/04/1952	21	437	37 188	0.13%
Italie	28/01/1957	27+2D	14 644	593 708	2.14%
Jamahiriya Arabe Libyenne	16/02/1970	28	478	25 560	0.09%
Jamaïque	11/05/1976	28	253	11 444	0.04%
Japon	17/03/1958	35+3D	14 040	938 267	3.38%
Jordanie	09/11/1973	23	286	12 388	0.04%
Kazakhstan	11/03/1994	19	66	6 096	0.02%
Kenya	22/08/1973	25	15	4 785	0.02%
Kiribati	28/10/2003	27	397	15 562	0.06%

ÉTATS	DATE D'ADHÉSION	CONVENTIONS SIGNÉES	TONNAGE BRUT (en milliers de tonnes)	CONTRIBUTION FINANCIÈRE (€)	POURCENTAGE DU BUDGET
Koweït	05/07/1960	23	2 370	79 672	0.29%
Lettonie	01/03/1993	43	337	13 846	0.05%
Liban	03/05/1966	25	138	8 155	0.03%
Libéria	06/01/1959	43+2D	85 733	2 457 631	8.86%
Lituanie	07/12/1995	32	447	16 992	0.06%
Luxembourg	14/02/1991	32	801	34 798	0.12%
Madagascar	08/03/1961	15	33	4 785	0.02%
Malaisie	17/06/1971	18+1D	7 626	229 995	0.83%
Malawi	19/01/1989	11	0	4 785	0.02%
Maldives	31/05/1967	16	141	8 241	0.03%
Malte	22/06/1966	29+4D	33 667	967 096	3.48%
Maroc	30/07/1962	27+2D	471	17 679	0.06%
Maurice	18/05/1978	29+2D	46	4 785	0.02%
Mauritanie	08/05/1961	20	52	5 695	0.02%
Mexique	21/09/1954	36+2D	1 271	159 180	0.57%
Monaco	22/12/1989	24+2D	0	4 785	0.02%
Mongolie	11/12/1996	19	752	25 715	0.09%
Monténégro	10/10/2006	22+1D	13	4 785	0.02%
Mozambique	17/01/1979	20+2D	38	4 785	0.02%
Myanmar	06/07/1951	11	158	8 727	0.03%
Namibie	27/10/1994	23	123	7 726	0.03%
Népal	31/01/1979	2	0	4 785	0.02%
Nicaragua	17/03/1982	20	7	4 785	0.02%
Nigéria	15/03/1962	32+1D	626	22 112	0.08%
Norvège	29/12/1958	46+3D	17 724	531 602	1.92%
Nouvelle-Zélande	30/01/1974	30+2D	209	30 668	0.11%
Oman	30/01/1974	29+2D	26	13 319	0.05%
Ouganda	30/06/2009		0	4 785	0.02%
Pakistan	21/11/1958	27	311	20 784	0.07%
Panama	31/12/1958	28+2D	187 548	5 368 144	19.34%

ÉTATS	DATE D'ADHÉSION	CONVENTIONS SIGNÉES	TONNAGE BRUT (en milliers de tonnes)	CONTRIBUTION FINANCIÈRE (£)	POURCENTAGE DU BUDGET
Papouasie-Nouvelle-Guinée	06/05/1976	16+2D	93	6 868	0.02%
Paraguay	15/03/1993	6	55	5 781	0.02%
Pays-Bas	31/03/1949	43+2D	8 286	314 867	1.13%
Pérou	15/04/1968	27	286	20 069	0.07%
Philippines	09/11/1964	19	5 237	161 669	0.58%
Pologne	16/03/1960	41+2D	214	20 811	0.11%
Portugal	17/03/1976	36+1D	1 203	59 096	0.21%
Qatar	19/05/1977	21+3D	995	40 346	0.14%
République Arabe Syrienne	28/01/1963	36+1D	259	11 616	0.04%
République de Corée	10/04/1962	34+2D	13 343	504 443	1.82%
République de Moldavie	12/12/2001	15	258	11 587	0.04%
République Démocratique du Congo	16/08/1973	6	14	4 785	0.02%
République Dominicaine	25/08/1953	16	10	4 785	0.02%
République Populaire Démocratique de Corée	16/04/1986	18	881	29 405	0.11%
République Tchèque	18/06/1993	19	0	26 120	0.09%
République Unie de Tanzanie	08/01/1974	23	50	5 638	0.02%
Roumanie	28/04/1965	32	255	19 182	0.07%
Royaume-Uni	14/02/1949	41+5D	40 478	1 332 569	4.80%
Sainte-Lucie	10/04/1980	27	0	4 785	0.02%
Saint Kitts and Nevis	08/10/2001	35	911	30 263	0.11%
Saint Martin	12/03/2002	2	0	4 785	0.02%
Saint Vincent et les Grenadines	29/04/1981	26+1D	5 152	151 557	0.55%
Samoa	25/10/1996	25	10	4 785	0.02%
Sao Tomé et Príncipe	09/07/1990	17	24	4 785	0.02%
Sénégal	07/11/1960	22	47	4 785	0.02%
Serbie	11/12/2000	25	0	4 785	0.02%
Seychelles	13/06/1978	18+2D	202	9 985	0.04%

ÉTATS	DATE D'ADHÉSION	CONVENTIONS SIGNÉES	TONNAGE BRUT (en milliers de tonnes)	CONTRIBUTION FINANCIÈRE (£)	POURCENTAGE DU BUDGET
Sierra Leone	14/03/1973	30+2D	655	22 941	0.08%
Singapour	17/01/1966	30+1D	41 294	1 205 712	4.34%
Slovaquie	24/03/1993	24	183	17 123	0.06%
Slovénie	10/02/1993	34+2D	2	13 319	0.05%
Somalie	04/04/1978	2	5	4 785	0.02%
Soudan	05/07/1974	9	25	4 785	0.02%
Sri lanka	06/04/1972	21+2D	172	9 127	0.03%
Suède	27/04/1959	43+3D	4 357	168 930	0.61%
Suisse	20/07/1955	33+2D	640	62 622	0.22%
Suriname	14/10/1976	11	5	4 785	0.02%
Thaïlande	20/09/1973	13	2 692	88 881	0.32%
Timor-Leste	10/05/2005	1	1	4 785	0.02%
Togo	20/06/1983	14	107	7 268	0.03%
Tonga	23/02/2000	42+2D	69	6 181	0.02%
Trinité et Tobago	27/04/1965	22	53	5 724	0.02%
Tunisie	23/05/1963	30+2D	140	8 212	0.03%
Turkménistan	26/08/1993	14	54	5 752	0.02%
Turquie	25/03/1958	21	5 499	181 963	0.66%
Tuvalu	19/05/2004	24+1D	1 103	35 754	0.13%
Ukraine	28/03/1994	27+1D	1 048	34 181	0.12%
Uruguay	10/05/1968	22	109	7 325	0.03%
Vanuatu	21/10/1986	41+2D	2 062	63 182	0.23%
Venezuela	27/10/1975	22+2D	983	40 003	0.14%
Viet -Nam	12/06/1984	19	3 131	93 756	0.34%
Zimbabwe	16/08/2005	1	0	4 785	0.02%
Hong-Kong, Chine	07/06/1967	32+4D	20 936	599 739	2.16%
Iles Féroé, Danemark	02/12/2002	30+3D	93	3 622	0.01%
Macao, Chine	02/02/1990	25	1	2 392	0.01%
TOTAL	169 ÉTATS + 3 ÉTATS ASSOCIÉS		830 627	27 748 500	

ANNEXE IV : LISTE DES MEMBRES OBSERVATEURS DE L'OMI
Données disponibles sur le site www.imo.org (consulté en octobre 2010)

Accord relative au Programme international COSPAS-SARSAT	l'environnement de la mer Baltique (Commission d'Helsinki)
Advisory Committee on Protection of the Sea (ACOPS)	Commission pour la protection du milieu marin de l'Atlantique Nord-Est (Commission OSPAR)
Agence international de l'énergie atomique (AIEA)	Communauté des Caraïbes (CARICOM)
Agence spatiale européenne (AES)	Conseil de l'Europe (CE)
Association de gestion des ports de l'Afrique de l'Est et Australe (AGPAEA)	Conseil international pour l'exploitation de la mer (CIEM)
The Baltic and International Maritime Council (BIMCO)	Dangerous Goods Advisory Council (DGAC)
International Association of Producers of Insurance and Reinsurance (BIPAR)	European Association of Internal Combustion Engine Manufacturers (EUROMOT)
European Chemical Industry Council (CEFIC)	Fédération arabe des transports maritimes (AFS)
Commission du Danube	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (FIPOL)
Community of European Shipyards' Associations (CESA)	Friends of the Earth International (FOEI)
International Radio Maritime Committee (CIRM)	Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (FONASBA)
Cruise Lines International Association (CLIA)	Global Maritime Education & Training Association (GlobalMET)
Comité intergouvernemental permanent de la navigation (SCOS)	Greenpeace International (GREENPEACE)
Comité international de la croix rouge (CICR)	The Hot Briquetted Iron Association (HBIA)
Comité Maritime International (CMI)	International Association of Airport and Seaport Police (IAASP)
Commission centre-américaine du transport maritime (COCATRAM)	International Association of Classification Societies (IACS)
Commission européenne (CE)	International Association of Drilling Contractors (IADC)
Commission permanente du Pacifique Sud (CPPS)	
Commission de la protection de	

International Association of Institutes of Navigation (IAIN)	Instituto Iberoamericano Derecho Marítimo (IIDM)
International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA)	International Livesaving Appliances Manufacturers' Association (ILAMA)
International Association of Maritime Universities (IAMU)	International Marine Contractors Association (IMCA)
International Association of Ports and Harbors (IAPH)	International Maritime Health Association (IMHA)
International Bar Association (IBA)	International Maritime Lecturers Association (IMLA)
International Bar Association (IBA)	International Maritime Pilots' Association (IMPA)
International Bunker Industry Association (IBIA)	International Maritime Rescue Federation (IMRF)
International Bulk Terminals Association (IBTA)	Interferry
International Chamber of Commerce (ICC)	International Association of Oil and Gas Producers (OGP)
ICHCA International Limited (ICHCA)	International Association of Dry Cargo Shipowners (INTERCARGO)
International Christian Maritime Association (ICMA)	International Group of P & I Associations (P & I CLUBS)
International Council of Marine Industry Associations (ICOMIA)	International Ship Managers' Association (InterManager)
International Chamber of Shipping Limited (ICS)	International Navigation Association (PIANC)
International Electrotechnical Commission (IEC)	International Ocean Institute (IOI)
International Fund for Animal Welfare (IFAW)	International Petroleum Industry Environmental Conservation Association (IPIECA)
International Federation of Shipmasters' Associations (IFSMA)	International Painting and Printing Ink Council (IPPIC)
International Harbour Masters' Association (IHMA)	International Parcel Tankers Association (IPTA)
Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT)	International Road Transport Union (IRU)
Institute of International Container Lessors (IICL)	International Sailing Federation (ISAF)

International Spill Control Organization
(**ISCO**)

International Shipping Federation Limited
(**ISF**)

International Organization for
Standardization (**ISO**)

International Shippers & Services
Association (**ISSA**)

International Salvage Union (**ISU**)

International Transport Workers' Federation
(**ITF**)

International Tanker Owners Pollution
Federation Limited (**ITOPF**)

International Towing Tank Conference
(**ITTC**)

International Union of Marine Insurance
(**IUMI**)

International Union for Conservation of
Nature (**IUCN**)

Ligue des pays arabes (**LEA**)

Oil Companies International Marine
Forum (**OCIMF**)

Organisation internationale du travail
(**OIT**)

Organisation juridique consultative afro-
asiatique (**AALCO**)

Organisation de coopération et de
développement économique (**OCDE**)

Organisation des États américains (**OEA**)

Organisation hydrographique
internationale (**OHI**)

Organisation intergouvernementale pour
les transports nationaux ferroviaires
(**OTIF**)

Organisation internationale pour la

migration (**OIM**)

Organisation internationale des
télécommunications mobiles par satellites
(**IMSO**)

Organisation internationale de
télécommunications par satellites
(**INTELSAT**)

Organisation maritime de l'Afrique de
l'Ouest et du Centre (**OMAOC**)

Organisation mondiale du tourisme (**OMT**)

Organisation des Nations Unies pour
l'alimentation et l'agriculture (**FAO**)

Organisation des pays arabes exportateurs
de pétrole (**OPAEP**)

Organisation régionale pour la protection
de l'environnement (**ROPME**)

Organisation de l'Unité Africaine (**OUA**)

Programme régional d'indemnisation pour
l'environnement du Pacifique Sud-Est
(**SPREP**)

The Royal Institution of Naval Architects
(**RINA**)

Secretariat du Commonwealth

Society of International Gas Tanker and
Terminal Operators Limited (**SIGTTO**)

International Vessel Operators Hazardous
Materials Association, Inc. (**VOHMA**)

World Nuclear Transport Institute (**WNTI**)

World Shipping Council (**WSC**)

World Wide Fund for Nature (**WWF**)

**ANNEXE V : LES SECRÉTAIRES GÉNÉRAUX DE L'ORGANISATION
De 1959 à 2010**

Photos extraites de l'IMO News



1959-1961 M Ove NIELSEN
(DANEMARK)



1961-1963 M William GRAHAM
(ROYAUME-UNI)



1964-1967 M Jean ROULIER
(FRANCE)



1968-1973 M Colin GOAD
(ROYAUME-UNI)



1974-1989 M Chandrika Prasad SRIVASTAVA
(INDE)

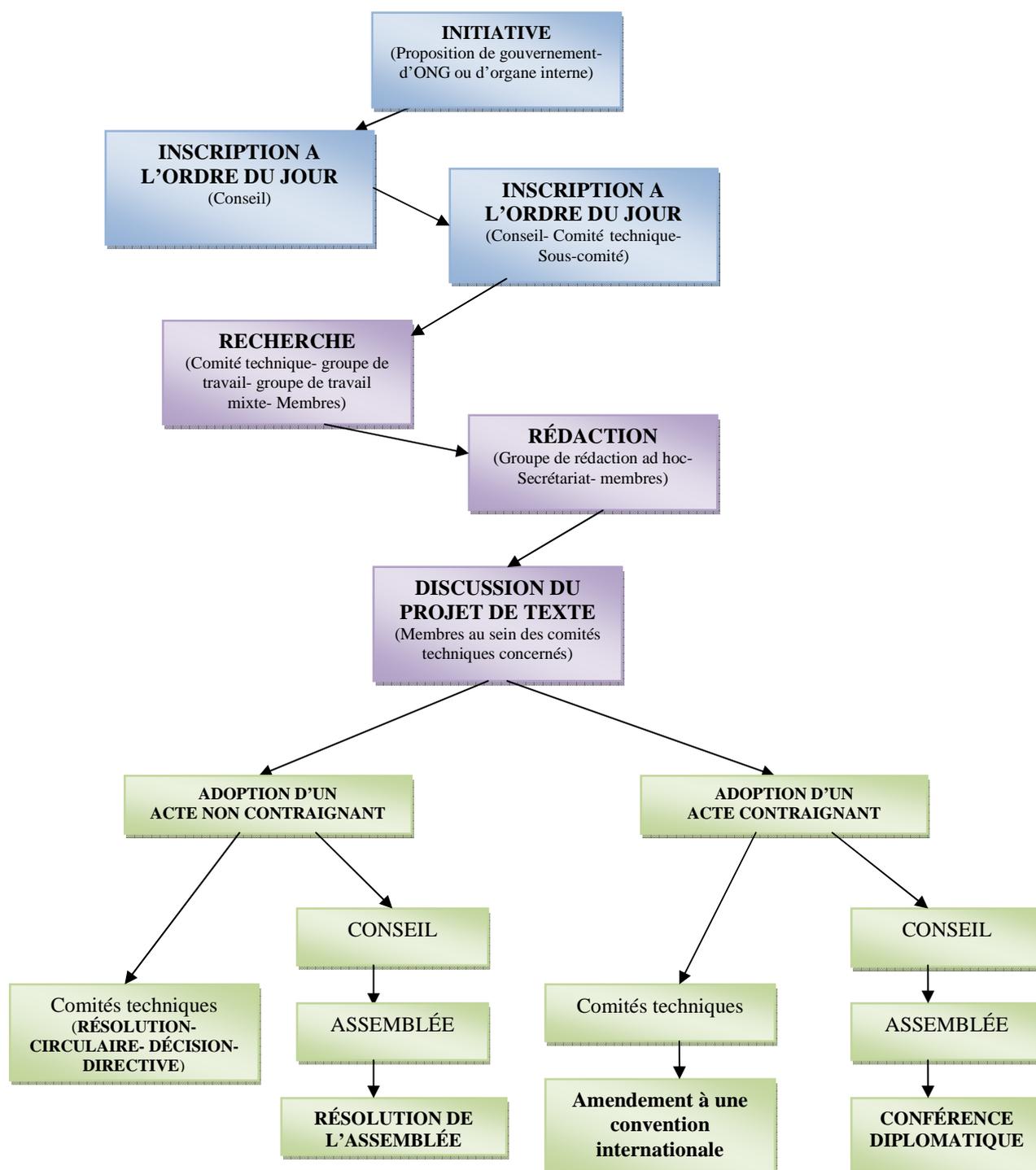


1990-2003 M William A. O NEIL
(CANADA)



2004-2010
M Efthimios E. MITROPOULOS
(GRECE)

**ANNEXE VI : PROCÉDURE D'ADOPTION DES INSTRUMENTS INTERNATIONAUX
SOUS LES AUSPICES DE L'OMI.**



ANNEXE VII : DATES CLEFS DANS L'HISTOIRE DE L'ORGANISATION

Document inspiré de la chronologie établie par le Secrétariat de l'OMI *IMO NEWS*, issue 3, 2008.

6 mars 1948- Adoption de la Convention portant création de l'Organisation maritime consultative internationale (OMCI).

31 janvier 1953- Naufrage du paquebot ferry *Princess Victoria* sur sa ligne régulière entre le port irlandais de Larne et le port écossais de Stanraer a fait 130 morts suite à la pénétration d'eau par la porte d'embarquement par mauvais temps.

12 mai 1954- Adoption de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures.

29 mars 1957- Échouement du pétrolier *Tempico-Maru* sur la côte de South of Punta Calavera laissant échapper 59 000 tonnes de pétrole.

17 mars 1958- Entrée en vigueur de la Convention OMCI. A la fin de l'année 1958 l'OMCI comptait 27 États membres: Canada, Pays –Bas, Royaume-Uni, États-Unis, Belgique, Irlande, Myanmar, Australie, France, Israël, Argentine, République dominicaine, Haïti, Honduras, Mexique, Suisse, Équateur, Italie, Égypte, Grèce, Iran, Japon, Norvège, Pakistan, Panama, Fédération de Russie et Turquie.

6 au 19 janvier 1959- Première session de l'Assemblée à Londres et élection du danois M Olsen NIELSEN au poste de secrétaire général.

17 juin 1960- Adoption de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) en remplacement des versions précédentes adoptées en 1914, 1929 et 1948.

Novembre 1961- Après la disparition d'Olsen NIELSEN, l'anglais W. GRAHAM assure la suppléance du poste de secrétaire général.

1963- L'OMCI comptait 54 États membres.

10 Janvier 1963- Désignation du français Jean Roulier au poste de secrétaire général.

9 avril 1965- Adoption de la Convention internationale visant à faciliter le trafic maritime international (Convention FAL) et de son annexe.

1965- Création du Sous comité sur les pollutions marines sous la responsabilité du Comité de sécurité maritime.

26 mai 1965- Entrée en vigueur de la Convention SOLAS 1960.

27 septembre 1965- Adoption de la Résolution A 81(IV) relative à l'adoption du Code pour le transport des marchandises dangereuses. (IMDG Code).

28 septembre 1965- Adoption du Code international sur les vraquiers (Code BC).

5 avril 1966- Adoption de la Convention sur les lignes de charge (Convention LL) qui remplace la version de 1930.

Février 1966- Après un abordage avec le vapeur britannique *Pentland*, le pétrolier norvégien *Anne Mildred-Brovig* sombra laissant échapper les 35 000 tonnes de pétrole de sa cargaison.

Mai 1966- Le pétrolier belge *FINA-Norvège* heurta un récif en Méditerranée au large de Bizerte laissant échapper sa cargaison de 35 000 tonnes de pétrole.

8 décembre 1966- Le ferry grec *Heraklion* fait naufrage faisant 250 morts.

5 mars 1967- Entrée en vigueur de la Convention FAL.

18 mars 1967- Le superpétrolier libérien *Torrey Canyon* s'éventre sur les rochers des Seven Stones au large des côtes britanniques déversant 120 000 tonnes de pétrole.

Juin 1967- Création d'un organe ad hoc chargé d'étudier les questions découlant de l'accident du Torrey Canyon. A l'issue de ses travaux plusieurs résolutions sont adoptées par l'Assemblée en 1969 sur les pollutions accidentelles par les hydrocarbures.

17 octobre 1967- Élection de l'anglais Colin GOAD au poste de secrétaire général.

21 juillet 1967 – Entrée en vigueur de la Convention LL.

3 mars 1968- Échouement du pétrolier libérien *Ocean-Eagle* à l'entrée du port de San-Juan de Porto Rico provoquant une importante pollution.

Septembre 1968- Création du Comité de facilitation sur les recommandations du Conseil pour l'application de la Convention FAL.

23 Juin 1969- Adoption de la Convention internationale sur le jaugeage des navires.

août 1969- Le pétrolier français *Gironde* entre en collision avec un navire à 10 milles des côtes bretonnes et répand 2000 tonnes d'hydrocarbures.

Octobre 1969- Création du Comité de coopération technique suite à la recommandation du Conseil du 13 mars 1969 (C/ES.IV/Res.49).

29 novembre 1969- Adoption de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures et de la Convention internationale sur la responsabilité civile des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

23 octobre 1970- Le *Pacific Glory* et l'*Allegro* s'abordent à 6 milles de l'île de Wight provoquant un déversement de 10000 tonnes d'hydrocarbures sur les côtes du Sussex.

4 février 1970- Le navire *Arrow* échoue au large de la Nouvelle Écosse polluant 300 kilomètres de côtes.

Avril 1971- Le navire *Taquari* fait naufrage le long des côtes de l'Uruguay causant une pollution à rebours plus de sept ans après la catastrophe suite à la rupture de l'épave.

6 octobre 1971- Accord sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.

12 octobre 1971- Code international de construction et d'équipement des navires vraquiers transportant des marchandises chimiques dangereuses Rés 21 (VIII).

18 décembre 1971- Création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

21 août 1972- Le navire *Oswego guardian* aborde le *Texanita* au large de Trinidad laissant peu de survivants.

19 décembre 1972- Le pétrolier *Sea-Star* fait naufrage dans le golfe d'Oman déversant 100 000 tonnes de pétrole.

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

12 octobre 1971- Adoption de la résolution A227 (VII) relative à la mise en place du premier système de séparation de trafic dans le détroit de Douvres et les espaces adjacents.

20 octobre 1972- Adoption de la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les

abordages en mer (COLREG 1972).

2 décembre 1972- Adoption de la Convention internationale sur la sécurité des containers.

29 décembre 1972- Adoption de la Convention internationale sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion des déchets.

1973- Après une adhésion massive de 8 nouveaux États membres, l'OMCI comptait alors 80 États membres.

6 juin 1973- Élection de Mr Chandrika Prasad Srivastava devant le Conseil en vertu de l'article 23 de la Convention constitutive de l'OMCI.

13 juillet 1973- Adoption du Protocole sur les emménagements à bord des navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.

2 novembre 1973- Adoption de la Convention internationale pour la prévention de la pollution des navires (MARPOL 1973).

2 novembre 1973- Adoption du Protocole à la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas de pollution marine par les substances non pétrolières.

23 novembre 1973- Création du Comité de protection du milieu marin par la résolution A297(VIII) de l'Assemblée adoptée lors de sa huitième session.

2 janvier 1974- Entrée en vigueur de la Convention internationale sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux.

17 octobre 1974- La Résolution A 315 est adoptée par l'Assemblée lors de sa cinquième session extraordinaire révisant la Convention OMCI afin d'élargir de 18 à 24 le nombre de membres du Conseil.

26 novembre 1974- La collision entre le *Chaumont* et le *Peter Maersk* dans le chenal d'accès du Havre, entraîne une pollution de 1700 tonnes d'hydrocarbures.

1^{er} novembre 1974- La nouvelle version de la Convention SOLAS est adoptée pour intégrer les amendements adoptés depuis 1960 et la procédure d'acceptation tacite.

13 décembre 1974- La Convention internationale relative au transport par mer de passagers et leur bagage est adoptée à Athènes.

6 mai 1975- Entrée en vigueur de la Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident par les hydrocarbures.

7 juin 1975- L'échouement du *Showa Moru* dans le détroit de Malacca provoque le déversement de 237 000 tonnes d'hydrocarbures.

19 juin 1975- Entrée en vigueur de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

15 juillet 1975- Entrée en vigueur de la Convention internationale en matière de transport maritime de matières nucléaires.

14 novembre 1975- La Convention OMCI est amendée par une résolution de l'Assemblée relative au changement de nom de l'Organisation et à l'institutionnalisation du Comité de protection du milieu marin (CPMM) et du Comité juridique (CJ).

24 janvier 1976- L'échouement de l'*Olympic Bravery* sur les côtes nord de l'île d'Ouessant provoque une marée noire des hydrocarbures contenus dans ses soutes.

1976- Avec l'adhésion de 9 nouveaux États, l'OMCI compte 98 États membres.

3 septembre 1976- Adoption de la Convention internationale portant création de l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites « INMARSAT » et l'accord d'exploitation relatif à l'Organisation internationale de télécommunications maritimes par satellites « INMARSAT ».

14 octobre 1976- Le naufrage du pétrolier allemand *Boehlen* engendrait une marée noire sur la côte bretonne entre Audierne et la pointe du Raz.

19 novembre 1976- Adoption de la Convention internationale sur la limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes. Adoption des protocoles aux conventions CLC, FIPOL et le transport à passagers signée à Athènes.

15 décembre 1976- Le pétrolier *Argo Merchant* s'échoue au large du Cap Cod dans les eaux américaines.

11 décembre 1976- Création du Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution maritime accidentelle (ROCC)- (actuel REMPEC).

12 mai 1976- Le pétrolier *Urquiola* heurte des hauts fonds à l'entrée du port de La Corogne. Le navire est éloigné du port et explose avec à son bord le Commandant. Plus de 100 000 tonnes de pétrole brut ont brûlé provoquant une pollution maritime et atmosphérique très importante.

2 avril 1977- Adoption de la Convention internationale sur la sécurité des navires de pêche (Convention TORREMOLINOS).

6 septembre 1977- Entrée en vigueur de la Convention internationale sur la sécurité des conteneurs.

17 novembre 1977- Révision de l'article 1 de la Convention OMI pour prendre en compte ses compétences environnementales, administratives et juridiques. Révision de l'article 2 de la Convention OMI pour supprimer les dispositions relatives à sa mission consultative. Institutionnalisation du Comité de coopération technique.

Février 1978- La Conférence sur la sécurité des pétroliers et la prévention des pollutions adopte les protocoles aux conventions SOLAS et MARPOL afin de renforcer leur dispositif et faciliter leur entrée en vigueur.

Mars 1978- La Journée internationale de la mer met en lumière « sécurité, welfare et formation du marin ».

16 mars 1978- Le superpétrolier libérien *Amoco Cadiz* échoue au large des côtes bretonnes déversant 230 000 tonnes de pétrole brut.

7 juillet 1978- Adoption de la Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille.

16 octobre 1978- Entrée en vigueur de la Convention FIPOL.

31 décembre 1978- L'*Andos Patria* fait naufrage au large du Cap Finistère (Espagne).

8 janvier 1879- Le pétrolier *Betelgeuse* explose alors qu'il était accosté au terminal pétrolier de Bantry Bay en Irlande.

27 avril 1979- Adoption de la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime à Hambourg.

16 juillet 1979- Entrée en vigueur de la Convention INMARSAT.

19 juillet 1979- Un incendie se déclare à bord de l'*Atlantic Empress* après une collision avec le *Aegean Captain* au large de l'Ile Tobago.

15 novembre 1979- Révision de la Convention OMI pour l'élargissement de la Composition du Conseil de

24 à 32 membres.

28 novembre 1979- Le naufrage du pétrolier libérien *Gino* provoque le déversement de 32 000 tonnes d'hydrocarbures au large d'Ouessant.

1980- Création du Prix maritime international. Pour sa première édition, il a été attribué au Norvégien Moldov Hareide.

7 mars 1980- Accident du pétrolier malgache *Tanio* qui se brise au large de l'île de Batz emportant huit marins.

29 mars 1980- Le navire grec *Cavo Cambranos* explose suite à un incendie au large de la Corse. 18000 tonnes de pétrole sont déversées en mer.

8 avril 1981- Entrée en vigueur de la Convention CLC .

18 juillet 1982- Entrée en vigueur de la Convention internationale sur le jaugeage des navires.

10 décembre 1982- Adoption de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer à Montego Bay (Jamaïque).

Mai 1983- Ouverture du siège de l'OMI à Londres.

Juillet 1983- Ouverture de l'Université maritime mondiale à Malmö en Suède.

2 octobre 1983- Entrée en vigueur de la Convention MARPOL.

4 juillet 1983- Remise des diplômes à la promotion inaugurale de l'Université maritime mondiale.

5 août 1983- Le *Castillo de Bellver* battant pavillon espagnol prend feu au large du Cap, provoquant le déversement de 250 000 tonnes de pétrole dans la mer.

28 avril 1984- Entrée en vigueur de la Convention STCW.

25 août 1984- Le navire français *Mont-Louis* coule au large d'Ostende avec un chargement de matières radioactives.

10 novembre 1984- Entrée en vigueur de l'Amendement à la Convention OMI portant à 32 le nombre de membres du Conseil.

10 novembre 1984- Institutionnalisation du Comité de coopération technique.

22 juin 1985- Entrée en vigueur de la Convention SAR.

7 octobre 1985- Le paquebot italien *Achille Lauro* est détourné au cours d'une traversée Alexandrie- Port Saïd.

1^{er} décembre 1986- Entrée en vigueur de la Convention CLC.

6 mars 1987- Le ferry britannique *Herald of Free Enterprise* fait naufrage au large des côtes belges faisant 200 victimes suite à un appareillage avec les portes d'embarquement ouvertes.

20 décembre 1987- Un incendie se déclare à bord du ferry philippin *Dona Paz* après une collision avec le pétrolier *Victor* faisant 4300 victimes dont un millier d'enfants.

10 mars 1988- Adoption de la Convention internationale sur la répression des actes illicites (CONVENTION SUA).

10 mars 1988- Amendement de la Convention SOLAS pour la mise en place du Système mondial de détresse et de sécurité en mer.

11 novembre 1988- Adoption des amendements des conventions SOLAS et LL pour la mise en place du Système harmonisé de surveillance et de certification.

31 décembre 1988- Entrée en vigueur de l'Annexe V de la Convention MARPOL sur les ordures des

navires.

10 février 1989- Le navire à passagers *Celebration* entre en collision avec un petit vraquier au large de Cuba et fait naufrage.

24 mars 1989- Le pétrolier *Exxon Valdez* échoue dans la baie Prince William au large de l'Alaska.

28 avril 1989- Adoption de la Convention internationale sur le sauvetage.

7 juin 1989- Élection de William O NEIL au poste de secrétaire général de l'OMI.

15 décembre 1989- Le catamaran *Apollo Jet Cat* qui fait la navette entre Hong-Kong et Macao s'écrase contre un brise-lame après avoir perdu le contrôle de sa vitesse.

19 décembre 1989- Le navire iranien *Kharg 5* explose au large de Safi, au Maroc et laisse échapper 70 000 tonnes de pétrole.

7 avril 1990- Un incendie criminel se déclare à bord du *Scandinavian Star* en mer du Nord faisant 160 victimes révélant des dysfonctionnements au niveau des mesures de lutte contre incendie et d'évacuation.

18 août 1990- Adoption de l'Oil Pollution Act aux États-Unis 18 mois après la catastrophe de l'Exxon Valdez.

30 novembre 1990- Adoption de la Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures.

10 avril 1991 – Le ferry *Moby Prince* en route pour la Sardaigne heurte violemment de sa proue le pétrolier *Agip Abruzzo* ancré au large du port de Livourne. Embrassement du navire causa la mort de 140 personnes.

28 mai 1991- Le pétrolier *ABT Summer* explose au large des côtes de l'Angola tuant 5 des 32 membres d'équipage.

11 avril 1991- Le pétrolier chypriote *Haven* explose avant de prendre feu et de se briser en trois parties alors qu'il est au mouillage au large de Gènes. La côte de Ligurie et la côte d'Azur sont touchées par les nappes polluantes formées par les 144 000 tonnes de pétrole brut transporté.

6 novembre 1991- Création des Zones Maritimes particulièrement vulnérables. Attribution de ce statut à la Grande Barrière de Corail.

25 novembre 1992- L'abordage entre le navire à grande vitesse le *Royal Vancouver* et le transbordeur *Queen of Saanish* au large de la Colombie britannique fait plusieurs blessés.

3 décembre 1992- Le pétrolier *Agean Sea* se brise sur un rocher à l'entrée de la Corogne déversant 70 000 tonnes de pétrole venues toucher 200 km de côtes de Galice.

1^{er} février 1992- Entrée en vigueur du SMDSM.

1^{er} mars 1992- Entrée en vigueur de la Convention SUA.

5 janvier 1993- Suite à une avarie machine dans une forte tempête, le pétrolier libérien *Braer* s'échoue à l'Ouest de Sumburgh Head au sud des îles Shetland laissant échapper son chargement de 84 500 tonnes de pétrole brut.

1993- Principalement dû à l'éclatement de l'URSS, l'adhésion de 11 nouveaux États porte à 146 le nombre de membres.

2 avril 1993- Signature du Protocole de 1993 sur la Convention de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche.

- 28 septembre 1994-** Naufrage du ferry estonien *Estonia* causé par une importante entrée d'eau par la porte de chargement avant. 900 victimes sont déplorées car l'évacuation brutale n'a permis le sauvetage que de 140 personnes.
- 16 novembre 1994-** Entrée en vigueur de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (CMB).
- 28 février 1996-** Signature de l'accord de Stockholm sur les navires à passagers.
- 3 mai 1996-** Signature de la Convention sur la responsabilité et l'indemnisation des dommages en relation avec le transport des substances dangereuses et nocives par mer.
- 14 juillet 1996-** Entrée en vigueur de la Convention internationale sur l'assistance.
- 10 novembre 1996-** Le naufrage de l'hydrofoil *Proceda* en baie de Naples fait plusieurs victimes.
- 1^{er} février 1997-** Entrée en vigueur des amendements de 1995 à la Convention STCW.
- 20 mars 1998-** Le ferry *Olga J* s'échoue à Bourgas, un port bulgare sur la mer Noire.
- 27 septembre 1998-** Le navire *Tenyu* immatriculé au Panama disparaît dans les eaux du détroit de Malacca alors qu'il faisait route de l'Indonésie vers la République de Corée avec un chargement de lingots d'aluminium. Le navire réapparaîtra plus tard sous un nom différent et avec un autre équipage.
- 11 juin 1999-** Naufrage du *Number-one* au large du Sri Lanka.
- Novembre 1998-** Le vraquier *MV Cheung Son* est attaqué par des pirates en mer de Chine méridionale. Les 23 hommes d'équipage ont été abattus et leur corps lestés seront jetés par-dessus bord.
- 21 octobre 1999-** Le navire de charge *Alondra Rainbow* quitte le port indonésien de Kuala Tanjung à destination du port japonais de Mike. Arraisonné par des pirates, le navire compte à son bord 17 membres d'équipage qui sont débarqués sur un radeau pneumatique de sauvetage et abandonnés en mer.
- 12 décembre 1999-** Le pétrolier maltais *Erika* s'échoue et se brise en deux au large des côtes bretonnes.
- 15 mars 2000-** Signature du Protocole sur la prévention, la réponse et la coopération en cas d'incident du transport de marchandises dangereuses et nocives par mer.
- 12 octobre 2000-** Un zodiac bourré d'explosifs est lancé contre le navire *USS Cole* en escale à Aden au Yémen. L'attentat a provoqué la mort de 17 membres d'équipage et fait 38 blessés.
- 31 octobre 2000-** Le pétrolier *Levoli sun* fait naufrage au large de la Bretagne.
- 21 mars 2000-** Présentation par la Commission européenne du Paquet Erika I.
- 23 mars 2001-** Signature de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.
- 7 octobre 2001-** Signature de la Convention sur le contrôle des systèmes anti-salissure nuisibles sur les navires.
- 11 septembre 2001-** Attentats terroristes touchant en plusieurs points les États-Unis.
- Novembre 2001-** Adoption lors de la vingt-deuxième session de l'Assemblée de l'augmentation des sièges au Conseil à 40 membres.
- 6 décembre 2000:** Présentation par la Commission européenne du Paquet Erika II

Mai 2002- Adoption des amendements à la Convention SOLAS rendant obligatoire le Code international du transport des marchandises dangereuses.

Juin 2002- Remplacement de la devise de l'OMI « Safe, secure and efficeint shipping on clean oceans ».

1^{er} juillet 2002- Le Code ISM devient obligatoire pour la plupart des navires effectuant des transports internationaux.

26 septembre 2002- Le navire *Joola* fait naufrage au large des côtes gambiennes alors qu'il effectuait la liaison Dachar-Zigunichor faisant 1862 victimes.

6 octobre 2002- Le pétrolier français *Limburg* fait naufrage suite à une attaque terroriste au large d'Al Moulakka dans le Sud-Est du Yemen.

13 novembre 2002- Le pétrolier *Prestige* fait naufrage au large de la Galice en Espagne.

Décembre 2002- Adoption du Code ISPS par une conférence diplomatique.

29 janvier 2003- Le Directeur exécutif de l'Agence européenne de la sécurité maritime est nommé et l'action de l'institution est lancée.

22 juillet 2003- Entrée en vigueur du Paquet Erika I.

27 novembre 2003- L'Assemblée confirme la désignation d'Efthiomios Mitropoulos au poste de Secrétaire général.

4 décembre 2003- Le CPMM adopte l'accélération du calendrier de sortie des pétroliers à simple coque.

5 décembre 2003- Ouverture de la première antenne régionale de l'OMI aux Philippines.

13 février 2004- Signature de la Conférence sur le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires à Londres.

25 février 2004- L'Assemblée adopte lors de sa vingt-troisième session le Programme d'audit volontaire des États membres.

14 décembre 2004- Le pétrolier à simple coque koweïtien *Al Samidoun* perdit une partie, dans le canal de Suez, de sa cargaison provoqué par une fuite de sa coque suite à une collision.

1^{er} Juin 2004- Entée en vigueur du Code ISPS.

19 mai 2005- Entrée en vigueur de l'Annexe VI de la Convention MARPOL sur les règles relatives à la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires.

Mai 2005- Le CSM adopte les principes de base sur le développement des normes en fonction d'objectifs (Goal-based standards).

14 octobre 2005- Adoption du Protocole à la Convention SUA.

Décembre 2005- Présentation du Paquet Erika III.

Mai 2006- Le Comité juridique adopte les directives pour le traitement équitable des marins dans la situation d'un accident en mer.

18 mai 2007- Signature de la Convention internationale sur l'enlèvement des épaves à Nairobi.

14 juin 2007- Entrée en vigueur du Protocole sur la prévention, la réponse et la coopération en cas d'incident du transport de marchandises dangereuses et nocives par mer.

4 avril 2008- Attaque de pirates sur le voilier de croisière *le Ponant* de la Compagnie maritime française Iles du Ponant du groupe CMA CGM.

17 septembre 2008- Entrée en vigueur de la Convention sur les systèmes antisalissure nuisibles sur les navires.

21 novembre 2008- Entrée en vigueur de la Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute.

7 décembre 2008- Entrée en vigueur de l'amendement de la Convention OMI relatif à l'institutionnalisation du Comité de simplification des formalités.

29 janvier 2009- Signature par neuf États africains du Code de bonne conduite de Djibouti élaboré avec le concours de l'OMI et destiné à l'action des pirates au large de la corne d'Afrique.

10 mars 2009- Adoption du paquet Érika III.

15 mai 2009- Signature de la Convention internationale pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires à Hong-Kong.

Décembre 2009 – Conférence sur le climat « défi climatique, défi diplomatique ».

21 avril 2010- Explosion de la plateforme *Deepwater Horizon* dans le golfe du Mexique faisant 12 victimes et provoquant une marée noire sans précédent.

ANNEXE VIII : LES CONVENTIONS INTERNATIONALES DE L'OMI

Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the international maritime organization or its secretary-general performs depositary or other functions (10 novembre 2010) disponible sur le site www.imo.org (consulté en novembre 2010)

ABRÉVIATION	TITRE	DATE D'ADOPTION	CONDITIONS D'ENTRÉE EN VIGUEUR	ENTRÉE EN VIGUEUR	NOMBRE ÉTATS PARTIES	TONNAGE MONDIAL
CONVENTION OMI Basic Documents, IMO Publication, vol1, 2010	Convention portant création de l'Organisation maritime internationale	17/03/1948		17/03/1958	168	97,02%
AMDT OMI 1991	Amendement à la Convention OMI					
AMDT OMI 1993	Amendement à la Convention OMI					
SOLAS Consolidated edition, IMO publication, 2009	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer	17/06/1960	-15 États -7 pays possédant chacun un tonnage global de 1 million de TJB	25/05/1980	159	99%
PROT SOLAS 1978	Protocole à la Convention SOLAS	17/02/1978	-6 mois après la ratification des États -15 États = 50% du tonnage mondial	01/05/1981	114	96%
PROT SOLAS 1988	Protocole à la Convention SOLAS	11/11/1988	-12 mois après ratification par -15 États = 50% du tonnage mondial -après l'entrée en vigueur du protocole de la Convention LL adopté en 1988 - après le 1 ^{er} février 1992	03/02/2000	94	93,96%
ACC STOCKHOLM 1996	Accord de Stockholm	21-28/02/1996	-5 États	01/04/1997	11	8.59%

ABRÉVIATION	TITRE	DATE D'ADOPTION	CONDITIONS D'ENTRÉE EN VIGUEUR	ENTRÉE EN VIGUEUR	NOMBRE ÉTATS PARTIES	TONNAGE MONDIAL
CONVENTION LL Consolidated edition, IMO publication, 2005.	Convention internationale sur les lignes de charge	05/04/1966	-15 États -7 pays possédant chacun un tonnage global de 1 million de TJB	21/07/1968	159	99,02%
PROT LL 1998	Protocole à la Convention LL	11/11/1988	-12 mois -15 États = 50% du tonnage mondial - Entrée en vigueur de la Convention internationale sur les lignes de charge	03/02/2000	90	94,25%
TONNAGE 1969	Convention internationale sur le jaugeage des navires	23/06/1969	-24 mois après l'acceptation -25 États=65% de la flotte mondiale	18/07/1982	150	98,99%
COLREG 1972 IMO publication, édition 2003	Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer	20/10/1972	-12 mois -15 États = 65% de la flotte mondiale en nombre ou en capacité de navire de plus de 100 DTS - l'entrée en vigueur ne peut intervenir avant le 1 ^{er} janvier 1976	15/07/1977	153	98,36%
CONVENTION CSC IMO publication, édition 2003.	Convention internationale sur la sécurité des conteneurs	2/12/1972	-12 mois -10 États	6/09/1977	78	61%
AMDT CSC 1993	Amendement à la Convention CSC					
CONVENTION DE TORREMOLINOS	Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche		-15 États = 50% en nombre de la flotte mondiale des navires de pêche de la			

ABRÉVIATION	TITRE	DATE D'ADOPTION	CONDITIONS D'ENTRÉE EN VIGUEUR	ENTRÉE EN VIGUEUR	NOMBRE ÉTATS PARTIES	TONNAGE MONDIAL
			longueur égale ou supérieur à 24 mètres			
CONVENTION STCW IMO publication, 2001	Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille	7/07/1978	- 12 mois - 25 États - 50% du tonnage brut de la flotte mondiale des navires de commerce d'une jauge brute «égale ou supérieur à 100 tonneaux.	28/04/1984	154	99.15%
STCW-F 1995		7/07/1995	- 12 mois - 15 États	NON	14	5.49%
CONVENTION SAR IMO publication, 2006	Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime	27/04/1979	- 12 mois - 15 États	22/06/1985		
CONVENTION STP IMO publication, 2003	Accord sur les navires à passagers qui effectuent des transports spéciaux	6/10/1971	- 6 mois - 3 États	02/01/1974	17	23
PROT STP 1973		13/07/1973	- 6 mois - 3 États	02/06/1979	16	23%
CONVENTION IMMARSAT	Convention portant création de l'Organisation internationale des télécommunications par satellites	3/09/1976		16/07/1979		
IMMARSAT OA 1985				13/10.1989		
IMMARSAT OA 1989				26/06.1997		
AMDT IMMARSAT 1994		9/10/1994	-2/3des États Parties représentant au moins 2/3 des investissements partagés			
AMDT IMMARSAT 1998			2/3des États Parties représentant au moins	31/07/2001		

ABRÉVIATION	TITRE	DATE D'ADOPTION	CONDITIONS D'ENTRÉE EN VIGUEUR	ENTRÉE EN VIGUEUR	NOMBRE ÉTATS PARTIES	TONNAGE MONDIAL
			2/3 des investissements			
IMSO 1976	Convention internationale sur l'Organisation des télécommunications mobiles	3/09/1976	- 6 mois - 95% des investissements	16/07/1979		
CONVENTION FAL IMO publication, 2006	Convention internationale visant à faciliter le trafic	09/04/1965	- 60 jours - 10 États sans réserve	05/03/1967	114	90,00
CONVENTION MARPOL 73/78 IMO publication, 2006	Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires	17/02/1978	- 12 mois - 15 États =50% du tonnage mondial	02/10/1983	150	99,14%
MARPOL 73/78 Annexes III		17/02/1978		01/07/1992	133	95,76%
MARPOL 73/78 Annexe IV		17/02/1978		27/09/2003	124	81,62%
MARPOL 73/78 Annexe V		17/02/1978		31/12/1988	139	97,18%
PROT MARPOL 1997	Protocole à la Convention MARPOL	26/09/1997	- 12 mois - 15 États =50% du tonnage mondial	19/05/2005	57	83,59%
LC	Convention sur la prévention de la pollution des mers résultant de l'immersion de déchets et autres matières	29/12/1979	- 30 jours - 15 États	30/08/1975	86	67%
PROT LC 1996		7/05/1996	- 30 jours - 26 États - 15 États Parties	24/03/2006	37	32,74%
CONVENTION INTERVENTION IMO publication, 1977	Convention internationale sur l'intervention en haute mer en cas d'accident entraînant ou pouvant entraîner une pollution par les hydrocarbures	29/11/1969	- 90 jours - 15 États	06/05/1975	86	74%
PROT INTERVENTION 1973	Protocole à la Convention INTERVENTION	2/11/ 1973	- 90 jours - 15 États	30/03/1983	53	49%

ABRÉVIATION	TITRE	DATE D'ADOPTION	CONDITIONS D'ENTRÉE EN VIGUEUR	ENTRÉE EN VIGUEUR	NOMBRE ÉTATS PARTIES	TONNAGE MONDIAL
CONVENTION CLC IMO publication, 1977	Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	29/11/1969	- 90 jours - 8 États parmi lesquels 5 États qui représente chacun plus de 1000 000 de tonnage de pétrole	19/06/1975	38	2,80%
PROT CLC 1976	Protocole à la Convention CLC	19/11/1976	- 90 jours - 8 États qui représentent chacun plus de 1000000 de tonnage de pétrole	08/04/1981	53	56%
PROT CLC 1992	Protocole à la Convention CLC	27/11/1992	- 12 mois - 10 États incluant 4 États qui ne représentent plus de 1000 000 du tonnage	30/05/1996	122	96,70%
CONVENTION FUND IMO publication, 1972.	Convention internationale portant création du Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures	18/12/1971	- 90 jours - 8 États ayant reçu 750 millions de tonnes d'hydrocarbures dans l'année	16/10/1978	17	
PROT CONVENTION FUND 1976	Protocole Convention FUND	19/11/1976	- 8 États	22/11/1994	31	47%
PROT CONVENTION FUND 1992	Protocole Convention FUND	27/11/1992	- 12 mois - 8 États	30/05/1996	104	94,17%
PROT CONVENTION FUND 2000	Protocole Convention FUND	27/09/2000	- 3 mois	27/06/2001		
PROT CONVENTION FUND 2003	Protocole Convention FUND	16/05/2003	- 3 mois - 8 États	03/05/2005	26	20,29%
CONVENTION NUCLEAR	Convention relative à la responsabilité civile dans le domaine du transport maritime de matières nucléaires	17/12/1971	- 90 jours - 5 États	15/07/1975	17	20%

ABRÉVIATION	TITRE	DATE D'ADOPTION	CONDITIONS D'ENTRÉE EN VIGUEUR	ENTRÉE EN VIGUEUR	NOMBRE ÉTATS PARTIES	TONNAGE MONDIAL
CONVENTION PAL IMO publication, 2003.	Convention d'Athènes relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages	13/12/1974	- 90 jours - 10 États	28/04/1987	32	41%
PROT PAL 1976	Protocole à la Convention PAL	19/11/1976	- 90 jours	30/04/1989	25	40%
PROT PAL 1990	Protocole à la Convention PAL	29/03/1990	- 90 jours - 10 États	NON	6	0,85
PROT PAL 2002	Protocole à la Convention PAL	1/11/2002	- 12 mois - 10 États	NON	4	0,17%
CONVENTION LLMC IMO publication, 2006	Convention sur la limitation de la responsabilité de créances maritimes	19/11/1976	-12 mois - 12 États	01/12/1986	52	49.94%
PROT LLMC 1996	Protocole à la Convention LLMC	2/05/1994	- 90 jours - 10 États	13/05/2004	37	42.12%
CONVENTION SUA IMO publication, 2006.	Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime	10/03/1988	- 90 jours - 10 États	01/03/1992	156	94.73%
CONVENTION SUA 2005	Convention SUA	14/10/2005	- 90 jours - 12 États	NON	9	6.01%
CONVENTION ASSISTANCE	Convention internationale sur l'assistance	28/04/1989	- 12 mois - 15 États	14/07/1996	58	47.33%
CONVENTION OPRC IMO publication, 1991	Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures	30/11/1990	- 12 mois - 15 États	13/05/1995	100	68.20%
CONVENTION HNS	Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses	3/05/1996	-18 mois -12 États -2 millions de tonnes	NON	14	14%

ABRÉVIATION	TITRE	DATE D'ADOPTION	CONDITIONS D'ENTRÉE EN VIGUEUR	ENTRÉE EN VIGUEUR	NOMBRE ÉTATS PARTIES	TONNAGE MONDIAL
OPRC/ HNS 2000 IMO Publication, 2000	Protocole sur la préparation, la réponse et la coopération en matière d'incidents de pollution par des substances nocives et potentiellement dangereuses	15/03/2000	- 12 mois - 15 États	14/06/2007	25	36.06%
CONVENTION BUNKER IMO publication, 2003	Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute	23/03/2001	- 12 mois - 18 États dont 5 représentant chacun au moins 1 million de tonnes	21/11/2008	46	79.24%
CONVENTION ANTI FOULING IMO publication, 2005	Convention internationale sur le contrôle des systèmes antisalissure nuisibles sur les navires	5/10/2001	- 12 mois - 25 États -25% du tonnage mondial	17/09/2008	41	72.63%
CONVENTION BWM BWM/conf/36	Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires	13/02/2004	- 12 mois - 30 États - 35% du tonnage mondial	/	26	24.66%
CONVENTION DE NAIROBI IMO publication, 2008	Convention internationale sur l'enlèvement des épaves	18/05/2007	- 12 mois - 10 États	/	1	0.07%
CONVENTION HONG KONG SR/CONF/45	Convention sur le démantèlement sûr et écologiquement rationnel des navires	15/05/2009	- 24 mois - 15 États - 40% du tonnage mondial - 3% du volume annuel de recyclage des navires sur les dix dernières années	/	5	

ANNEXE IX : RÉSOLUTION A 500

Rés. A.500(XII)

RESOLUTION A.500(XII)*adoptée le 20 novembre 1981**Point 21 de l'ordre du jour***OBJECTIFS DE L'ORGANISATION DANS LES ANNEES 1980**

L'ASSEMBLEE,

RAPPELANT qu'elle a accordé, lors de sa onzième session, la plus haute priorité à la promotion de la mise en oeuvre des normes et règles internationales visant à améliorer la sécurité maritime et à prévenir et combattre la pollution des mers par les navires,

RECONNAISSANT les efforts constants déployés par le Secrétaire général pour promouvoir la mise en oeuvre de ces normes à l'échelle mondiale, ainsi que les résultats obtenus à ce jour,

RECONNAISSANT EGALEMENT que l'Organisation a reçu de ses Etats Membres, au cours de l'exercice biennal 1980-1981, plus de 300 ratifications et acceptations concernant des conventions internationales de l'OMCI,

RECONNAISSANT EN OUTRE qu'une haute priorité a été accordée à de nombreuses questions inscrites au programme de travail de l'Organisation, soit parce qu'elles font partie du processus de mise en oeuvre des instruments de l'OMCI, soit parce que des problèmes graves exigent que des solutions multilatérales soient trouvées rapidement, et que ces questions pourraient à elles seules absorber, pendant le reste de la présente décennie, tout le temps disponible et tous les efforts des comités,

CONSIDERANT le rapport du Secrétaire général, appuyé par les déclarations des délégations lors des onzième et douzième sessions de l'Assemblée, selon lequel, compte tenu des différences de ressources techniques et de procédures législatives qui existent entre les Etats Membres, il faut du temps pour que les Administrations maritimes formulent des règles et règlements nationaux en vue de mettre en oeuvre efficacement les conventions de l'OMCI et pour que l'industrie maritime les applique,

CONSIDERANT EGALEMENT les délibérations du Conseil tendant à ce que les comités compétents tiennent compte de l'opportunité de ne modifier les conventions que lorsque ces instruments ont été appliqués pendant des périodes de temps raisonnables,

DESIREUSE de fournir un moyen institutionnel qui permette d'atteindre les objectifs définis de l'OMCI tout en conservant suffisamment de souplesse pour faire face aux cas imprévus,

TENANT COMPTE du fait que les sessions de l'Assemblée sont relativement peu fréquentes ainsi que des fonctions du Conseil qui sont définies à l'article 27 de la Convention portant création de l'OMCI,

1. CHARGE le Conseil de coordonner les travaux des comités et de leurs organes subsidiaires en établissant un ordre de priorité pour les questions générales, en réglant les conflits, en définissant les buts des programmes de travail, et en instituant, pour atteindre les objectifs de l'Organisation, les procédures et prescriptions nécessaires, qui soient compatibles avec la présente résolution ainsi qu'avec les autres résolutions et décisions pertinentes de l'Assemblée;
2. CHARGE EN OUTRE le Conseil de tenir compte, lorsqu'il s'acquittera de ses fonctions de coordination, des points de vue des comités sur l'ordre des priorités et sur leurs responsabilités en ce qui concerne les questions techniques et juridiques de fond;

417

Rés. A.500(XII)

3. RECOMMANDE que le Conseil et les comités n'envisagent des projets de conventions nouvelles ou d'amendements aux conventions existantes que s'ils ont la preuve évidente et bien fondée que cela est absolument nécessaire, en ayant à l'esprit qu'il est inopportun de modifier des conventions qui ne sont pas encore en vigueur ou d'amender des conventions existantes à moins que ces derniers instruments n'aient été en vigueur pendant des périodes de temps raisonnables et que l'on n'ait acquis une certaine expérience de leur application, 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;
4. RECOMMANDE que les comités s'acquittent de leurs fonctions en s'inspirant du principe selon lequel les dispositions de nouvelles conventions ou d'amendements à des conventions existantes relatives à la structure des navires ne devraient s'appliquer qu'aux navires construits après l'entrée en vigueur de l'instrument ou des instruments en question, et les autres dispositions ne devraient pas s'appliquer aux navires construits avant l'entrée en vigueur de l'instrument ou des instruments en question, sauf en cas de nécessité absolue, les coûts et les avantages des mesures envisagées ayant été soigneusement examinés;
5. INVITE les Gouvernements Membres à porter la présente résolution à l'attention de leurs représentants qui assistent aux réunions de l'Organisation.

ANNEXE X : RÉSOLUTION A 777

Résolution A.777(18)

*Adoptée le 4 novembre 1993
(Point 27 de l'ordre du jour)*

**MÉTHODES DE TRAVAIL ET ORGANISATION DES TRAVAUX AU SEIN
DES COMITÉS ET DE LEURS ORGANES SUBSIDIAIRES**

L'ASSEMBLÉE,

RECONNAISSANT les efforts assidus que déploie le Secrétaire général pour promouvoir les objectifs de l'Organisation, en particulier son attitude constructive en vue de renforcer la sécurité maritime et la prévention de la pollution des mers par les navires ainsi que la lutte contre cette pollution,

NOTANT l'accroissement important du nombre des Membres de l'Organisation au cours des dernières années,

DÉSIREUSE d'assurer une participation plus complète, active et avertie de tous les États Membres aux travaux de l'Organisation, notamment à tout processus de prise de décision,

DÉSIREUSE ÉGALEMENT d'assurer la réalisation des autres objectifs relatifs aux travaux de l'Organisation, comme l'application plus efficace des normes et règles de l'OMI ainsi que l'établissement de priorités bien définies,

PRENANT NOTE des préoccupations exprimées notamment à la soixante-dixième session du Conseil selon lesquelles les méthodes de travail et l'organisation des travaux actuels au sein des comités et de leurs organes subsidiaires ne permettent pas dans tous les cas de réaliser les buts et objectifs susmentionnés,

RAPPELANT les directives énoncées dans la résolution A.500(XII) sur les objectifs de l'Organisation dans les années 1980, dont le bien-fondé permanent a été réaffirmé à toutes les sessions ultérieures de l'Assemblée,

RAPPELANT NOTAMMENT qu'aux termes de la résolution A.500(XII), le Conseil est chargé de coordonner les travaux des comités et de leurs organes subsidiaires notamment en définissant les objectifs des programmes de travail et en établissant un ordre de priorité pour les questions générales, en tenant compte des points de vue des comités sur l'ordre des priorités et sur leurs responsabilités en ce qui concerne les questions techniques et juridiques de fond,

RAPPELANT AUSSI les directives sur l'organisation et les méthodes de travail du Comité de la sécurité maritime et de ses organes auxiliaires telles que le Comité de la sécurité maritime les a révisées à sa cinquante-neuvième session,

CONVAINCUE qu'il est nécessaire que les comités, agissant sous la direction du Conseil, mettent au point des solutions viables qui favoriseraient la réalisation des buts et objectifs mentionnés dans la présente résolution et permettraient à l'Organisation de continuer à relever les défis actuels et futurs dans les domaines de la sécurité maritime et de la prévention de la pollution du milieu marin et de la lutte contre cette pollution,

- 1 S'ENGAGE à améliorer les méthodes de travail et l'organisation des travaux de l'Organisation et à favoriser la participation des États Membres;
- 2 CHARGE les comités de revoir leurs méthodes de travail et l'organisation de leurs travaux en tenant compte des buts et objectifs dont il est fait état dans la présente résolution et à diffuser les directives qui seront adoptées à la suite de cet examen;
- 3 CHARGE AUSSI les comités de fixer des priorités dans leurs programmes de travail et de s'y tenir strictement ainsi que d'observer leurs directives concernant les méthodes de travail et l'organisation des travaux et de fournir des renseignements au Conseil sur l'application de ces directives;

- 4 APPELLE l'attention des comités sur la résolution A.500(XII) et, en particulier, sur sa recommandation selon laquelle ils ne devraient envisager des projets de conventions nouvelles ou d'amendements aux conventions existantes que s'ils ont 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 États Membres en matière de législation et d'administration;
- 5 ENCOURAGE l'élaboration par les comités de solutions pragmatiques visant à ce que les décisions puissent être prises sur la base d'une connaissance plus complète des différents aspects des questions considérées;
- 6 RÉITÈRE les instructions qu'elle a données au Conseil, dans la résolution A.500(XII) pour qu'il coordonne les travaux des comités et de leurs organes subsidiaires et veille à la compatibilité avec les objectifs généraux de l'Organisation;
- 7 DÉCIDE de maintenir la question à l'étude;
- 8 INVITE les Gouvernements Membres à porter la présente résolution à l'attention des représentants qui assistent aux réunions de l'Organisation et à leur recommander de respecter les directives approuvées en ce qui concerne les méthodes de travail et l'organisation des travaux.

ANNEXE XI : RÉOLUTION A 900

ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE



OMI

F

ASSEMBLÉE
21ème session
Point 8 de l'ordre du jour

A 21/Res.900
4 février 2000
Original : ANGLAIS

RÉSOLUTION A.900(21)
adoptée le 1er novembre 1999

OBJECTIFS DE L'ORGANISATION DANS LES ANNÉES 2000

L'ASSEMBLÉE,

RAPPELANT qu'elle a exprimé le désir, dans la résolution A.500(XII) (Objectifs de l'Organisation dans les années 1980), de fournir un moyen institutionnel qui permette d'atteindre les objectifs de l'OMI, à savoir une navigation plus sûre et des océans plus propres, tout en conservant suffisamment de souplesse pour faire face aux imprévus,

RAPPELANT ÉGALEMENT qu'elle a exprimé le désir, dans la résolution A.777(18) (Méthodes de travail et organisation des travaux), d'assurer une participation plus complète, active et avertie de tous les États Membres aux travaux de l'Organisation, notamment à tout processus de prise de décision,

RAPPELANT EN OÙTRE qu'elle a décidé précédemment d'accorder la plus haute priorité à la promotion de la mise en oeuvre des normes et règles internationales adoptées par l'Organisation en vue de renforcer la sécurité maritime et de prévenir et combattre la pollution des mers par les navires, ainsi que de résoudre les questions juridiques y relatives,

RAPPELANT EN PARTICULIER les instructions qu'elle a données au Conseil et aux Comités dans les résolutions A.500(XII) et A.777(18), le premier étant chargé de coordonner les travaux des derniers, en fixant, notamment, d'un commun accord avec eux les objectifs des programmes de travail et en établissant des priorités parmi les questions générales,

RENDANT HOMMAGE au Conseil pour sa direction et à tous les Comités pour l'attitude positive dont ils ont fait preuve en adoptant et en appliquant systématiquement les Directives sur l'organisation des travaux et les méthodes de travail,

APPRÉCIANT les efforts que le Secrétariat ne cesse de déployer pour promouvoir :

- les objectifs de l'Organisation (en particulier, les mesures décisives et l'initiative qu'il a prises en vue de renforcer la sécurité des navires rouliers à passagers et des vraquiers et de hâter la révision de la Convention STCW); et

Par souci d'économie le présent document a fait l'objet d'un tirage limité. Les délégués sont priés d'apporter leurs exemplaires aux réunions et de s'abstenir d'en demander d'autres

A 21/Res.900

- 2 -

- l'application à l'échelle mondiale des normes et règles adoptées par l'Organisation (en particulier, les moyens qu'il a mis en oeuvre pour que la Convention STCW révisée, le Code ISM, MARPOL 73/78 et la Convention FAL soient largement et effectivement appliqués),

APPRÉCIANT PAR AILLEURS l'initiative prise par le Secrétaire général de restructurer le budget de l'Organisation afin qu'il soit désormais axé sur le programme de travail, ce qui contribue à la réalisation des objectifs de l'Organisation grâce à une plus grande transparence et une meilleure justification de l'emploi des fonds,

RECONNAISSANT que les activités de coopération technique de l'Organisation contribuent très utilement à l'application effective des diverses normes de l'OMI, permettant ainsi de renforcer la sécurité et la protection de l'environnement,

RECONNAISSANT EN OUTRE la contribution particulière de l'Université maritime mondiale, de l'Institut de droit maritime international de l'OMI et de l'Académie maritime internationale de l'OMI à la réalisation des objectifs de l'Organisation,

DÉSIREUSE de veiller à ce que l'Organisation continue de promouvoir des transports maritimes de qualité, assumant ainsi son rôle de première institution maritime mondiale,

RÉSOLUE à assurer la réalisation des buts et objectifs de l'Organisation et l'adoption de priorités claires pour y parvenir de façon uniforme à l'échelle mondiale,

1. RÉITÈRE les instructions qu'elle a données au Conseil pour qu'il coordonne les travaux des Comités et veille à la compatibilité avec les objectifs généraux de l'Organisation;

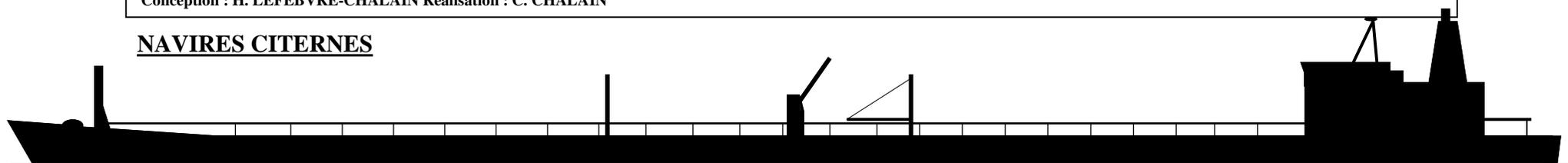
2. CHARGE les Comités, sous la coordination du Conseil :

- .1 de prendre des mesures pour appliquer plus résolument que par le passé, la politique proactive convenue dans les années 1990, de façon à ce qu'il soit possible d'identifier à un stade précoce les tendances qui pourraient avoir des effets défavorables sur la sécurité des navires et des personnes à bord et/ou sur l'environnement et d'agir pour prévenir ou atténuer ces effets. Pour ce faire, il faudrait autant que possible avoir recours à l'évaluation formelle de la sécurité dans tout processus d'élaboration de règles;
- .2 de porter en particulier leur attention sur ce qui suit :
 - mettre davantage l'accent sur l'élément humain;
 - veiller à l'application effective et uniforme des normes et règles existantes de l'OMI relatives à la sécurité maritime et à la protection de l'environnement, en insistant tout particulièrement sur l'application de la Convention STCW révisée et du Code ISM et sur l'établissement de l'infrastructure nécessaire à la mise en oeuvre du plan SAR mondial et des prescriptions de MARPOL relatives aux installations de réception des déchets provenant des navires;

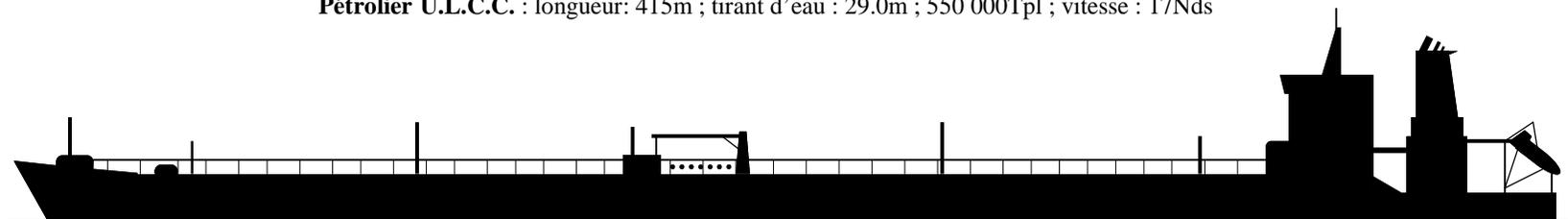
- aborder les questions de sécurité et de protection de l'environnement, dans toute la mesure du possible, en fonction du type de navire, en insistant tout particulièrement sur les navires à passagers (y compris les engins à passagers à grande vitesse) et les vraquiers;
 - veiller à ce que les Annexes de MARPOL qui ne sont pas encore entrées en vigueur soient largement acceptées dans les meilleurs délais;
 - promouvoir une culture axée sur la sécurité et une prise de conscience de l'environnement dans toutes les activités menées par l'Organisation;
 - éviter tout excès de réglementation; et
 - donner la priorité aux programmes de coopération technique de l'Organisation et à leur mise en place et les renforcer en vue de la réalisation d'un développement durable et de l'exécution efficace du Programme intégré de coopération technique;
- .3 d'encourager les gouvernements et le secteur maritime à intensifier leurs efforts en vue de réprimer les actes illicites qui compromettent la sécurité des navires et des personnes à bord et menacent l'environnement (en particulier le terrorisme en mer, les actes de piraterie et les vols à main armée à l'encontre de navires, le trafic illicite de drogues, les migrations illégales par mer et les cas d'embarquement clandestin); et
- .4 de continuer à respecter les résolutions A.500(XII) et A.777(18), dont le bien-fondé a été réaffirmé à maintes reprises depuis leur adoption;
3. INVITE les Gouvernements Membres à porter la présente résolution à l'attention de leurs représentants qui assistent aux réunions de l'Organisation, en les invitant à suivre les principes d'action et les directives qui y sont énoncés, ainsi que ceux figurant dans les résolutions A.500(XII) et A.777(18).

ANNEXE XII : LES TYPES DE NAVIRES

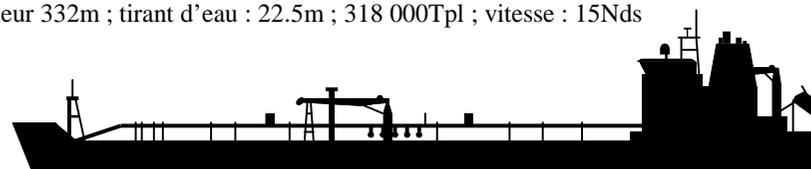
Conception : H. LEFEBVRE-CHALAIN Réalisation : C. CHALAIN

NAVIRES CITERNES

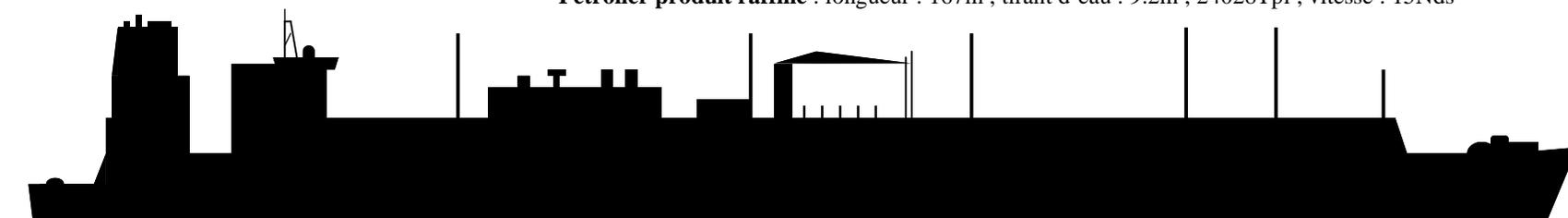
Pétrolier U.L.C.C. : longueur: 415m ; tirant d'eau : 29.0m ; 550 000Tpl ; vitesse : 17Nds



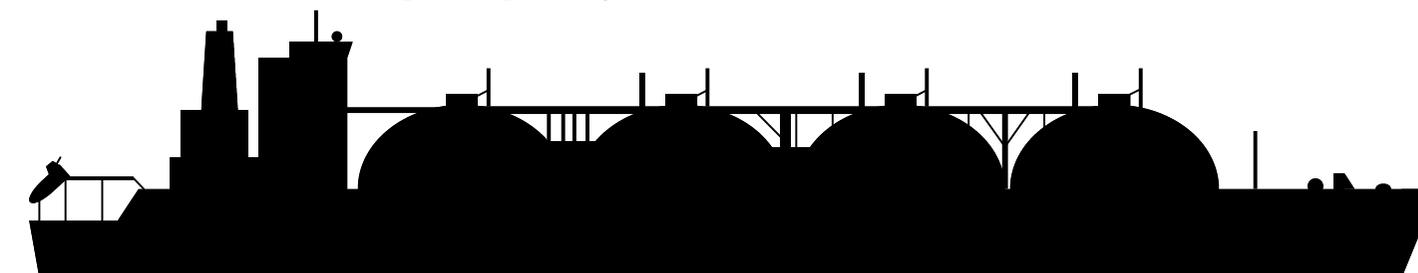
Pétrolier V.L.C.C. : longueur 332m ; tirant d'eau : 22.5m ; 318 000Tpl ; vitesse : 15Nds



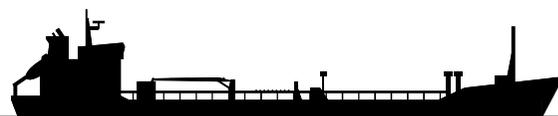
Pétrolier produit raffiné : longueur : 167m ; tirant d'eau : 9.2m ; 24028Tpl ; vitesse : 15Nds



Méthanier à cuves prismatiques : longueur : 345m ; tirant d'eau : 12.0m ; 258 000m³ ; vitesse : 19Nds



Méthanier à cuves sphériques : longueur : 289m ; tirant d'eau : 10.5m ; 140 000m³ ; vitesse : 19Nds



Chimiquier : longueur : 113m ; tirant d'eau : 8.0m
9000Tpl ; vitesse : 14Nds

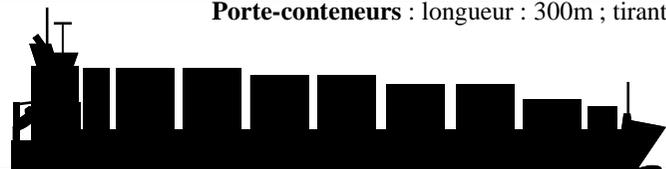
NAVIRES DE CHARGE:



Porte-conteneurs : longueur : 365m ; tirant d'eau : 15.5m ; 13300EVP ; vitesse : 24Nds



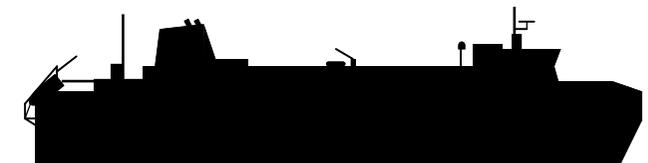
Porte-conteneurs : longueur : 300m ; tirant d'eau : 14.2m ; 6400EVP ; vitesse 26Nds



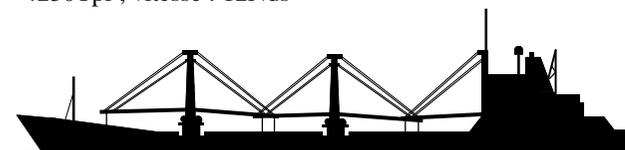
Feeder : longueur : 134m ; tirant d'eau : 8.7m ; 870EVP ; vitesse : 18Nds



Caboteur : longueur : 90m ; tirant d'eau : 5.6m
4250Tpl ; vitesse : 12Nds



Roulier : longueur : 126m ; tirant d'eau : 5.5m
3500Tpl ; vitesse : 15Nds

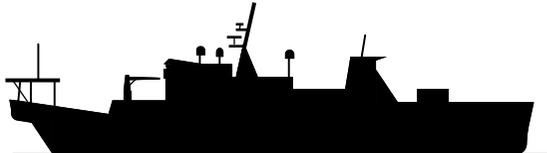


Cargo polyvalent : longueur : 128m ; tirant d'eau : 8.0m
5750Tpl ; vitesse : 13Nds

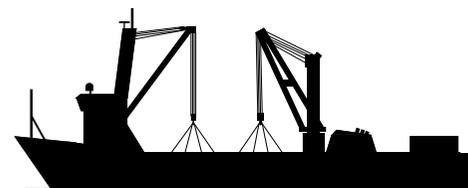


Vraquier : longueur :289m ; tirant d'eau : 17.8m ; 175 775Tpl ; vitesse : 15Nds

NAVIRES SPÉCIALISÉS :



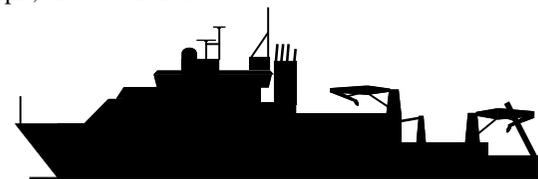
Câblier : longueur : 108m ; tirant d'eau : 6.3m
3200Tpl ; vitesse : 15Nds



Transport de colis lourd : longueur :96m tirant d'eau : 11.3m
5200Tpl ; vitesse : 14Nds



Ravitailleur offshore : longueur 69m ; tirant d'eau : 6.0m
2100Tpl ; vitesse : 16Nds

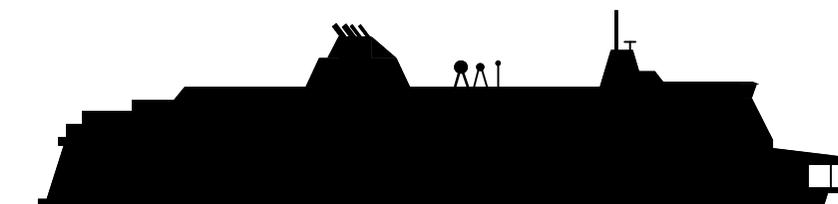


Navire océanographique : longueur 107m ; tirant d'eau : 6.9m ; vitesse : 14Nds

NAVIRES A PASSAGERS :



Paquebot : longueur : 156m ; tirant d'eau : 5.2m
370 passagers ; vitesse : 18Nds



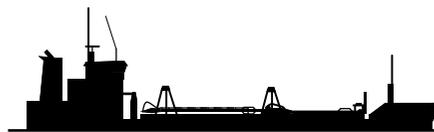
Ferry : longueur : 163m ; tirant d'eau : 6.4m
2000 passagers ; vitesse : 21Nds



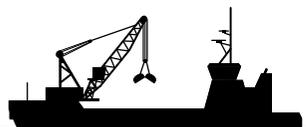
N.G.V. : longueur : 102m ; tirant d'eau : 2.5m
570 passagers ; vitesse : 38Nds

NAVIRES DE SERVICES PORTUAIRES ET COTIERS :

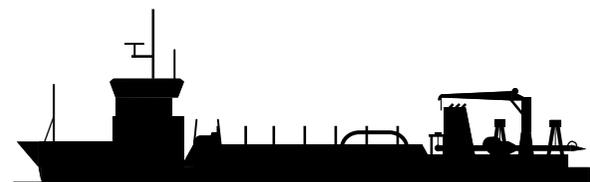
Baliseur : longueur : 54m ; tirant d'eau : 3.1m
vitesse : 11Nds



Sablier : longueur : 85m ; tirant d'eau : 6.5m
2300m³ ; vitesse : 13Nds



Drague à crapaud : longueur : 60m ; tirant d'eau : 4.7m
700m³ ; vitesse : 12Nds



Drague à élinde : longueur : 117m ; tirant d'eau : 8.0m
8500m³ ; vitesse : 13Nds



Remorqueur de haute mer : longueur : 80m ; tirant d'eau : 6.0m
200T de traction ; vitesse 19Nds



Remorqueur portuaire : longueur : 30m ; tirant d'eau : 3.7m
65T de traction ; vitesse : 12Nds



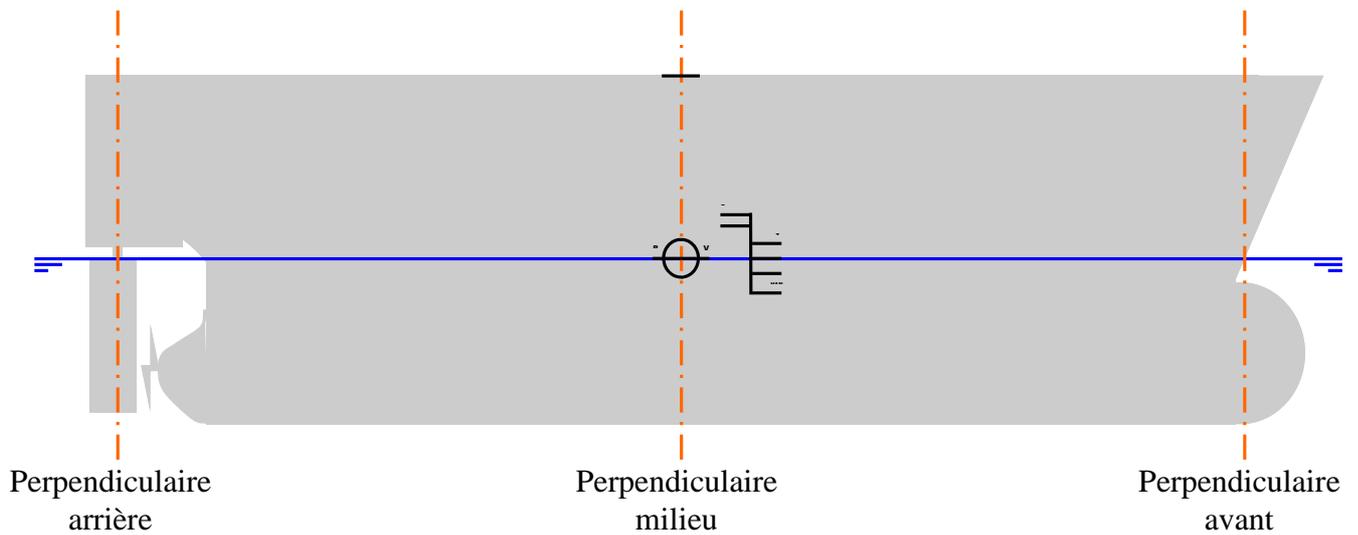
Bateau pilote : longueur : 40m ; tirant d'eau : 2.8m
vitesse : 13Nds



Pilotine : longueur : 18m ; vitesse : 25Nds

ANNEXE XIII : LES MARQUES DE FRANC-BORD

Conception : H. LEFEBVRE-CHALAIN Réalisation : C. CHALAIN


 Livet de pont de franc-bord

TD : franc-bord en eau douce tropicale

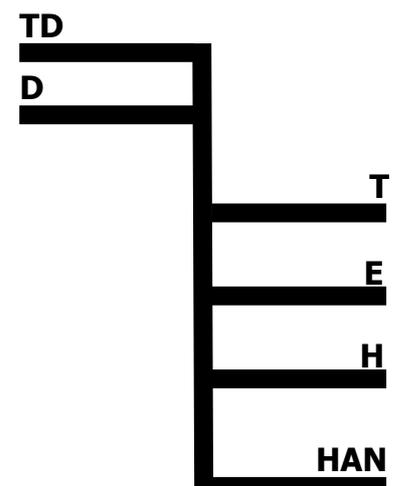
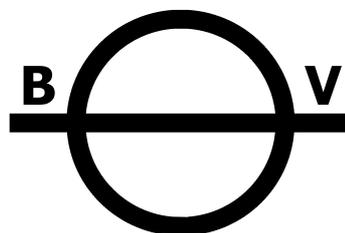
D : franc-bord en eau douce

T : franc-bord en eau tropicale

E : franc-bord été

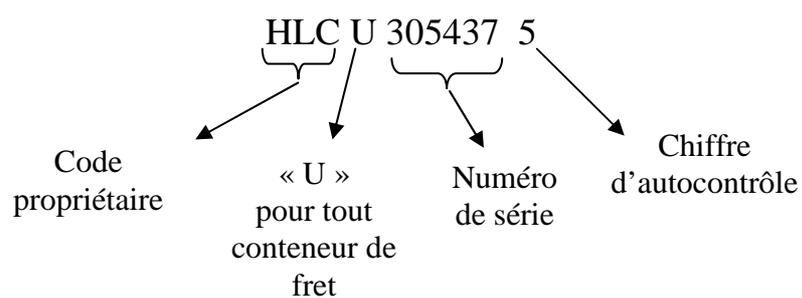
H : franc-bord hiver

HAN: franc-bord hiver en Atlantique Nord



ANNEXE XIV : LE MARQUAGE SUR LES CONTENEURS

Conception : H. LEFEBVRE-CHALAIN Réalisation : C. CHALAIN



LES TYPES DE CONTENEURS

Codification	Désignation	Dimensions en pied (longueur x largeur x hauteur)
20G0	20' general container	20' x 8' x 8'
20G1	20' general container with ventilation holes	20' x 8' x 8'
20H1	20' port hole reefer container	20' x 8' x 8'
20T0	20' tank container	20' x 8' x 8'
22G0	20' general container	20' x 8' x 8'6''
22G1	20' general container with ventilation holes	20' x 8' x 8'6''
22V0	20' highly ventilated container	20' x 8' x 8'6''
22R0	20' integral reefer container	20' x 8' x 8'6''
22R1	20' integral reefer/heated container	20' x 8' x 8'6''
22H2	20' thermal insulated external container	20' x 8' x 8'6''
22U0	20' open top container	20' x 8' x 8'6''
22U1	20' open top container removable top	20' x 8' x 8'6''
22P1	20' flat rack with fixed ends	20' x 8' x 8'6''
22P2	20' flat with fixed corner posts only	20' x 8' x 8'6''
22P3	20' flat with collapsible ends	20' x 8' x 8'6''
22P5	20' open sided container	20' x 8' x 8'6''
22T0	20' tank container - non dangerous liquid	20' x 8' x 8'6''
22T5	20' tank container	20' x 8' x 8'6''
22B0	20' dry bulk container	20' x 8' x 8'6''
25G0	20' general high cube container	20' x 8' x 9'6''
25R1	20' integral high cube reefer container	20' x 8' x 9'6''
28U1	20' half height open top container	20' x 8' x 4'
26T0	20' half height tank container	20' x 8' x 4'
28P0	20' platform flat	20' x 8' x 4'
42G0	40' general container	40' x 8' x 8'6''
42G1	40' general container with ventilation holes	40' x 8' x 8'6''
42V0	40' highly ventilated container	40' x 8' x 8'6''
42R0	40' integral reefer container	40' x 8' x 8'6''
42U1	40' open top container	40' x 8' x 8'6''
42U1	40' open top container with removable top parts	40' x 8' x 8'6''
42P1	40' flat rack with fixed ends	40' x 8' x 8'6''
42P2	40' flat with corners posts only	40' x 8' x 8'6''
42P3	40' flat with collapsible ends	40' x 8' x 8'6''
42P5	40' open sided container	40' x 8' x 8'6''
42B0	40' dry bulk container	40' x 8' x 8'6''
45G0	40' general container high cube	40' x 8' x 9'6''
45R1	40' integral reefer container high cube	40' x 8' x 9'6''
48U1	40' half height open top container	40' x 8' x 4'
48P0	40' platform flat	40' x 8' x 2'

INDEX

Les références correspondent aux numéros des paragraphes et non des pages

A

Académie maritime mondiale 756
 Acceptation tacite 224
 Accord de Kyoto 355
 Accord de liaison
 ONU 115-116
 Accord de Malaga 356
 Action unilatérale 337 et s.
 Accord TOVALOP 454
 AIEA 125
 Accueil des navires 665
Achille Lauro 513
 Actes illicites 514
 AIS 470-552
 AISM 438
Amoco Cadiz 464-474
 Armateur 257, 258, 445, 456
 Assemblée
 Composition 92
 Rôle 98-99
 Assistance en mer 439
 Assistance technique 704 et s. 715
 Assureur 256, 258, 280
 Audit des États membres
 Principe 764
 Programme 778
 Autorégulation 331 et s, 775.

B

Ballast
 Gestion 341-560
 Convention BWC 127,209, 219, 341, 570,
 572, 717
 Bien public mondial 271
 BIMCO 149
 BMI 525

C

CCS 117
 CCT 709, 719, 740
 CEMAC 411
 Charte bleue 280

CISPRO 118
 Clandestin 535 et s.
 CNUCED 124, 303
 Code de Djibouti 404
 Code d'application des instruments obligatoires
 760, 764
 Procédure d'adoption 764
 Contenu 765 et s.
 Code des normes internationales et des pratiques
 recommandées 769
 Code IMDG 470
 COLREG 437
 Commission HELCOM 279
 Communauté maritime internationale 376
 Comité 162
 Comité de rédaction 217
 Comité de vérification des pouvoirs 217
 Conférence diplomatique 217
 Conseil
 Composition 102 et s.
 Rôle 98 et s.
 Consensus 204
 Authentification 206
 Convention 215
 Container Security Initiative 279, 354
 Conteneur 431
 Convention
 Signature 219
 Entrée en vigueur 219
 Réserves 69
 Négociation 213-217
 Convention de Bâle 126
 Convention AFS 567 et s.
 Convention HNS 490
 Convention LL 430
 Convention LLMC 490
 Convention PAL 490
 Convention STCW 493 et s.
 Convention SUA 517
 Convention Torremolinos 487
 Corégulation 327 ets.
 Criminalité 511

D

Délégation nationale 92
 Développement durable 561
 Division pour les affaires maritime et le droit de la
 mer 119 et s.
 DST 437, 454.

E

EEDI 603
 EEOI 604
 Efficacité de la navigation 272 et s.
 Élément humain 493
 Épave
 Convention Nairobi 578, 718
 EQUASIS 546
 Érika 470, 632, 679
 État côtier 652
 État du pavillon 86, 624
 État du port 88
 Contrôle 669, 685
 État riverain 87, 650
 Évaluation formelle de sécurité (EFS) 243, 246
 Exxon Valdez 508

F

Facilitation 436
 FAO 125
 Fichage des navires 543
 FIPOL 455
 Franc-bord 430
 Convention FAL 537

G

Gens de mer
 Traitement équitable 184
 GES 601
 GESAMP 127, 448
 GISIS 545
 Groupe de travail
 Mixte 126, 180, 183
 Par correspondance 182

H

Herald of Free Enterprise 465, 467, 629
 HSC 469

I

IACS 149, 329, 638
 IAMSAR 482
 IMARSAT 479

IMOSAR 481
 immatriculation 619
 Inspection des navires 619
 Institut de droit maritime international 751
 Formation 753
 Financement 754
 Intérêt général 270
 ISM 499, 689
 ISPS 340, 519 et s., 671, 725

L

Liberté des mers 514
 Lien substantiel 628 et s.
 LRIT 547, 555 et s.

M

MARPOL 366, 474, 476, 599, 708
 Membre
 Adhésion 78 et s.
 Contribution 76
 Élection au Conseil 75
 Retrait exclusion 70 et s.
 Membre observateur 130
 MERSAR 480
 Migrant 533
 Mondialisation 384
 MOU Paris 677

N

Navigation efficace 89
 Navires sous normes 676
 Normativité 427
 Norme en fonction d'objectifs 247

O

OHI 125
 OILPOL 443
 OIT 124, 126, 302, 317
 OMD 182, 722
 ONG
 Définition 140
 Adhésion 142, 144
 Statut 143
 OPA 353, 359
 Organisation corporative 147
 Organisation régionale d'intégration économique 134

P

Pavillons internationaux 77, 86
 Pavillons de complaisance 77, 86
 Pêche 433, 487, 503
 PEMSEA 409
 Performance 174
 PICT 728
 Principe 730
 Programme 733
 Plan stratégique 170, 172
 Plan d'action de haut niveau 173
 Pollution 442 et s.
 Pollution atmosphérique 597
 Président de séance 95, 188 et s.
Prestige 471, 632, 679

R

Recommandation 228
 Types de recommandations 229, 230
 Portée 234, 316
 Recyclage 559, 576
 Convention de Hong-Kong 581 et s.
 Recueil BC 429
 Régionalisation 264, 265, 403
 Registre d'immatriculation 614
 REMPEC 409
 REMPEIC 409
 Représentant permanent 93
 Réunion mixte 125

S

SCAQ 645
 Secrétaire général 107
 Secrétariat
 Composition 108
 Rôle 109
 Sécurité juridique 378
 SEMP 603
 Service mondialisé 380
 SMDSM 467

Société de classification 258, 633
 Rôle 635
 SOLAS 428 et s. 462 et s., 476, 544, 556, 558, 641
 STCW 440

T

Torrey Canyon 37 et s. 431, 449, 449 et s., 473, 678
Titanic 428, 433
 TELSTAR 479
 Trafic de drogues 529 et s.
 TBT 564

U

Unilatéralisme
 Fondements 338, 347
 Unilatéralisme national 349
 Unilatéralisme régional 350
 Union européenne 286 et s., 305 et s., 413
 Action unilatérale 358
 Adhésion 415
 Droit mou 318
 Organes 290
 Université maritime mondiale 745
 Charte 747

V

Vote
 Droit de vote 195
 Système majoritaire 196-1947

Z

ZMPV 405, 586 et s.
 Définition 587
 Régime 594

RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

I- TRAITÉS ET OUVRAGES GÉNÉRAUX	632
II- MONOGRAPHIES	635
III- ACTES DE COLLOQUE	639
IV- ARTICLES ET CONTRIBUTIONS JURIDIQUES	640
V- ARTICLES TECHNIQUES	664
VI- MÉMOIRES ET THÈSES	667
VI- DOCUMENTS OFFICIELLES	671
A-RÉSOLUTIONS ET DOCUMENTS DE TRAVAIL DE L'OMI PAR THÈME	671
A.1-ADMINISTRATION	671
A.2- APPLICATION DES INSTRUMENTS OBLIGATOIRES	675
A.3- CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT	675
A.4- COOPÉRATION TECHNIQUE	675
A.5- DST	677
A.6- EFS	678
A.7- ÉLÉMENT HUMAIN	678
A.8- GESTION DES EAUX DE BALLAST	679
A.9- COMMUNICATION	679
A.10- LIEUX DE REFUGE	680
A.11- LRIT	680
A.12- NORMES EN FONCTION D'OBJECTIFS	680
A.13- ORGANISMES RECONNUS	681
A.14- PÊCHE	681
A.15- POLLUTION MARINE	682
A.15- POLLUTION DE L'ATMOSPHÈRE PAR LES NAVIRES	683
A.16- RECYCLAGE DES NAVIRES	683
A.17- SURETÉ MARITIME	684
A.18- TRAFIC DE STUPÉFIANTS	684
A.19- TRAFICS DE MIGRANTS	684
A.19- SAUVETAGE	685
A.20- VRAQUIERS	685
A.21- ZMPV (PSSA)	685
A.22- AUTRES	686
B-DISOURS SECRÉTAIRE GÉNÉRAL	687
C-REFLETS DE L'OMI (en accès libre sur le site www.imo.org)	687
D-IMONEWS	687
VII- DOCUMENTS ORGANISATIONS A VOCATION UNIVERSELLE	689

A-NATIONS UNIES	689
A.1- ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES	689
A.2- CONSEIL DE SÉCURITÉ	689
A.3- AUTRES ORGANES CENTRAUX DES NATIONS UNIES	690
A.4- CNUCED	690
A.5- OIT/BIT	690
B- Autres	691
B.1- ISO	691
B.2- OCDE	691
VIII- DOCUMENTS UNION EUROPÉENNE	691
IX- DOCUMENTS NATIONAUX	693
A- Australie	693
B- États-Unis	693
C- France	693
D- Royaume-Uni	695
X- JURISPRUDENCE	696
A- Jurisprudence internationale	696
B- Jurisprudence européenne	696
XI- PRESSE	697
A- LE MARIN	697
B- Lloyd's List	697
C- DIVERS	697
XII- RENCONTRES ET SEMINAIRES	698
XIII- SITE INTERNET	700
A- SITE INTERNET INSTITUTIONNEL	700
B- SITES INTERNET D'INFORMATION	700

I- TRAITÉS ET OUVRAGES GÉNÉRAUX

AMERASINGHE (C.F.), *Principles of the institutional law of international organizations*, Cambridge studies in international and comparative law, New series, General ed. Robert Y.Jennings, Cambridge, Cambridge University Press, 2005, 535p.

ARNAUD (A.-J.), *Dictionnaire encyclopédique de théorie et sociologie du droit*, Paris, LGDJ, 2^{ème} édition, 1993, 758p.

ATTAR (F.), *Le droit international entre ordre et chaos*, Paris, Éditions Hachette, 1994, 635p.

BARTOLOMEI DE LA CRUZ (H.G.) et EUZEBY (A.), *L'Organisation internationale du travail*, Paris, PUF, Que sais-je ?; 1997, 128p

BEURIER (J.P) (Dir), *Droits maritimes*, ouvrage collectif, Paris, Dalloz action, 2^{ème} édition, 2009, 1216p

BOISSON (P.), *Politiques et droit de la sécurité maritime*, Paris, Bureau Veritas, 1998, 669p.

BONNASSIES (P.) et SCAPEL (C), *Droit maritime*, Paris, LGDJ, 2006, 896p.

BONNECASE (J.), *Précis élémentaire de droit maritime*, Paris, Sirey, 1932, n°229, 708p.

CARBONNIER (J.), *Flexible droit : pour une sociologie du droit sans rigueur*, 10^{ème} édition, Paris, LGDJ, 2001, 496p.

CARRE DE MALBERG (R.), *Contribution à la théorie générale de l'État*, Paris, Éd Sirey, 1920, Réed. Dalloz, 2003, 638p.

CARREAU (D.), *Droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 10^{ème} édition, 2009, 634p.

CHAYES (A.) et CHAYES (A.H.), *The new sovereignty : compliance with international regulation agreements*, Cambridge/ London, Harvard University Press, 1998, 417p.

COMBACAU (J.) et SUR (S.), *Droit international public*, Paris, Montchrétien, 8^{ème} édition, 2008, 818p.

COMBACAU (J.), *Le droit international de la mer*, Que sais-je ?, Paris, PUF, n° 2257, 1985, 127p.

CORNU (G.), *Vocabulaire juridique*, Paris, PUF, 2007, 986p.

DAILLIER (P.), **FORTEAU (M.)** et **PELLET (A.)**, *Droit international public*, Paris, LGDJ, 8^{ème} édition, 2009, 1709p.

DELMAS-MARTY (M.), *Le relatif et l'universel, les forces imaginantes du droit*, Paris, Édition du seuil, 2004, 440p

DELMAS-MARTY (M.), *La refondation des pouvoirs, Les forces imaginantes du droit*, Paris, Éditions du seuil, Tome III, 2007, 299p

DE VISSCHER (C.), *Les effectivités du droit international public*, Paris, Éditions A. Pédone, 1967, 175p.

DOMMEN (C.) et CULLET (P.), *Droit international de l'environnement, textes de base et références*, La Hague, Kluwer law international, 1998, 814p

DU PONTAVICE (E) et CORDIER (P), *La mer et le droit*, Paris, PUF, 1984, 569p.

DUPUY (P.M), *Droit international public*, Paris, Éditions Dalloz, 7^{ème} édition, 2006, 849p.

- DUPUY (R.J.) et VIGNES (D.),** *Traité du nouveau droit de la mer*, Bruxelles, Éditions Bruylant et Economica, 1985, 1447p.
- DUPUY (R J),** *Manuel sur les organisations internationales*, La Haye, 2nde édition, Académie du droit international de la Haye, Éditions Martinus Nijhoff, 1998, 966p
- FITZMAURICE (M.) et OLUFEMI (E.),** *Contemporary issues in the law of treaties*, Utrecht, eleven international publishing, 2006, 398p.
- FOOTER (M.E.),** *An institutional and normative analysis of the World Trade Organization*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, 373p.
- GIDEL (G.),** *Le droit international public de la mer. Le temps de paix*, Tome I Introduction-La haute mer, Paris, Réed. Duchemin, 1981, 530p.
- GIDEL (G.),** *Droit international public de la mer : le temps de paix*, Tome II, Les eaux intérieures, Paris, Réed. Duchemin, 1981, 530p.
- GROTIUS (H.),** *Mare Liberum- De la liberté des mers*, 1609, traduction du latin par **DE COURTIN (A)** (1703) Centre de Philosophie politique et juridique URA CNRS, n° 1395, 717p.
- HERMET (G.), KAZANCIGIL (A.) et PRUD'HOMME (J.F) (Dir.),** *La gouvernance : un concept et ses applications*, Paris, Karthala, 2005, 228p
- IMPÉRIALI (C.),** *L'effectivité du droit international de l'environnement : contrôle de la mise en œuvre de conventions internationales*, Paris, Economica, 1998, 291p.
- ISAAC (G.) et BLANQUET (M.),** *Droit général de la communauté européenne*, Éditions Sirey, collection « Université », Paris, 9^{ème} édition, 2006, 539p.
- JOUANNET (E.), RUIZ FABRI (H.) et SOREL (J.M.) (Dir.),** *Regards d'une génération sur le droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, 462p
- KECKES (S.),** *Global maritime programmes and organizations*, Londres, Asean Academic Press, 1999, 211p.
- KELSEN (H),** *Théorie générale du droit international public, Problèmes choisis*, Paris, Sirey, 1933, 231p.
- KISS (A.) et BEURIER (J.-P.),** *Droit international de l'environnement*, Paris, Éditions A. Pédone, 3^{ème} édition, 2004, 503p.
- LUCCHINI (L.) et VOECKEL (M.),** *Droit de la mer, Volume2*, Paris, Édition A. Pédone, Paris, 1996, 717p.
- MATHIEU (J-L),** *Les institutions spécialisées des Nations unies*, Paris, Éditions Masson, 1977, p 319p.
- MAZAUDOUX (O.),** *Droit international public et droit international de l'environnement*, Limoges, Les cahiers du Crideau, n° 16, 158p.
- POWER (V.),** *EC shipping Law*, Londres, Lloyds of London Press Ltd, 1992, 127p.
- PROSHANTO (M. K.),** *Maritime legislation*, Malmö, World Maritime University, 2002, 353p.
- QUÉNEUDEC (J.-P.),** *Conventions maritimes internationales*, Paris, Éditions A Pédone, 1979, 815p ;
- RÉMOND GOUILLOUD (M.),** *Droit maritime*, Paris, Édition A. Pédone, 2^{ème} édition, 1993, 498p.

- RODIÈRE (R.)**, *Droit maritime*, Paris, Éditions Dalloz, 10^{ème} édition, 1986, 752p.
- RODIÈRE (R.)**, *Traité général de droit maritime – Introduction- L’armement*, Paris, Dalloz, 1978, n°31, 711p.
- SALMON (J.)** (Dir), *Dictionnaire de droit international public*, Bruxelles, Éditions Bruylant/ AUF, 2001, 1198p.
- SANDS (P.) et KLEIN (P.)**, *Bowett’s Law of international institutions*, Londres, Sweet & Maxwell , 5^{ème} édition, 2001, 610p
- SCHEMERS (H.G.) et BLOKKER (N.M.)**, *International institution law, unity within diversity*, Boston Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 4^{ème} édition, 2003, 1340p.
- SIMON (D.)**, *Le système juridique communautaire*, Paris, PUF droit, 3^{ème} édition, 2000, 578p
- TETLEY (W.)**; *Marine cargo claims*, Londres, International shipping Publications, 4^{ème} édition, 2008, 3288p.
- THIBIERGE (c.) et Alii**, *La force normative naissance d’un concept*, Paris, LGDJ, 2009, 883p.
- TORTORA (M.)**, *Institutions spécialisées et organisation mondiale : études des relations de l’OIT avec la SDN et l’ONU*, Bruxelles, Etablissement Emile Bruylant, 1980, 519p.
- VAN DICK (P.)**, *Normative force and effectiveness of international norms*, Hambourg, German Yearbook of international law, 1987, 26p.
- VERHOEVEN (J.)**, *Droit international public*, Paris, Larcier, 2001, 856p
- VIRALLY (M)**, *Le droit international en devenir : essais écrits au fil des ans*, Paris, PUF, 1990, 504p.
- WEIL (P.)**, *Ecrits de droit international*, Paris, PUF, 2000, 423p.
- WEISS (P.)**, *Le système des Nations Unies*, Paris, Nathan, 2000, 128p
- ZARB (A. H.)**, *Les institutions spécialisées du système des Nations Unies et leurs membres*, Paris, Éditions A.Pédone, 1980, 598p

II- MONOGRAPHIES

ADEMUNI ODEKE, *Bareboat charter (ship) registration*, La Hague, Kluwer Law international, 1998, 633p.

ANNAN (K. A.), *Repenser l'ONU, de la sécurité à la solidarité*, *Revue Agir*, 2005, 151p

ASSONITIS (G.), *Réglementation internationale des transports maritimes dans le cadre de la CNUCED*, Paris, PUF, 1991, 309p

ATHANASSIOU (G.), *Aspects juridiques de la concurrence maritime*, Paris, Études internationales, Éditions A. Pédone, 1996, 544p.

AUFFRAY (D.), *Politique Maritime à l'heure mondiale*, Paris, l'Harmattan, 2004, 237p.

BEIGBEDER (Y.), *Le rôle international des organisations non gouvernementales*, Paris, Édition Bruylant, LGDJ, 1992, 195p

BEKIASHEV (K.A.) et SEREBRIAKOV (V.), *International marine organizations : Essays on structure and activities*, La Hague, Éditions Martinus Nijhoff, 1981, 578p.

BEN ACHOUR (R.), *Evolution des modes de prise de décision dans les organisations et les conférences internationales*, Tunis, Publications Scientifiques Tunisiennes, Série Droit public 3, Centre National Universitaire de Documentation Scientifique et Technique, 1986, 322p

BENCHIKH (M.), *Droit international du sous-développement*, Paris-Alger, Berger Levrault, Offices des Publications universitaires, 1983, 331p

BLANCHARD (F.), *L'Organisation internationale du travail. De la guerre froide à un nouvel ordre mondial*, Paris, Éditions du Seuil, 2004, 400p

BOCZECK (B.A.), *Flag of convenience- an international legal study*, Cambridge, Harvard University Press, 1962, 323p.

BOHN (M.K.), *The Achille Lauro hijacking: lessons in the politics and prejudice of terrorism*, Washington, Brassey's, 2004, 235p.

BENQUET (N) et LAURENCEAU (T.), *Les pétroliers de la honte, la loi du silence*, Paris, Ed 1, 1994, 302p.

BERTRAND (A.R.), *Transport maritime et pollution accidentelle par le pétrole, faits et chiffres (1951-1999)*, Paris, Éditions TECHNIP, 2000, 146p

BONNECASE (J.), *Le droit commercial maritime. Son particularisme. Son domaine d'application et sa méthode d'interprétation*, Sirey, Paris, 1931, 414p.

CASTADENA (J.), *Legal effects of United Nations resolutions*, Columbia university Press, 1969, 243p

CASSESE (A.), *Terrorism, politics and law: the Achille Lauro affair*, Cambridge, Polity Press, 174p.

CHAI (F. Y.), *Consultations et consensus, un aspect du fonctionnement du Conseil de sécurité*, New York, Unitar, 1971, 55p.

CHARBONNIER (J.), *Dictionnaire de la gestion des risques et des assurances*, Paris, La maison du dictionnaire, 2004, 558p.

CHIRCOP (A.E) et LINDEN (O.), *Places of refuge for ships. Emerging environmental concerns of a maritime custom*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, 557p.

- CORBIER (I.)**, *La notion juridique d'armateur*, Paris, PUF, 1999, 428p.
- DELDIQUE (P.E.)**, *Fin de partie à l'ONU : les réformes de la dernière chance*, Paris, Lattes, 2005, 187p
- DE MARFFY (A.)**, *La genèse du nouveau droit de la mer: le Comité des fonds marins*, Paris, Éditions A. Pédone, 1980, 326p.
- DORMOY (D.)**, *L'Union européenne et les organisations internationales*, Bruxelles, Éditions Bruylant, 1998, 460p
- DU PONTAVICE (E.)**, *La pollution des mers par les hydrocarbures. (A propos de l'affaire du Torrey Canyon)*, Paris, LGDJ, 1968, 142p.
- DU PONTAVICE (E.) et CORDIER (P.)**, *La mer et le droit*, Paris, Éditions PUF, Tome I, 1984, 569p.
- FENET (A) (Dir.)**, *Droit des relations extérieures de l'Union européenne*, Paris, Litec, Lexis nexis, 2006, 396p.
- FRECON (E.)**, *Pavillons noirs sur l'Asie du Sud-est*, Paris, Broché, 2003, 277p.
- GHEBALI (V-Y.)**, *The international Labour Organization: a case study on the evolution of UN specialised agencies*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 1989, 291p
- GOSSE (P.)**, *Histoire de la piraterie*, Paris, Payot, 1952, 383p.
- GROUX (J.) et MANIN (P.)**, *Les Communautés européennes dans l'ordre international*, Bruxelles, Perspectives européennes, 1984, 166p.
- GUILLAUME (J.) (Dir)**, *Les transports maritimes dans la mondialisation*, Paris, L'Harmattan, 2008, 282p.
- GUILLOTREAU (P.) (Dir.)**, *Mare economicum, Enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, Rennes, PUR, 2008, 551p.
- HAQUANI (Z.)**, *CNUCED pour un nouvel ordre économique*, New-York, Nations Unies, 1977, 58p
- HENRI (C.)**, *The carriage of goods by sea: the role of the International Maritime Organisation in international legislation*, Londres, Pinter, 1985, 181p.
- HERMET (G.), KAZANCIGIL (A.) et PRUD'HOMME (J.F) (Dir.)**, *La gouvernance : un concept et ses applications*, Paris, Karthala, 2005, 228p
- KACHEL (M-J)**, *Particularly sensitive sea areas : the IMO's role in protecting vulnerable marine areas*, Berlin, Springer, 2008, 376p.
- KASOULIDES (G.C.)**, *Port State control and jurisdiction, evolution of the port state regime*, Londres, Martinus Nijhoff Publishers, 1993, 275p
- KLINGEBIEL (S.)**, *Effectiveness and reform of the United Nations Development Programme (UNDP)*, Londres, Franck Cass Publishers, 1999, 411p.
- KOCH (P.)**, *125 years of the International Union of Marine Insurance*, Gesamtverband des deutschen versicherungswirtschaft e. V. The German Insurance Association, Berlin, 1999, p. 191p
- KRUT (R.)**, *Globalization and civil society: NGO influence in international decision making*, United Nations Research institutes for social development, 2003, 61p.
- LAGRANGE (E.)**, *La représentation institutionnelle dans l'ordre international, une*

contribution à la théorie de la personnalité morale des organisations internationales, études de droit international, La Hague, Kluwer law international, 2002, 608p.

LANGEWIESCHE (W.), *Cargos hors la loi : un monde de crime et de chaos*, Paris, Éditions Autrement, 2005, 223p

LE MOING (G.), ... *Et l'Océan fut leur tombe, naufrages et catastrophes maritimes du XXème siècle*, Rennes, Marines éditions, 2005, 320p.

LE NET (M.) et WERQUIN (J.), *Le volontariat, aspects sociaux, économiques et politiques en France et dans le monde*, Paris, Notes et études documentaires, La documentation française, n° 4780, 1985-5, 128p.

LILLE (F.) et BAUMLER (R.), *Transport maritime, danger public et bien mondial*, Paris, Éditions Charles Léopold Mayer, 2005, 413p.

LUCCHINI (L.) et VOECKEL (M.), *Les États et la mer, le nationalisme maritime*, notes et études documentaires, Paris, La documentation française, n° 4451 -4452, 10 janvier 1978, 460p.

MCLAREN (R.), *Civil servants and public policy, a comparative approach of international secretariats*, Ontario, Wilfried Laurier University Press, 1980, 144p.

METAXAS (B.N.), *Flags of convenience- a study of internationalisation*, London, Gower, 1985, 107p.

MOREAU DEFARGES (P.), *La communauté internationale*, Paris, Que sais-je, PUF, 2000, 127p.

MORTH (U.), *Soft law in governance and regulation, an interdisciplinary analysis*, Cheltenham UK, Northampton, E. Elgar publication, 2004, 224p

MURPHY CRAIG (N.), *The United Nations development programm: a better way*, Cambridge University press, 2006, 372p.

OZCAYIR (Z.O.), *Port State Control*, Londres Singapour, Édition LLP, 2nde édition, 2004, 544p.

QUINN (P.T.) et SCOTT (S.M), « The human element in shipping casualties », Londres, Tavistock Institute of Human Relations, 1982, 64p.

RANGEON (F.), *L'idéologie de l'intérêt général*, Paris, Economica, 1986, 246p.

RINGBOM (H), *The EU maritime safety policy and international law*, Martinus Nijhoff publishers, Leiden, 2008, 599p.

ROUX (J-M), *Les pavillons de complaisance*, Paris, LGDJ, 1961, 157p.

SAVADOGO (L.), *Essai sur une théorie générale des Etats sans littoral : l'expérience africaine*, Paris, LGDJ, 1998, 389p.

SCOVAZZI (T.), *Marine protected Areas on the high seas: some legal and policy considerations*, La Hague, Kluwer Law, 1999, 281p.

TERRASSIER (N.), *Les transports maritimes de marchandises en vrac*, ISEMAR, Paris, Éditions MOREUX, 2001, 253p

TETLEY (W), *International conflict of law, Common, civil and maritime*, Montreal, Yvon Blais, 1994, p. 213.

THERIEN (J-P), *Une voix pour le sud : le discours de la CNUCED*, Paris, L'Harmattan,

1990, 179p

TREVES (T.) (Ed.), *The law of the sea: The European Union and its member states*, Leiden, Martinus Nijhoff publishers, 1997, 590p

VAN HOYYDONK (E.), *The place of refuge*, Lloyd's List, 2010, 523p.

VIGARIE (A.), *La mer et la géostratégie des nations*, Paris, Economica, 1995, 432p.

VOGEL-POLSY (E.), *Du tripartisme à l'Organisation internationale du travail*, Bruxelles, Université libre de Bruxelles, Études du Centre national de sociologie du droit social, 1966, 352p.

WU(C.), *La pollution du fait des transports maritimes d'hydrocarbures : responsabilité et indemnisation*, Paris, Éditions A. Pédone, 1994, 320p

ZIMET (J.), *Les ONG : de nouveaux acteurs pour changer le monde*, Paris, Éditions autrement, 2006, 80p.

ZARKOVICH (S.), *Le programme des Nations Unies pour le développement*, Paris, Presses universitaires de France, 1970, 246p

III- ACTES DE COLLOQUE

SFDI, Actualités du droit de la mer, Colloque de Montpellier du 25 au 27 mai 1972, Éditions A. Pédone, 1973, 296p.

SFDI, Pays en voie de développement et transformation du droit international, Actes du VII^e colloque de la SFDI, Paris, Éditions A. Pédone, 1974, 315p.

SFDI, Le navire en droit international, colloque de Toulon des 30 et 31 mai 1991, Paris, Editions A. Pédone, 1992, 246p.

SFDI, *L'État souverain à l'aube du XXI^{ème} siècle*, Colloque de NANCY, Paris, Éditions A. Pédone, 1994, 318p.

NORDQUIST (M.H.) et MOORE (J N), *Current maritime issue and the International Maritime Organization*, 23^{ème} Séminaire annuel du Centre pour le droit et la politique maritime, Université de Virginie, Nijhoff Publishers, 1999, 432p.

PAQUES (M.) et FAURE (M.) (Dir.), *Acteurs, valeurs et efficacité*, Actes de Colloque des 19 et 20 octobre 2001, Université de Liège, Paris, Bruylant, 2003, 482p.

INDEMER, *Le pavillon*, Actes du colloque international de Paris du 2 et 3 mars 2007 en collaboration avec l'Association internationale du droit de la mer, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, 240p

SFDI, INDEMER et GEREDIC, *La piraterie maritime*, Actes des Journées méditerranéennes organisée les 10 et 11 décembre 2009, à paraître

IV- ARTICLES ET CONTRIBUTIONS JURIDIQUES

ABI-SAAB (G.), « Eloge du « droit assourdi ». Quelques réflexions sur le rôle de la soft law en droit international contemporain », in *Nouveaux itinéraires en droit. Hommages à François Rigaux*, Bruxelles, Bruylant, 1993, pp. 59-68

ABOTT (W.) et SNIDAL (D.), «Hard and soft law in International governance», *International Organization*, n° 54, 2000, pp.37-72.

ADEMUM ODEKE, « From the Constitution of the Maritime Safety Committee to the Constitution of the Council: will the IMCO experience repeat itself at the IMO nearly fifty years on?, The juridical politics of the International organization », *Texas international law journal*, volume 43, 2007, pp. 56-11

AMSELEK (P.), « L'évolution générale de la technique juridique dans les sociétés occidentales », *RDP*, n° 219 spec, 1982, pp. 287-291

ANDERSON (H. E.), « The nationality of ships and flags of convenience: economics, politics and alternatives », *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 21, n°1, 1996, pp. 139-170

ARNAUD (A.J.), « La force normative, pierre angulaire d'une intelligence juridique », in **THIBIERGE (C.)** et alii, *La force normative*, Paris, LGDJ, Bruylant, 2009, pp.13-18.

ASSONITIS (G.), « Les pavillons de libre immatriculation, des Conférences des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS) à la Conférence des Nations Unies pour le Commerce et le développement », *Droit européen des transports*, n°4, 1991, pp. 435-468

ATHANASSIOU (L.-J.), « Le rôle et la responsabilité des sociétés de classification du point de vue du droit grec », *ADMO*, Tome XXIV, 2006, pp. 103-128.

ATIAS (C.), « Normatif et non-normatif dans la législation récente du droit privé », *RRJ*, n° 219 spec, 1982, pp.219-224.

AUCHTER (G.), «La convention internationale de 1993 sur les privilèges et hypothèques maritimes »; *DMF*, n°532, 1993, pp. 595-625

AYORINDE (A.), «Inconstistencies between OPA 90 and Marpol 73/78, What is the effect on megal Rights and obligations of the US and other parties to MARPOL 73/78? », *Journal of Maritime law and commerce*, vol 25 n°1, 1994, p. 58-60.

BARSTON (R.P.), « Port state control: evolving concepts», in **SCHREIBER (H.N.)** (Ed.), *The law of the sea*, Kluwer Law International, 2000, pp. 87-102.

BARNES (J.), «Non governmental organizations. Increasing the global perspective», *Marine Policy*, avril 1984, pp. 171-184

BASTID (S.), «Sur quelques problèmes de coordination dans la famille des Nations Unies», in *Le droit international : unité et diversité*, Mélanges offerts à Paul Reuter, Paris, Édition A. Pédone, 1981, pp.75-101.

BASTID (S.), « Observations sur la pratique du consensus », in **TITTEL (J)** (Dir.), *Multitudo legum : ius unum : Mélanges en l'honneur de Wilhem Wengler*, Berlin, Inter Recht, 1973, pp. 11-25.

BASTID-BURDEAU (G.), « Migrations clandestines et droit de la mer », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Editions A.

Pédone, 2003, pp. 57-66

BAUMLER (R.), « Instrumentalisation des code ISM et ISPS », *ADMO*, Tome XXIII, 2005, pp.94-108.

BAUTISTA PAYOYO (P.), «Implementation of international conventions through port state control: an assessment», *Marine policy*, vol. 18, 1994, pp.379-392.

BAYLEY (S.), « U.N ;Voting : tyranny of the majority ? », in *The World today*, 1966 (XXII), pp. 234-241.

BECKER (G.L.), «A short cruise on the good ships TOVALOP and CRISTAL», *JMLC*, vol. 5, 1974, pp. 609-632.

BEIGZADEH (E.), « L'évolution du droit international public », in *Regards d'une génération sur le droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp. 75-78.

BELLAYER-ROILLE (A.), « L'arrêt du Tribunal international du droit de la mer du 1^{er} juillet 1999 affaire du navire « Saiga » n°2 », *ADMO*, Tome XIX, 2001, pp. 111-157.

BELLAYER-ROILLE (A.), « Les réactions juridiques de la CE suite au naufrage du Prestige : étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime », *ADMO*, Tome XXI, 2003, pp. 133-184.

BELLAYER ROILLE (A.), « Le contrôle par l'Etat du pavillon ; vers des conditions communautaires d'immatriculation ?, Etude de la Proposition de Directive du parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des Etats du pavillon, COM (2005)586 final du 23 novembre 2005 », *ADMO*, Tome XXV, 2007, pp. 225-247.

BESSE (P.), **BOISSON (P.)** et **McGREGOR**, « What classification rules for the future and what future for classification », Bureau veritas, Division maritime, France, diffusé par auteur.

BETTINK (W.), « Open registry, the genuine link and the 1986 Convention on registration Conditions for ships », *Netherlands Yearbook of international law*, 1986, pp. 69-119.

BEURIER (J.-P.) et **CADENAT (P.)**, « Le droit de la mer, dix ans après Montégo-Bay (seconde partie) », *DMF*, 531, 1993, pp.515-532.

BEURIER (J.P.), « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international » in *La mer et son droit* mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp.87-99.

BEURIER (J.P.), « La sécurité maritime et la protection de l'environnement évolutions et limites », *DMF*, Paris, n° 645, 2004, pp.99-112.

BEURIER (J.-P.), « Le droit international face à l'introduction d'espèce invasives en milieu marin », in **CUDENNEC (A)** et **GUEGUEN-HALLOUET (G.)** (Dir.), *L'Union européenne et la mer : Vers une politique maritime de l'Union européenne*, Paris, Éditions A. Pédone, 2007, pp. 219-230.

BEURIER (J.P.) et **PROUTIERE-MAULION (G.)**, « Quelle gouvernance pour la biodiversité marine au-delà des zones de juridiction ? », Rencontre internationale de l'IDDRI sur la Gouvernance en Haute mer, www.iddri.org, (consulté en juin 2010).

BEURIER (J.-P.) et **NDENDE (M.)**, « Le fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (FIPOL) », *Juris-Classeur Environnement* 2007, fasc.4860.

BEURIER (J.-P.), « Droit international de la mer », *DMF*, 591, 1999, pp.222-230.

- BEURIER (J.-P.)**, « Arctique et droit international », *DMF*, 699, 2009, pp. 89-97.
- BEYRIES (P.) et GELIARD (E.)**, « Défense et sécurité », *ADMer*, Tome VII, 2003, pp. 619-653.
- BLANCO BAZAN (A.)**, « The IMO guideline on Particular Sea Sensitive Areas (PSSAs) : their possible application to the protection of underwater cultural heritage », *Marine Policy*, vol. 20, n°4, 1996, pp. 343-349.
- BLANCO BAZAN (A.)**, « IMO interface with the law of the sea », Papier présenté lors du séminaire *Current maritime issue and the work of the International Maritime Organization*, 23^{ème} Séminaire annuel du Centre pour le droit et la politique maritime, Université de Virginie, janvier 2000, www.imo.org (consulté en juin 2010).
- BLANCO BAZAN (A.)**, « L'organisation maritime internationale et le renforcement de l'application par l'État du pavillon de traités en matière de sécurité de la navigation et de prévention de la pollution du milieu marin », in *Le pavillon Actes du colloque international*, INDEMER, 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp.227-234.
- BOISSON (P.)**, «La problématique des normes», *ADMO*, Tome XVI, 1998, pp.175-185.
- BOISSON (P.)**, «A la recherche d'une meilleure sécurité en mer», *Le Monde Diplomatique*, décembre 1993, p.22.
- BOISSON (P.)**, « Le contrôle de la navigation maritime et les services de trafic maritime », *DMF*, 539, 1994, pp. 403-438.
- BOISSON (P.)**, «New dispensation for the safety at sea: conditions ad reasons», *Journal of Maritime Law ans commerce*, vol 25, n°2, p 309-317.
- BOISSON (P.)**, «Classification society and safety at sea: back to basics prepare for the future», 1994, *Marine Policy*, vol 18, n°5, p363-377.
- BOISSON (P.)**, « Le code ISM et les obligations des États du pavillon », *Bulletin technique du Bureau Veritas*, 1995, n°2, pp. 21-26.
- BOISSON (P.)**, « L'OMI et la convention STCW : une révision exemplaire pour répondre aux besoins de la marine de l'an 2000 », *Bulletin technique du Bureau Veritas*, numéro 2, 1995, pp.33-41.
- BOISSON (P.)**, « Responsabilité des sociétés de classification : faut-il remettre en cause les principes du droit maritime ? », *DMF*, 546, 1995, pp.109-128.
- BOISSON (P.)**, « L'OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes », *DMF*, 618, 2001, pp.659-667.
- BOISSON (P.)**, « Le rôle des sociétés de classification dans le transport maritime », in *Études de droit maritime à l'aube du XXIe siècle*, Mélanges offerts à Pierre Bonassies, Paris, Éditions Moreux, 2001, pp. 65 et s.
- BOISSON (P.)**, « L'impact des catastrophes maritimes », actes de la conférence « Sécurité maritime et protection de l'environnement, évolution et perspectives du 11 au 13 mars 2002, <http://www.cub-brest.fr/saferseas/SESSION%201.pdf> (consulté en mai 2010).
- BOISSON (P.)**, « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine maritime », *DMF*, 640, 2003, pp.723-736.
- BOISSON (P.)**, « Du Torrey Canyon au Prestige, évolution de la réglementation sur les pétrolier à double-coque », *Bureau Veritas*, Paris, 2004 (document fourni par l' auteur).

- BOISSON (P.)**, « La politique européenne de la sécurité maritime source d'efficacité ? », in **CUDENNEC (A.) et GUEGUEN-HALLOUET (G.) (Dir)**, *L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne*, Paris, Éditions A Pédone, 2007, pp. 329-348.
- BOISSON (P.)**, « État du pavillon / sociétés de classification », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, INDEMER, 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp. 39-53.
- BOISSON (P.)**, « L'adoption du 3^{ème} paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime », *DMF*, 705, 2009, pp. 579
- BONASSIES (P.)**, « Les routes imposées de l'OMCI », in *Actualité du droit de la mer*, Colloque de Montpellier, 1972, SFDI, Paris, Editions A Pédone, 1973, pp. 48 et s.
- BONASSIES (P.)**, *Le droit maritime classique et la sécurité des espaces maritimes*, *ERM*, n° 1, 1986, pp.115-134.
- BOURREL (M.)**, «La Convention de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires : remarques et commentaires », *Neptunus revue électronique de Centre de droit maritime et océanique*, Volume 16-2, 2010, www.univ-nantes.fr , (consulté en mai 2010)
- BOURREL (M.)**, « La stratégie européenne en matière de démantèlement des navires », *ADMO*, Tome XXVIII, 2010, pp. 343-354
- BOURREL (M.)**, « La Convention de Hong-Kong ou la mise en place d'une procédure de suivi et de contrôle du démantèlement des navires en fin de vie », *ADMer*, 2009, Tome XIV, à paraître.
- BOUSTANY (K.) et HALDE (N.)**, « Mondialisation et mutations normatives : quelques réflexions en droit international », in **CREPEAU (F.)**, *Mondialisation des échanges et fonctions de l'État*, Bruxelles, Éditions Bruylant, 1997, pp.37-59
- BOUTROS GHALI (B.)**, « Le principe d'égalité des Etats et l'organisation internationale », *RCADI*, 1960, vol. II, pp. 1-73.
- BRENNAN (B.Y.)**, «Liability and compensation for oil pollution from tankers under private international law: TOVALOP, CRISTAL, and Exxon Valdez», *GIELR*, vol. 2, 1989, pp. 1-18
- BRUBAKER (D.)**, «Marine Pollution and International law : Principles and practice», LONDON/ Florida, Belhaven Press 1993, p. 119-179
- BUHLER (J.-C.)**, « Les affréteurs et la sécurité des transports maritimes », *DMF*, 597, 1999, pp.3-5
- BURDEAU (G.)**, « Le devoir de coopération pesant sur les États », Journée méditerranéennes sur la piraterie maritime, **SFDI, INDEMER et GEREDIC**, *La piraterie maritime*, Actes des Journées méditerranéennes organisée les 10 et 11 décembre 2009, à paraître
- BUZAN (B.)**, «Negotiating by consensus, developments in technique at the United Nations conference on the law of the sea», *AJIL*, vol. 75, 1981, pp. 324-348.
- CAHIER (P.)**, « Le droit interne des Organisations internationales », *RGDIP*, 1963, pp. 563-602.
- CANS (C.)**, « La Charte constitutionnelle de l'environnement: évolution ou révolution du droit français de l'environnement? », *Droit de l'environnement*, septembre 2005, pp. 194-203

- CARREAU (D)**, « Droit de la mer et droit international du commerce », in *La mer et son droit*, Mélanges Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp.119-125.
- CARRENO-GUALDE (V.)**, « Nuevas medidas de prevencion de la contaminacion marina por buques adoptadas por Espana tras el accidente del Prestige : el acuerdo hispano-frances de 26 novembre 2002 », *REDI*, vol.LV, 2003, pp.279-290
- CASSAN (H.)**, « Le consensus dans la pratique des Nations Unies », *AFDI*, 1974, p. 456-485.
- CHARBONNEAU (A)**, « La Convention 163 de l'OIT concernant le bien-être des gens de mer : fondement à l'action des foyers d'accueil », *ADMO*, Tome XXII, 2004, pp.307-346
- CHARBONNEAU (A.)**, « Consolidation et effectivité des normes maritimes de l'OIT : la convention du travail maritime 2006 », *Revue congolaise des transports et des affaires maritimes*, troisième année, n° 6, janvier-mars 2007, pp.25-70.
- CHARPENTIER (J.)**, « La procédure de non-objection », *RGDIP*, 1966, pp. 862-877.
- CHATZISTAVROU (F.)**, « L'usage du soft law dans le système juridique international et ses implications sémantiques et pratiques sur la notion de règle de droit », *Le portique*, Dossier la Loi n° 15, 2005, leportique.revues.org (consulté en juin 2010).
- CHAUMETTE (P.)**, « Le contrôle des navires par les Etats riverains », *Cahier scientifique des transports*, n°55-1999, pp. 55-72
- CHAUMETTE (P.)**, « La Convention du travail maritime, OIT, 206 », in *Les droits de l'Homme appliqués aux marins*, Observatoire du droit des marins, 2006, pp. 69-79.
- CHAUMETTE (P.)**, « La convention du travail maritime 2006 », *Neptunus*, revue électronique, vol 13, 2007/1, www.cdmu.univ-nantes.fr (consulté en juin 2010).
- CHAUMETTE (P.)**, « Marine marchande, travail et navigation quelle articulation normative ? », in **CUDENNEC (A) et GUEGUEN-HALOUET (G.) (Dir.)**, *L'Union européenne et la mer : Vers une politique maritime de l'Union Européenne ?*, Acte du Colloque de Brest du 18 et 19 octobre 2006, Paris, Éditions A. Pédone, 2007, pp.115-133.
- CHIRCOP (A.)**, « Living with ship in distress- a new IMO Decision- Making framework for the requesting and granting of refuge », *WMU journal*, 2004, pp.31-49.
- CHRISTAKIS (T.)**, «L'exemple du Contrôle exercé par l'OMI dans le domaine de la pollution marine», in **IMPERIALI (C.) (Dir.)**, *L'effectivité du droit international de l'environnement contrôle de la mise en œuvre des conventions internationales*, Paris, Economica, 1998, pp. 147-173.
- CHURCHILL (R.)**, « The role of IMCO in combating marine pollution » in **CUISINE (D.J.) et GRANT (J.P.) (Dir.)**, *The Impact of marine pollution*, 1980, Croom Helm, Ltd, Londres, pp. 73-94.
- COHEN (L.G)**, «Revisions of TOVALOP and CRISTAL : strong ships for stormy seas», *JMLC*, Vol18, 1987, pp. 525-539
- COLIN (J.P)**, «Réflexions sur un nouvel ordre mondial», in **DAUDET (Y.) (Dir.)**, *Aspects du système des Nations Unies dans le cadre de l'idée d'un nouvel ordre mondial*, Rencontres internationales de l'institut d'études politiques d'Aix en provence, Colloque du 22 et 23 novembre 1991, édition A. Pédone, 1992, pp.29-39.
- COLLIARD (C.A)**, « Les organisations internationales », in *Les cours de droit*, 1973-1974,

Paris, Institut d'études politiques, pp. 383-390.

COLLIARD (C.A.), « L'avis consultatif de la CIJ sur la composition du Comité de sécurité maritime », *AFDI*, 1960, pp.338-361.

COLLIARD (C.A.), « Spécificité des Etats : théorie des statuts juridiques particuliers et d'inégalité compensatrice », in *Le droit international Unité et diversité, Mélanges offerts à Paul Reuter*, Paris, Éditions A Pédone, 1981, pp. 153-180.

COMBACAU (J.), « Pas une puissance, une liberté, : la souveraineté internationale de l'État », *Pouvoirs*, numéro spécial la souveraineté, n° 67, 1993, pp. 46-58

CONSTANTINOPOLE (G.R.), « Toward a new definition of piracy », *Virginia Journal of International Law*, vol. 26, 1986, pp. 723-753

COPPENS (B.), « Le rôle du programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) dans la promotion d'un développement humain durable », in **MALJEAN (D.) et ROSTANE (M.) (Dir.)**, *Les Nations Unies et la protection de l'environnement : la promotion d'un développement durable*, Paris, Éditions A. Pédone, 1999, pp. 9-45.

CORBIER (I.), « Immunité, émanation, souveraineté : trois notions en quête de définition. Le cas de l'*Erika* (Cass Crim. 23 novembre 2004) », 2005, <http://www.isabellecorbier.com> (consulté en juin 2010).

CORBIER (I.), « Souveraineté et pavillon », *ADMer*, Tome X, 2005, pp. 169-191

CORBIER (I.), « Montego Bay et pratiques nationales déviantes », *DMF*, n°676, 2006, pp.952-962.

CORBIER (I.), « La métamorphose de la limitation de responsabilité », 2007, www.isabellecorbier.co/documents/articles/28.pdf, (consulté en juin 2010)

CORBIER (I.), « Le transport maritime : entre mondialisation et développement durable », 2007, <http://www.isabellecorbier.com> (consulté en juin 2010).

CORBIER (I.), « Le « lien substantiel » : expression en quête de reconnaissance », *ADMO*, Tome XXVI, 2008, pp.273-289.

COURTEIX (S.), « INMARSAT- Accords relatifs à l'exploitation commerciale de télécommunications maritimes par satellites », *AFDI*, 1977, pp. 791-808

COURTEIX (S.), « INMARSAT- La nouvelle organisation internationale pour la gestion d'un Service Mondial de Communications Maritimes par Satellites », *DMF*, 1980, pp. 328-337 et pp. 408-415

CUDENNEC (A.), « L'Union européenne, acteur maritime international : un statut à définir », Tome XI, *ADMer*, 2006, pp.195-217.

CUDENNEC (A.) et GUEGUEN-HALLOUET (G.), « Les fondements juridiques d'une politique maritime européenne », in **CUDENNEC (A.) et GUEGUEN-HALLOUET (G.) (Dir.)**, *L'Union européenne et la mer : Vers une politique maritime de l'Union européenne*, Paris, Éditions A. Pédone, 2007, pp.21-35.

DAGORY (J.), « Les rapports entre les institutions spécialisées et l'ONU », *RGDIP*, 1969, pp. 285-377

DAILLIER (P.), « Monisme et dualisme : un débat dépassé ? », in **BEN ACHOUR (R.) et LAGHDAMI (S.) (Dir.)**, *Droit international et droits internes développements récents*, Colloque des 16 et 17 avril 1998, Paris, Éditions A. Pédone, 1998, pp.9-21.

- DAILLIER (P.)**, « L'Union européenne peut-elle avoir une stratégie maritime ? », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp.149-158.
- DE DIEU (J.)**, « EU policies concerning ship safety and pollution prevention versus international rule making », in **RINGBOM (H.) (Ed.)**, *Competing norms in the law of marine environmental protection*, International environmental law and policies series, Londres, Kluwer law international, 1997, pp.141-164.
- DE LA CHARRIÈRE (G.)**, « Consensus et Nations Unies », *AFDI*, 1968, p. 9-14.
- DE LA CHARIERRE (G.)**, « Essai de définition », in *Le Consensus*, Pouvoirs, 1978, n°5, pp.34-35.
- DE LACHARRIÈRE (G.)**, « La France et les leçons de l'Amoco Cadiz », in *Aspects actuels du droit international des transports*, SFDI, Colloque du Mans de mai 1980, Paris, Éditions A. Pédone, 1981, pp.168-182.
- DE MARFFY-MANTUANO (A.)**, « Une nouvelle tentative pour mieux gérer les océans : le processus consultatif officieux », *ADMER*, Tome V, 2000, p. 55-70
- DE MARFFY (A.)**, « L'Organisation des Nations Unies et le droit de la mer », *L'observateur des Nations Unies*, n° 16, 2004, pp. 3-22
- DE MARFFY-MANTUANO (A.)**, « Rapport général : Vers un nouvel équilibre », in *Le Pavillon*, Colloque international INDEMER, Paris, Éditions A Pédone, 2008, pp. 185-200.
- DE ROANY (C.)**, « La Convention OMI sur la gestion des eaux de ballast : une convention ambivalente », *ADMER*, Tome VIII, 2003, pp 249-260
- DELEBECQUE (P.)**, « Le particularisme des contrats maritimes », in *Etudes de droit maritime à l'aube du XXe siècle, Mélanges offerts à Pierre Bonassies*, Éditions Moreux, Paris, 2001, p. 127 et s.
- DELMAS-MARTY (M.)**, « La mondialisation du droit », in **BAECHLER (J.) et KAMRANE (R.)**, *Aspects de la mondialisation politique*, Paris, Cahier des sciences morales et politiques, PUF, pp. 67-80.
- DELMAS-MARTY (M.)**, « Post scriptum sur les forces imaginantes du droit », in **THIBIERGE (C.) et Alii**, *La force normative*, Paris, LGDJ, 2009, pp.847-851.
- DEMPSEY (C.)**, « Lloyds's passé, présent et futur », *DMF*, 554, 1995, pp.787-794.
- DIAS VIARELLA (M.)**, « La complexité croissante du système juridique international : certains problèmes de cohérence systématique », *RBDI*, n° 2, 2003, pp. 331-376.
- DIEDERISK (V.)**, « Assistance et sauvetage en droit maritime et aérien : nécessité d'une coopération », *ADMO*, Tome III, 1976, pp. 93-101
- DIMAKOPOULOS (S.)**, « The IMO's work on ship recycling », Londres, 2005, www.imo.org (consulté en juin 2010)
- DIPLA (H.)**, « Préservation du milieu marin versus liberté de la navigation : la lutte contre la pollution par les navires et les pouvoirs de l'Etat du port », *ADMER*, Tome VIII, 2003, pp.297-322.
- DIRKS (J.)**, « Decision making in the International maritime organization- the case of the STCW 95 Convention », *ECPR 2001 Workshop paper on « Decision making within international organizations »*, www.essex.ac.uk (consulté en juin 2010).

DO AMARAL (A.), « Le « dialogue » des sources : fragmentation et cohérence dans le droit international contemporain », in *Regards d'une génération sur le droit international*, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp.7-33

DOBELLE (J-F), « L'OACI à l'aube du nouveau millénaire », *Revue française de droit aérien et spatial*, 241, 2007, pp. 3-27

DOMINGUEZ MATES (R.), « From Achille Lauro to the present day: an assessment of international response to preventing and suppressing terrorism at sea, in International legal dimension of terrorism », in **FERNANDEZ- SANCHEZ (P.A)**, *International legal dimension of terrorism*, La Hague, Martinus Nijhoff publishers,2009, pp. 213-237.

DOPAGNE (F.), « Arrêt « Intertanko » : appréciation de la validité d'actes communautaires au regard de conventions internationales (MARPOL 73/78, Montego Bay) », *JDE*, n°152, 2008, pp. 241-243

DOSWALD-BACK (L.), «Participation of non-governmental entities in treaty making : the case of conventional Weapons», in *Multilateral Treaty making*, La Hague, V Gowlland Deabbas edition, Kluwer law international, 2000, pp. 41-44.

DOUAY (C.), « L'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », *DMF*, 1981, pp. 451-476.

DOUAY (C.), « Projet de convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *DMF*, 1987, pp.629-635.

DOYLE (S.E.), « INMARSAT : The international Maritime Satellite Organization : origins and structure », *Journal of space law*, 1977, pp. 45-63

DRAGO (R.), « La pondération dans les organisations internationales », *AFDI*, 1956, pp. 529-547

DU PONTAVICE (E.), « Les rapports de force économiques dans le droit de la mer », *DMF*, Paris, Lamy, 1976, p. 265-273.

DU PONTAVICE (E.), Les pavillons de complaisance, *DMF*, 1977, pp. 503-512 et pp. 567-582.

DU PONTAVICE (E.), « Les rayons et les ombres des Protocoles de 1984 », *ERM*, 1987, pp.117-132.

DU PONTAVICE (E.), « La réparation des dommages causés par la pollution des mers », in *Droit de la mer*, Ouvrage collectif, Paris, Institut des hautes études internationales de Paris, Éditions A. Pédone, 1977, pp. 97-144.

DUPLESSIS (I.), « La mollesse et le droit international du travail : mode de régulation privilégié pour société décentralisée », Document de travail *Gouvernance, Droit international et responsabilité sociale de l'entreprise*; Institut international d'études sociales de l'OIT, Genève, 2007, pp. 1-23.

DUPLESSIS (I.), « Le vertige et la soft law : réactions doctrinales en droit international », *Revue québécoise de droit international (Hors série)*, 2007, pp.245-268.

DUPUY (R.J.), «La convention sur le droit de la mer et le nouvel ordre économique international, Propos sur le droit de la mer», Colloque académie diplomatique internationale, Édition A. Pédone, 1985, p.110-115.

DUPUY (P.M.), «Soft law and the international Law of the Environment», *Michigan journal of international law*, n° 12, 1991, pp. 420-435.

- DUSSOUY (G.)**, « L'océan Arctique dans le nouveau contexte géopolitique mondial »; in **DUSSOUY (G.) (Dir.)**, *Quel avenir pour le Groenland ?*, Nordiques, n°18, 2009, pp. 23-31
- DUTHEIL-DE LA ROCHÈRE (J.)**, « Une institution spécialisée renaissante : la nouvelle organisation maritime internationale », *AFDI*, 1976, pp. 434-473.
- DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.)**, « Les réactions de l'OMCI au désastre de l'Amoco Cadiz », *AFDI*, vol. 24, 1978, pp. 721-754
- DUTHEIL DE LA ROCHÈRE (J.)**, « L'ère des compétences partagées : à propos de l'étendue des compétences extérieures de la Communauté européenne », *RMCUE*, 390, 1995, pp.460-466.
- EDWARDS (E.)**, « Technical Assistance : a tool for uniform implementation of global standards », in *Current maritime issues and the international maritime organization*, édité by Myron H. Nordquist and John Norton Moore, La Hague, Martinus Nijhoff Publishers, 1999, pp.391-416.
- EGGER (P.)**, « Travail décent un cadre d'action se met en place », *RIT*, 2002, pp. 715-729.
- EISEMANN (P-M)**, « La conclusion des traités », in **EISEMANN (P-M)(Dir.)**, *L'intégration du droit international et communautaire dans l'ordre juridique national, étude de la pratique en Europe*, La Hague, Kluwer Law international, 1996, pp. 3-10.
- FABREGOULE (C.)**, « L'élargissement de l'Union Européenne et la sécurité maritime : à propos de la complaisance de Chypre et de Malte », *ADMER*, Tome VII, 2002, pp. 313-331
- FEDI (L.)**, « Le cadre juridique international de l'exploitation des installations portuaires », *DMF*, 694, 2008, pp.645-655.
- FAHKRY (A.)**, « Capacity building in international marine environmental law: perspective of developing countries», in **KIRCHNER (A.)**, *International marine environmental law, institutions, implementation and innovations*, La Hague, Kluwer Law international, 2003, pp. 93-99.
- FERRER (M.)**, « Les prestations des sociétés de classification », *Jurisclasseur* 2006, fascicule 1080, 36p
- FERRER (M.)**, « Responsabilité des sociétés de classification », *Jurisclasseur*, 2006, fascicule 1085, 49p
- FISCHER (G.)**, « L'assistance technique en matière de droit international », *AFDI*, vol. 10, numéro 1, 1964, pp. 3-13
- FINNEMORE (M.) et SIKKINK (K.)**, «International norm dynamic and political change», *International organization*, n° 52, 1998, pp. 887-917.
- FIRESTONE (J.) et CORBETT (J.J.)**, « Coastal and port environments: international legal and policy responses to reduce ballast water introductions of potentially invasive species », *Ocean Development and International Law*, vol. 36, 2005, pp. 291-316.
- FOSCANEAU (L.)**, « L'échouement du *Torrey Canyon* et ses conséquences juridiques », in *Transports*, n° 128, janvier 1968, pp. 19-33
- FRANCIONI (F.)**, « International « soft law » : a comparative assesment », in **LOWE (V.) et FITZMAURICE (M.) (Dir.)**, *Fifty years of the international Court of justice. Essays in honour of Sir Robert Jennings*, Cambridge University Press, Cambridge, 1996, p. 168 (pp 167-178)
- GALIANO (E.)**, « In the Wake of the Prestige disaster : Is an Earlier Phase-out of single-

Hulled oil tankers the answer ? », *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 28 numéro 1, 2003, pp. 113-133

GALLAIS (A.), « La pollution due aux déballastages », Institut supérieur d'économie maritime de Saint Nazaire, décembre 2004, www.isemar.fr (consulté en juin 2010).

GASC (G.), « Le sous-comité STW de l'OMI : des avis d'experts techniques dans un processus international de décision politique », *LRM*, 467, 2004, p. 134-137

GASKELL (N.), « Decision making and the legal Committee of the International Maritime Organization », *International journal of marine and coastal law*, La Hague, Kluwer law International, vol. 18, n° 2, 2003, pp. 155-214.

GAURIER (D.), « Le crime contre l'humanité est-il une notion nouvelle ? Le pirate, ennemi du genre humain », *ADMO*, Tome XVIII, 2000, pp. 173-183

GAURIER (D.), « Grotius et le droit maritime dans son *Inleiding tot de hollandsche rechtsgeleerdheid* », *ADMO*, Tome XXIV, 2006, pp. 15-102

GAUTRON (J.-C) et GRARD (L.), « Le droit international dans la construction de l'Union européenne », in *Droit international et droit communautaire perspectives actuelles*, Colloque de Bordeaux, SFDI, Paris, Édition A. Pédone, 2000, p 11-152.

GIRERD (P.), « De l'utilité du concept de « Piraterie » », *ADMO*, Tome XXIII, 2005, pp. 153-177

GOY (R.), « L'épave du *Titanic* et le droit des épaves en haute mer », *ADMO*, Tome XIII, 1995, pp. 269-278

GOY (R.), « Le régime international du passager clandestin », *ADMer*, Tome VI, 2001, pp. 169-183

GRARD (L.), « Panorama des apports du paquet « Erika III » à la sécurité maritime européenne », *Revue du droit des transports*, n°10, 2009, pp. 11-17

GUILLARD (D.), « La problématique juridique du démantèlement des navires », *RJE*, 3/2007, pp. 311-324

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 », *ADMO*, Tome XXI, 2003, pp.225-249.

GUTIERREZ-CASTILLO (V.-L.), « La zone contiguë dans la convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 », *ADMer*, Tome VII, 2002, pp.149-164.

GUYOMARD (A.I) ; « La protection du patrimoine culturel en Antarctique », in *Le patrimoine culturel de l'humanité*, Académie de droit international de la Haye, 2008, pp. 687-727

HALBERSTAM (M.), « Terrorism on the high seas: the *Achille Lauro*, piracy and the IMO Convention on Maritime Safety », *The american journal of international law*, vol. 82, 1988, pp. 269-310

HARE (J.), « Un traitement de choc pour une industrie malade », *Georgia Journal of international and comparative law* (Atlanta) volume 26-3, 1997, in *Repères prospectifs Les États dans le monde : Du Prestige au pragmatisme*, série « regards sur le monde, n° 68, mai 1999, p. 21-28

HAW (R.), « Places of refuge: the debate moves on », *Journal of maritime international law*, 2004, pp.174-187

- HIGGINS (P.)**, « Le régime juridique des navires de commerce en haute mer », *RCADI*, Tome 30, 1929-V.
- HILLGENBERG (H.)**, «A fresh look at soft law», *European Journal of International Law*, n° 10, 1999, pp.499-515.
- HUFNER (K.)**, «The UN system», in **RUDIGER WOLFRUM**, *United nations: law, policies and practices*, 1995, vol. 2, pp 1361-1368
- HOLMEN (H.) et JIRSTROM (M.)**, «Look who's Talking: thoughts about NGOs as representing civil Society», *Journal of Asian and African studies*, volume 44, 2009, pp. 429-448.
- HOPPE (H.)**, « International regulations for high-speed craft an overview », *International conference on fast Sea transportation FAST 2005*, juin 2005 Saint Petersburg, Russie, www.imo.org (consulté en juin 2010)
- HOPPE (H.)**, « IMO's work on goal-based new ship construction standards », *EMSA technical meeting on goal based standards* (Bruxelles, 26 octobre 2006), www.imo.org (consulté en mai 2010)
- HUTIN (N.) et COHENDET (M.A.)**, « La Charte de l'environnement deux ans après: chronique d'une anesthésie au Palais-Royal », *Revue juridique de l'environnement*, septembre 2007, pp. 277-294
- IDA (R.)**, « Formation des normes internationales dans un monde en mutation critique de la notion de soft law », in *Le droit international au service de la paix, de la justice et du développement*, Mélanges Michel VIRALLY, Paris, Éditions A. Pédone, 1991, pp.333-340.
- IOVANE (M.)**, « La participation de la société civile à l'élaboration et à l'application du droit international de l'environnement », *RGDIP*, Tome CVII, 2008, pp. 465-517
- JACOBSSON (M.)**, « Maritime security an individual or a collective responsibility » in **PETMAN (J) et KLABBERS (J)**, *Essays in international law for Martyr KOSKENNIEMI*, Londres, Martinus Nijhoff publishers, 2003, pp. 391-416
- JANBON (L.)**, « Les lieux de refuge », *DMF*, 634, 2003, pp. 157-167
- JANBON (L.)**, « Le naufrage du Number One », *DMF*, 672, 2006, pp. 563-572.
- JASENTULIYANA (N.)**, « Establishment of an International Maritime Satellite System », *Annals of air and space law*, 1977, pp. 323-349
- JEAMMAUD (A.)**, « Le concept d'effectivité du droit », in **AUVERGNON (P.) (Dir.)**, *L'effectivité du droit du travail : à quelles conditions ?*, Acte du séminaire international de droit comparé du travail, des relations professionnelles et de la sécurité sociale, Bordeaux, Comtrasec, 2006 ?, p. 33-40.
- JENISCH (U.)**, « Places of refuge in Germany », in **CHIRCOP (A.) (Dir.)**, *Places of refuge for ships. Emerging environmental concerns of a maritime custom*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, pp. 471-488
- JENKS (W.)**, « The significance for International law of the tripartite character of the International Labour Organisation », in *Transactions of the Grotius Society*, vol. 32, 1996, pp. 1-37
- JENNINGS (R.Y.)**, « Law making and package deal », in *Le droit international : unité et diversité*, Mélanges offerts à Paul REUTER, Paris, Éditions A. Pédone, 1981, pp. 347-355.
- JIN (H.)**, « The IACS Quality Management System Certification Scheme (QSCS) in

progress », *The International Audit Scheme*, Londres, 2003, accessible sur le site de l'IACS, <http://www.iacs.org.uk>, (consulté en juin 2010)

JOHN (P.), «Places of refuge: Considerations for determining a Canadian approach», in **CHIRCOP (A.) (Dir.)**, *Places of refuge for ships. Emerging environmental concerns of a maritime custom*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, pp. 505-532

JOUANNET (E.), « L'idée de communauté humaine à la croisée de la communauté des États et de la communauté mondiale », in *La mondialisation entre illusion et utopie, Archives de philosophie du droit*, Tome 47, 2003, pp.191-232.

KAMTO (M.), « La nationalité des navires en droit international », In *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, pp.343-373.

KHALIMONOV (O.), « Report on GESAMP and its role for the protection and sustainable development of the marine environment », *Ocean and Coastal Management*, vol 29, n°1-3, 1995, pp. 297-302.

KHODJET EL KHIL (L.), « Le statut de « zone spéciale » de la mer Méditerranée selon l'annexe V de la Convention MARPOL prend effet », *ADMer*, Tome XII, 2007, pp.425-450.

KISS (A.), « Récents traités régionaux concernant la pollution de la mer », *AFDI*, 22, 1976, pp.720-742.

KISS (A.), « Les origines du droit à l'environnement : le droit international », *Revue juridique de l'environnement*, 2003, pp. 13-14

KLABBERS (J.), « The redundancy of soft law », *Nordic journal of international law*, n° 65, 1996, pp.167-182.

KLABBERS (J.), « The undesirability of soft law », *Nordic journal of International law*, n° 67, 1998, pp.381-391.

KNAPP (S.) et FRANSES (P.H.), « A global view on port state control : econometric analysis of the difference across port state control regimes», *Maritime policy management*, vol 34, n° 5, 2007, pp.453-482.

KRISCH (N.) et KINGSBURY (B.), « Introduction: global governance and global administrative law in the international legal order», *European Journal of international law*, n° 17, 2006, pp.1-13.

LALY-CHEVALIER (C.), « Les catastrophes maritimes et la protection des côtes françaises », *AFDI*, 2004, p.581-606.

LAMPE (W.H.), « The new international Maritime Organization and its place in development of international maritime law», *Journal of Maritime Law and Commerce*, vol. 14, N° 3, juillet, 1983, pp. 305-329

LANGAVANT (E.), *Droit de la mer : les moyens de la relation maritime*, Paris, Cujas, Tome III, 1983, pp. 163-164

LASSAGNE (M.), « A tale of two laws : private and public regulatory organizations in the maritime shipping industry», Communication présentée au *XXIème Colloque EGOS* (European Group for Organization Studies), 30 juin -2 juillet, Berlin, RFA, 2005

LE BIHAN-GUENOLE (M.), « La Convention internationale de Hong-Kong du 15 mai 2009 pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires », *DMF*, 709, pp. 947-954

LEBRIS (C.), « Le dégel en Arctique : briser la glace entre États dans l'intérêt de l'humanité », *RGDIP*, 2008, n°2, pp.329-359.

- LEFEBVRE- CHALAIN (H.)**, « Les 15 ans des Zones marines particulièrement sensibles: un concept en développement », *ADMO*, Tome XXV, 2007, pp. 351-370
- LEFEBVRE (H.)**, « Le contrôle et la gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires », *Droit de l'environnement*, n° 146, mars 2007, pp.65- 68
- LEFRANCOIS (A.)**, « La composition et la nationalité des équipages en question : entre enjeu sécuritaire et protection de l'emploi national », *ADMO*, Tome XXV, 2007, pp. 67-81
- LEGENDRE (C.)**, « La Convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures », *DMF*, 1970, pp.579-584.
- LEGENDRE (C.)**, « Les épaves et le droit international maritime », *DMF*, 1975, pp.195-200.
- LEMONDE (L.)**, « Le rôle des organisations non-gouvernementales », *Revue québécoise de droit international*, volume11.2, 1998, p.209 et s.
- LEMOINE (J.)**, « Commentaire article 57 de la Charte des Nations Unies », in COT (J-P.) et PELLET (A.), *La charte des Nations Unies article par article*, Paris, Edition Economica, Bruylant, 1985, pp. 891-909
- LEWIN (A.)**, « Le groupe de Genève et les budgets de la famille des Nations unies : vingt années d'efforts pour aboutir à la croissance zéro », *AFDI*, 1984, pp. 637-648
- LI (K.X.) et ZHENG (H.)**, « Enforcement of law by the port State Control », *Maritime policy management*, vol 35, n°1, 2008, pp. 61-71
- LILJEDAHN (J.)**, « Places of refuge for ships: The Danish approach », in **CHIRCOP (A.) (Dir.)**, *Places of refuge for ships. Emerging environmental concerns of a maritime custom*, Leiden, Martinus Nijhoff Publishers, 2006, pp. 455-470
- LIN (B.) et LIN (C-Y)**, « Compliance with international emission regulations: reducing the air from merchant vessels », *Marine Policy*, vol. 30, mai 2006, pp. 220-225
- LIPUT (A.)**, «An analysis of the *Achille Lauro* Affair: toward an effective and legal method of bringing international terrorists to justice», *Fordham International Law Journal*, vol 9, afl 1, 1986, pp. 328-372
- LONDON (C.)**, « Le Protocole de Kyoto : enjeux et réponses communautaires », *Revue Environnement*, janvier 2002, pp. 8-11
- LUARD (E.)**, «The co-ordination of international government», in *International agencies emerging framework of interdependence*, The royal institute of international affairs, 1977, pp. 264-287
- LUCCHINI (L.)**, « La pollution des mers par les hydrocarbures : les conventions de Bruxelles de novembre 1969 ou les fissures du droit international classique », *JDI*, vol 97, 1970, pp.795-843.
- LUCCHINI (L.)**, « Le renforcement du dispositif conventionnel de lutte contre la pollution des mers », *JDI*, 1974, pp. 755-793
- LUCCHINI (L.)**, « A propos de l'Amoco Cadiz, La lutte contre la pollution des mers : évolution ou révolution du droit international », *AFDI*, vol 24, 1978, pp. 721-754
- LUCCHINI (L.)**, « Le procès de l'Amoco-Cadiz : présent et voies du futur », *AFDI*, 1985, pp.762-782.
- LUCCHINI (L.)**, « Le navire et les navires », in *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, Société française pour le droit international, Paris, Éditions A pédone, 1992, pp.

11-42

LUCCHINI (L.), « Une nouvelle vague de nationalisme maritime ? Quelques réponses de la pratique étatique », in *Droit de la mer, études dédiés au doyen Claude Albert COLLIARD*, Institut de droit économique de la mer MONACO, 1992, Édition A. Pédone, pp.37-50.

LUCCHINI (L.), « Rapport introductif général », in *Le pavillon*, colloque international, INDEMER des 2 et 3 mars 2007, Éditions A. Pédone, 2008, pp. 7-20.

MCCONNELL (M.L.), «Inter-agency collaboration or Inter Agency Competition- A challenge for the UN system», in *International Maritime environmental law*, Royaume-Uni, Kluwer Law international, 2003, pp. 69-91

Mc LAREN (R.I.), «Third world pressures in the specialized agencies: the reaction of IMCO», *International Relations*, vol. VI, n° 3, mai 1979, pp. 558-567.

MADERN (D.), et **KNIGHT (S.)**, «Refuge for ships in distress: International developments and the Australian position», *MLAAZ Journal*, Vol. 17, 2003, pp 101-117

MAHINGA (J.-G.), « La compétence de l'Etat du port en droit international public », *JDI*, 2003, pp. 1093-1130.

MANIN (A.), « Commentaire article 63 de la Charte des Nations Unies », in **COT (J.-P.) et PELLET (A.)**, *La charte des Nations Unies commentaire article par article*, Paris, Éditions Economica Bruylant, pp.967-980.

MARCHIARO (R.), « La prise en compte du risque majeur par le droit international », Communication lors des journées d'études *Dimensions internationales des risques majeurs : quels problèmes juridiques ?*, Faculté de droit et des sciences politiques de Nantes, Janvier 1997, pp. 13-20

MARE (C.), « L'Arctique : El Dorado polaire menacé cherche désespérément régime de protection juridique », *AFRI*, Vol. 10, 2009, pp. 737-750

MARLOW (P.), **PETTIT (S.)** et **BERGANTINIA (A.)**, « The decision to flag out and its impact on the national economy », **MISZTAL (K.)** et **KUCK (J.)** (Ed.), *Marine transport and economic reconstruction*, Gdansk, 1998, pp. 37-55

MARTRAY (J.), « Les leçons de la catastrophe Amoco Cadiz », *Environmental policy and law*, vol 4, 1978, pp. 172-176

MARTRAY (J.), « Premières conséquences du drame de l'Amoco Cadiz sur le droit de la mer et sur l'organisation de la lutte contre la pollution en France », *ADMA*, vol. 4, 1979, pp. 157-168

MATTEUCCI (M.), « Introduction à l'étude systématique du droit uniforme », in *Recueil des Cours de l'Académie internationale de la Haye*, 1957, pp.383-443.

MAUPAIN (F.), « L'OIT, la justice sociale et la mondialisation », *RCADI*, Tome 278, 2000, pp.201-396

MARQUES (C.), « A la recherche d'un fondement juridique pour l'Accord franco-espagnol de MALAGA relatif à la sécurité maritime », *ADMer*, Tome IX, 2004, pp.241-258.

MARTINEAU (A-C), « La fragmentation du droit international : un renouvellement répété de la pensée ? », http://www.esil-sedi.eu/english/Paris_Agora_Papers/Martineau.PDF (consulté en juin 2010)

MENON (P.K.), « International Maritime Satellite Organization », *Journal of maritime law and commerce*, 1976, pp. 95-106

- MENSAH (T.A.) et ZIMMERLI (M.C.)**, «L'activité réglementaire de l'OMCI» in *L'élaboration du droit International*, Colloque de Toulouse, SFDI, Edition Pédone, Paris 1974, pp.31-47.
- MERIALDI (A.)**, « Legal restraints of navigation in marine specially protected areas», in **SCOVAZZI (T.)**, *Marine protected Areas on the high seas: some legal and policy considerations*, Kluwer Law, 1999, pp. 30-47.
- MERLE (M.)**, « Organisations des Nations Unies et Organisations internationales universelles », *AFDI*, 1958, p.353
- MESTRAL (ALC de)**, « La Convention sur la prévention de la pollution résultant de l'immersion des déchets », *Canadian Yearbook of International law*, vol 11, 1973, pp. 226-243
- MEUNIER (P.)**, « La Communauté européenne, l'OACI et l'OMI : de l'union libre à l'union sacrée », in **GRARD (L.) (Dir.)**, *L'Europe des transports*, Paris, La documentation française, 2004, pp.931-951.
- MIKELIS (N.)**, «Developments and issues on recycling of ships», *The East Asian Seas Congress*, Haikou City, Hainan Province, PR China, 12/ 16 décembre 2006, www.imo.org (consulté en avril 2010).
- MILES (E.)**, « On the role of international organizations in the New Ocean Regime », in *The law of the Sea in the 1980s*, Actes de la Conférence de l'Institut du droit de la mer tenue à Kiel les 20 et 23 octobre 1980, pp. 425-427
- MOMTAZ (D.)**, « La Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires », *AFDI*, 1986, pp.715-735.
- MONACO (R.)**, « Les système de vote dans les organisations internationales », Mélanges offerts au Professeur Gidel, Paris, Sirey, 1961, pp. 469-453.
- MONACO (R.)**, « Le caractère constitutionnel des actes constitutifs d'organisation internationale », in *La communauté internationale*, Mélanges offerts à Charles Rousseau, Paris, Édition A. Pédone, 1974, pp.153-172.
- MONNIER (J.)**, « Observations sur quelques tendances récentes en matière de formation de la volonté sur le plan multilatéral », *Annuaire Suisse de droit international*, 1975, pp. 31-51.
- MOREAU DEFARGES (P.)**, « La réforme des institutions internationales », in *Archives de philosophie du droit*, Paris, Sirey, Tome 47, 2000, p. 233-242.
- MOREAU-DEFARGES (P.)**, « La réforme de l'ONU : obsédante et impossible », *AFDI*, 2006, volume 7, pp. 898-908.
- MORELLET (J.)**, « Un type original de traité : les conventions internationales du travail », *Revue critique du droit international privé*, 1938, p. 1et s
- MORIN (J.-Y.)**, « La pollution des mers au regard du droit international », *Académie de Droit international de la Haye, La protection de l'environnement et le droit international, Colloque*, 1973, Leiden, 1975, p. 240 et s.
- MORIN (M.)**, « L'Organisation maritime internationale: 40 ans de fonctionnement », *ERM*, 1998, pp. 55-78.
- MORIN (M.)**, « Le droit maritime : diversité ou fragmentation », *ADMO*, Tome XV, 1997, pp.281-291.
- MORIN (M.)**, «Les rapports entre le droit international public et droit internes : l'exemple du

- FIPOL», 1997, *DMF*, pp.320-335.
- MUSSET (R.)**, « La pollution des eaux marines par les produits pétroliers », *Annales de Géographie*, vol. 68, 1959, pp.279-281.
- MYERS (D.P.)**, « The names and scope of treaties », *The American Journal of Law*, 1957, pp.574-605
- NDENDE (M.) et VENDE (B.)**, «La transposition par les Etats de la directive portant communautarisation du Memorandum de Paris», *DMF*, 603, 2000, p. 307-314.
- NDENDE (M.)**, « L'évolution du régime de l'assistance imposée, vers un droit de l'autoprotection de l'Etat côtier », *ADMO*, Tome XXVIII, 2000, p.233-256
- NDENDE (M.)**, « Le nouvel ordre maritime international : histoire d'un mythe... », in **LE GALL (Y.)**, **GAURIER (D)** et **LEGAL (P.Y.)**, *Du droit du travail aux droits de l'humanité*, Rennes, L'univers des normes, PUF, 2003, pp. 193-210.
- NDENDE (M.)**, « Evolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime », *DMF*, 668, 2006, pp. 195-206
- NDENDE (M.)**, « Identification et action en responsabilité contre les transporteurs maritimes masqués et artificieux », *DMF*, n° 668, 2006
- NDENDE (M.)**, « La position du droit français au regard des conventions internationales de droit maritime privé », *DMF*, 676, 2006, pp.931-951.
- NDENDE (M.)**, « Les enseignements du jugement pénal de Paris sur les responsabilités des acteurs mis en cause dans la catastrophe de l'Erika », *ADMO*, Tome XXVI, 2008, pp.253-272.
- NGUINTEDEM (J.-C.)**, « Le nouvel ordre maritime international et les pays en voie de développement : bilan d'une participation à l'œuvre normative internationale », *ADMO*, Tome XXIII, 2005, pp.121-152.
- NGUINTEDEM (J.-C.)**, « Le code de la marine marchande de la CEMAC et la sécurité maritime », *RCTAM*, n°6, Troisième année, 2007, pp. 71-98
- NAFILYAN (G.)**, « La coordination communautaire au sein du GATT », in **STEPHANOU (C.A.)**, *La communauté et ses États membres dans les enceintes internationales*, Paris, PUF, 1985, pp.38-48.
- NEFRAMI (E.)**, « Quelques réflexions sur la réforme de la politique commerciale par le Traité d'Amsterdam : le maintien du statu quo et l'unité de la représentation internationale de la Communauté », *Cahier de droit européen*, 1998, pp.137-160.
- NOVOSSELOFF (A.)**, « L'ONU et la réforme perpétuelle », *AFDI*, 2004, pp. 535-544
- ODIER (F.)**, « Les pavillons de complaisance », *ADMA*, 1976, pp 199-203
- ODIER (F.)**, « Le code de conduite des conférences maritimes », *AFDI*, vol. 25, 1979, pp. 686-692
- ODIER (F.)**, « La pollution par les hydrocarbures. Réparation des dommages Protocoles de 1984 », *ERM*, 1987, n° 2, pp.107-116.
- ODIER (F.)**, « La sécurité maritime, une notion complexe, le rôle des organisations internationales dans son élaboration », *ADMer*, Tome III, 1998, pp. 235-243.
- ODIER (F.)**, «Le Memorandum de Paris et son application (1985) », *ADMO*, Tome VIII, 1985, pp. 127-131.

- ODIER (F.)**, « MARPOL annexe VI », *ADMer*, Tome II, 1998, pp. 193-205
- ODIER (F.)**, « La sûreté maritime ou les lacunes du droit international », in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A Pédone, 2003, pp. 455-468.
- ODIER (F.)**, « L'élaboration du droit de la sécurité maritime. Le rôle de l'Agence européenne de sécurité maritime », *ADMer*, Tome IX, 2004, pp.403-411.
- ODIER (F.)**, « Piraterie, terrorisme : une menace pour les navires, un défi pour le droit de la mer », *ADMer*, Tome X, 2005, pp.263-274.
- ODIER (F.)**, « Convention relative à la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime », *ADMer*, Tome X, 2005, pp. 299-306.
- OKERE (B.O.)**, «The technique of international maritime legislation», *International and Comparative Law Quarterly* vol. 30, British Institute of International and Comparative Law, 1981, pp. 513-536.
- OSMAN (F.)**, « Avis, directives, codes de bonne conduite, recommandations, déontologie : réflexion sur la dégradation des sources dérivées du droit », *RTD Civ*, 1995, p. 509 et s.
- OZCAYIR (O.)**, « Flags of convenience and the need for international co-operation », *International maritime law*, vol.7, n°4, 2000, pp. 111-117
- OZCAYIR (O.)**, « Particularly Sensitive Sea Areas (PSSA) », *Journal of International Maritime Law*, vol 11, n° 1, 2005, pp. 72-75
- OZCAYIR (Z.O.)**, « The International convention on maritime and search rescue», *Journal of International maritime law*, vol. 12, afl 4, 2006, pp. 282-286
- PAGES (A.)**, « Le risque de mer et l'élément humain », *D.M.F.*, 1975, pp.451-457.
- PAGES (A.)**, « Self regulation and code of practice », *Journal of Business law*, 1980, pp. 24-30
- PALLEMAERTS (M.)**, « Le droit comme instrument des politiques internationales de l'environnement : effectivité et symbolisme des normes. », in **PAQUES (M.) et FAURE (M.)** (Dir.), *La protection de l'environnement au cœur du système juridique international et du droit interne : Acteurs, valeurs et efficacité*, Actes de Colloque des 19 et 20 octobre 2001, Université de Liège, Bruylant, 2003, pp.87-167.
- PANCRACIO (J.-P.)**, «L'affaire de l'*Achille Lauro* et le droit international», *AFDI*, vol 31, 1986, pp. 219-236
- PASQUAY (J.N)**, « L'élément humain et la sécurité de la navigation maritime, commentaire sur un accident maritime », *Navigation*, vol. 52, numéro 25, 2004, pp. 7-15
- PATEY (J)**, « Aspects actuels du problème de la fixation de la largeur de la mer territoriale », *Politique étrangère*, vol. 23, 1958, pp. 557-569.
- PATRUNO (R.)**, « L'action du REMPEC en Méditerranée depuis 1976 », *ADMer*, Tome VI, 2001, pp. 61-68
- PAPADOPOULOU (R.E.)**, « Souveraineté et surveillance dans le cadre de la Communauté européenne ou comment concilier deux exigences contradictoires », *AFDI*, 2005, pp. 700-701
- PATEY (J)**, « Aspects actuels du problème de la fixation de la largeur de la mer territoriale », *Politique étrangère*, vol. 23, 1958, pp. 557-569.
- PEET (G.)**, « Particularly Sensitive Sea Areas : a documentary history », *International*

Journal of Marine and Coastal Law, 1994, vol. 9, pp. 449-506

PELLET (A.), Les fondements juridiques internationaux du droit communautaire, *Collected Courses of the Academy of European Law*, vol. 5., Book 2, 1997, p. 193- 271

PELLET (A.), « Le « bon droit » et l'ivraie –plaidoyer pour l'ivraie (Remarques sur quelques problèmes de méthode du droit international du développement) », in *Le droit des peuples à disposer d'eux-mêmes : méthodes_d'analyse en droit international*. Mélanges offerts à Charles Chaumont, Éditions A. Pédone, Paris, 1984, pp. 465-493.

PERRIN (G.), « Une institution des Nations Unies, l'OMCI », *Revue trimestrielle de droit commercial*, 1950, p. 184 et s.

PICOT (F.), « Le nouveau cadre institutionnel européen », *JCP G Semaine juridique*, 14, 2010, pp. 725-734.

PIQUEMAL (A.), « Souveraineté et droit de la mer », in l'ouvrage collectif "La souveraineté à l'aube du troisième millénaire", Paris, P.U.F, 1990, p 72 à 110.

PINTO (R.), « Les pavillons de complaisance », *J.D.I.*, 1960, pp.345-369.

POLITAKIS (G.P) et MARKOV (K.), « Les recommandations internationales du travail : instrument mal exploité ou maillon faible du système normatif », in **JAVILLIER (J.-C.) et GERNIGON (B.) (dir.)**, *Les normes internationales du travail : un patrimoine pour l'avenir*. Mélanges en l'honneur de Nicolas Valticos, Genève, Bureau international du Travail, 2004, pp.497-525.

PRAT (J.-L.), « La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer : détermination et évolution des compétences des États côtiers vis-à-vis de la pollution par les navires », *Rencontres Scientifiques Internationales 20 ans après L'Amoco Cadiz*, Brest, Le quartz, octobre 1998, p. 337 et s.

PRICE (M.), « Interrelationship of the behavioral sciences and law in international crisis decision making: an analysis of « the Torrey Canyon Incident » as a model », *The international lawyer*, vol. 8, 1974, pp.219-230

PRIEUR (M.), « L'environnement entre dans la Constitution », *Les petites affiches*, juillet 2005, pp. 14-18

PROUTIERE-MAULION (G.) et CHAUMETTE (P), « L'impact de la réglementation en matière d'hygiène et de sécurité sur les techniques et les rapports sociaux à la pêche », *ADMO*, Tome XXVIII, 2000, pp. 301-304

PROUTIERE-MAULION (G.), « Le droit pénal peut-il participer à la police d'une activité de travail international ?, Tribunal correctionnel de Saint Nazaire, 18 mars 2003, Navire Number One », *Droit Social*, février 2004, pp. 148-154

QUÉNEUDEC (J.P), « Chronique du droit de la mer (la loi française du 30 décembre 1968 sur le plateau continental ; La Conférence de Bruxelles de novembre 1969 sur les dommages dus à la pollution des eaux de la mer », *AFDI*, 1969, pp.737-760.

QUÉNEUDEC (J.P.), « Chroniques du droit de la mer », *AFDI*, 1971, pp. 753-783.

QUÉNEUDEC (J. P.), « La remise en cause du droit de la mer », in *Colloque de Montpellier*, SFDI, 1972, Édition A. Pédone, pp. 9-47.

QUÉNEUDEC (J-P), « L'incidence de l'affaire du *Torrey Canyon* sur le droit de la mer », *AFDI*, 1968, pp.701-718.

RÉMOND-GOUILLOUD (M.), « Leçons d'un naufrage (à propos de l'indemnisation des

victimes de l'Amoco Cadiz) », *Recueil Dalloz Sirey*, vol. 21, 1979, pp. 133-138

RÉMOND-GUILLOUD (M.), « Marée Noires : les Etats-Unis à l'assaut (Oil Pollution Act 1990) » *DMF*, 1991, pp.339-353.

RÉMOND-GUILLOUD (M.), « Quel avenir pour les Conventions de Bruxelles sur l'indemnisation des marées noires? », *DMF*, 1993, pp.260-277.

REUTER (P.), « Quelques réflexions sur le vocabulaire de droit international », in *Mélanges offerts à Monsieur le Doyen Louis Trotabas*, Paris, LGDJ, 1970, pp. 423-445.

REY-ANEIROS (A.), « Démarches effectives et de prévention dans l'offensive juridique internationale et communautaire pour une plus grande sécurité maritime : une croisade contre les pétroliers à simple coque », in **CASADON RAIGON (R.) (Dir.)**, *L'Europe et la mer*, Éditions Bruylant, éditions de l'Université de Bruxelles, 2005, pp. 497-512.

RÉZENTHEL (R.), « Le port refuge : de la bouée à la bombe », *Droit de l'environnement*, 2002, pp. 94-98

RÉZENTHEL (R.), « La sûreté maritime dans les pays en voie de développement », *Revue congolaise des transports et des affaires maritimes*, 4/2006

RIDEAU (J.), « La participation de l'Union européenne aux organisations internationales » in *Droit international et droit communautaire : perspectives actuelles*, SFDI, Colloque de Bordeaux, Édition A. Pédone, 2000, pp.303-386.

RINGBOM (H.), « The EU's Exercise of port and coastal state jurisdiction », *ADMO*, Tome XXV, 2007, pp. 209-224.

RITTBERGER (V.), « International Conference Diplomacy : a conspectus » in **BOISARD (M.A.)** et **CHOSSUDOVSKY (E.M.)**, *La diplomatie multilatérale, le système des Nations Unies à Genève, guide de travail*, La Hague, Kluwer Law international, 1991, pp. 15-28

ROBERTS (J.), **TSAMENYL (M.)**, **WORKMAN (T.)** et **JOHNSON (L.)**, « The western European PSSA proposal : a politically sensitive area », *Marine Policy*, n°29, 2005, pp. 431-440

ROCHE (C.), « Après l'Erika : la prévention de la pollution des mers par le renforcement de la sécurité maritime (ERIKA I) », *Revue juridique de l'environnement*, 2002, n°3, pp. 373-392

RODRIGUEZ (A.J) et **JAFFE (P.A.C)**, « The Oil Pollution Act of 1990 », *Tulane maritime law journal*, volume 15, fall 1990, number 1, pp. 1-28

ROHART (J.-S.), « Le CMI aujourd'hui », *DMF*, 652, 2004, pp.787-792.

ROHART (J.-S.), *Colloque 2006 du Comité maritime international : liberté et sécurité en mer*, Cape Town, 13 et 15 février 2006, discours d'ouverture des travaux, *DMF*, 673, 2006, pp.659-682.

ROUSSEAU (C.), « Chroniques des faits internationaux », *RDIP*, 1986, pp. 428-429

ROY MADARRO (L.), « L'identification d'une aire comme zone maritime particulièrement sensible: ses conséquences pour la navigation », in **CASADO RAIGON (R.) (Dir.)**, *L'Europe et la mer*, Bruxelles, Éditions Bruylant, 2005, pp.393-404.

ROSTANE (M.), « Les objectifs de la codification régionale », in *La codification du droit international*, Colloque d'Aix-en-Provence, SFDI, Paris, Éditions A. Pédone, 1999, pp.67-99.

RYFMAN (P.), « Organisations internationales et organisations non gouvernementales :

partenaires, concurrentes ou adversaires ? », in *La crise des organisations internationales*, cahiers français n°302, Mai-Juin 2001, p. 18-27

SALVARINI (R.), « The EC Directive on Port State Control, A policy Statement », *The International journal of marine and coastal law*, vol. 11, n° 2, Kluwer Law international, 1996, pp. 225-231.

SCAPEL (C.), « L'insécurité maritime : l'exemple de la pollution par les hydrocarbures », *Revue de droit commercial, maritime, aérien et des transports*, 78^e Année n° 3, 2001, pp.122-133.

SCHIANO DI PEPE (L.), «Port State Control as an instrument to ensure compliance with International Marine Environmental obligations», in *International Maritime Environmental law*, Éditions A Kirchner, Kluwer Law international, 2003, pp. 137-156

SCHINAS (J-G), « L'affaire du TorreyCanyon sept ans après essai d'une synthèse », *Revue hellénique de droit international*, vol. 26/27 afl.1-4, 1974, pp. 254-292

SCHWARZ (B.) et LEVEN (E.), « International organizations: what makes them works ? », *Annuaire canadien de droit international*, 1992, p. 168 et s.

SCHWOB (J.), « L'amendement à l'acte constitutif de la FAO visant à permettre l'admission en qualité de membre d'organisation d'intégration économique régionale et la Communauté économique européenne », *RTDE*, 1993, pp.1-16.

SCOVAZZI (T), « La liberté des mers : vers l'affaiblissement d'un principe vénérable ? », *ADMer*, 1998, tome III, pp. 13-29

SENDEN (L.), « Introduction to the concept of soft Law in EC Law », in *Soft law in European community law*, Oxford, 2004, pp.107-118.

SERRADJI (C.) ; « La conception française de la sécurité maritime », *ADMO*, Tome XX, 2002, pp.105-124.-

SHI (L), « Successful Use of the tacit acceptance procedure to effectuate progress in international maritime law», *USF maritime law journal*, vol. 11, n°2, 1999, pp. 299-332.

SIMMOND (K.R), « The constitution of the Maritime safety committee of IMCO », *The international and comparative law Quaterly*, 12, 1963, pp. 56-87

SIMON (J-D), «The implications of the *Achille Lauro* hijacking for the maritime community» in **PARITT (B.A.H)**, *Violence at sea : a review of terrorism, acts of war and piracy, and countermeasures to prevent terrorism*, Paris, ICC publishing S.A, 1986, pp. 17-25.

SITT (B.) et HAUTECOUVERTURE (B.), « Sécurité des conteneurs, pour un code de conduite multilatérale », *AFRI*, volume VIII, 2007, www.afri-ct.org, (consulté en juin 2010).

SLIM (H.), « Les pavillons de complaisance », in *Le pavillon*, Colloque international de l'Institut de droit économique de la mer des 2 et 3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp. 81-104

SMITH (J), « Observatory of seafarers' rights 2006-2 day meeting in Marseille : Human rights applied to seafarer», in *Les droit de l'Homme appliqués aux marins, Observatoire du droit des marins*, 2006, pp. 383-388

SOHN (L.B), « Consensus, unlike unanimity, is not a legal but a political concept », in *United Nations Decision Making : confrontation or consensus ?*, Harvard international law journal, 1974, pp. 438-445.

- SOHN (L.B.)** (Rapp.), « Rôle et signification du consensus dans l'élaboration du droit international », *Annuaire de l'Institut du Droit International*, vol 67-I, 1997, pp. 13- 120.
- SPERDUTTI (G.)**, « Consensus in international law », *IYIL*, 1976, pp.34-35
- SRIVASTAVA (C.P)**, «Safer ships and cleaner oceans: thirty years of the IMO», *Transport reviews*, vol9, 1989/1, p. 45-57
- STAMPFLI (L.)**, « Le code de conduite des conférences maritimes », *RBDI*, 1976, pp.90 - 115.
- STARKLE (G.)**, « Les épaves de navire en haute mer et le droit international : le cas du *Montlouis* », *RBDI*, 1984-1985, pp.496-528.
- SULPICE (G.)**, « Les pavillons « bis » », in *Le pavillon*, colloque international de l'INDEMER, Institut océanographique de Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp. 105-109
- SUY (E.)**, « Rôle et signification du consensus dans le processus législatif des Nations Unies », in **BOISARD (M.A) et CHOSSUDOVSKY (E.M.)**, *La diplomatie multilatérale, le système des Nations Unies à Genève, guide de travail*, La Hague, Kluwer Law International, 1991, pp. 205-218.
- SZASZ (P.C.)**, « International norm making », in **BROWN WEISS (E.)**, *Environmental change and international law: news challenges and dimensions*, Tokyo, Edition United Nations university press, 1992, pp. 41-6.
- TASSEL (Y.)**, « Le contrôle des navires par l'État du port : régime et conséquences commerciales », *ADMO*, Tome XVII, 1999, pp.237-255
- TASSEL (Y)**, « Mer, navire, capitaine : une vue intégrée », in **LE GALL (Y.)**, **GAURIER (D.)** et **LEGAL (P.Y)** (Dir.), *Du droit du travail aux droits de l'humanité*, Études offertes à Philippe-Jean Hesse, Rennes, Presses universitaires de Rennes, 2003, pp. 211-233.
- TAVARES DE PINHO (A.)**, « L'admission de la Communauté européenne comme membre de l'Organisation des Nations unies pour l'Alimentation et l'Agriculture », *Revue du Marché commun*, juillet- août 1993, pp. 656-673.
- TERRASSIER (N.)**, « Le transport maritime dans la mondialisation : globalisation et fragmentation », *ADMO*, Tome VIII, 2000, pp. 349-360.
- TETLEY (W.)**, «The law of the flag “Flag shopping”, and choice of law», *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 17, 1993, pp. 139-184
- TORRENS (D.)**, «Protection of the marine environment in International law : toward an effective regime of law of the sea», *Queen's Law Journal*, vol 19 1994 n°2 notamment p. 623.
- THOMAS (A.)**, « L'Organisation internationale du travail, Origine, développement Avenir », *Revue Internationale du travail*, n°1, (1921) et repris dans la même revue en 1996, p.283 et s.
- TREVES (T.)**, «The role of universal international organizations in implementing the 1982 UN law of the sea convention», in **SOONS (A. H. A) (Ed.)**, *Implementation of the law of the sea Convention through international institutions*, 23^{ème} Conférence annuelle sur le droit de la mer, 12 et 15 juin 1989, published by the law of the sea institute William S Richardson, Université d'Hawaï, Honolulu, pp.14-37.
- TREVES (T.)**, « Codification du droit international et pratique des États dans le droit de la mer », *RCADI*, Tome. 223, Nijhoff, 1990, pp. 9-302.
- TREVES (T.)**, « L'approche régionale en matière de protection de l'environnement marin »,

in *La mer et son droit*, Mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp.591-610.

TRICAUD (M.), « Le droit international et la lutte contre la pollution des espaces marins : l'affaire de l'Amoco Cadiz », *Les petites affiches*, vol. 367, afl. 88, 1978, pp. 3-9

TSIMPLIS (M.N.), « The Bunker Convention 2001 : completing and harmonizing the liability regime for oil pollution from ships ? », *Lloyd's maritime and commercial law quaterly*, février 2005, pp. 83-100.

TSIMPLIS (M.N.), «Alien species stay home: the international convention and management of ship's Ballast Water and sediments 2004», *International journal of marine and coastal law*, vol. 19, n° 4, Koninklijke Brill NV, 2005, pp. 411-445

NIHAN (U.), «Particularly Sensitive Sea Areas: past, present and future», *WMU Journal of maritime affairs*, vol.3, n° 2, 2004, pp. 159-169

VALLEE (A.), « La mise en oeuvre des lieux de refuge », *ADMO*, Tome XXIV, 2006, pp. 129-165.

VAN DER MENSBRUGGHE (Y.), « Le contrôle de certains navires entrant dans les ports maritimes de la communauté ou en sortant », in *Études Dédiées au doyen Claude Albert COLLIARD*, Paris, Editions A. Pédone, 1992, pp.51-64.

VAN DER MENSBRUGGHE (Y.), « L'affaire du *Mont Louis* : une cargaison dangereuse, une épave gênante », *AFDI*, vol. 30, 1984, pp. 853-863

VAN DER MENSBRUGGHE (Y.), « Les navires inférieurs aux normes : le Memorandum d'entente de Paris du 26 janvier 1982 sur le contrôle par l'Etat du port », in **LEBULLENGER (J.)**, **LE MORVAN (D.) (Dir.)**, *La communauté européenne de la mer*, Paris, Economica, 1990, p. 463-474.

VAN DER MENSBRUGGHE (Y.), « Sécurité maritime et protection de l'environnement maritime en l'an 2000 : des réactions de la Communauté européenne à l'affaire de l'Erika et du quibusdam aliis », *ADMer*, Tome V, 2000, pp.177-201.

VAN DER MENSBRUGGHE (Y.), « Le paquet Erika III : un bouquet varié de propositions concernant la sécurité maritime de l'Union européenne », *ADMer*, Tome XI, 2006, pp. 85-100.

VAN HOOYDONK (E), « The obligation to offer a place of refuge to a ship in distress. A plea for granting a salvage reward to ports and an international convention on ports of refuge », *CMI, Yearbook* 2003, 2004, pp. 403-445

VAN HOOYDONK (E), « Les lieux de refuge pour les navires en détresse », *DMF*, 2004, p.808-815

VAN HOOYDONK (E), « Développements récents en matière de lieux de refuge pour navires en détresse », *ADMO*, Tome XXV, 2007, pp. 249-272

VELLAS (P.), « Les sources informelles du droit international public », in *L'élaboration du droit international public*, Colloque de Toulouse, Paris, SFDI, Édition A. Pédone, 1974, pp. 70- 80.

VETTOVAGLIA (J.P.), « De la coordination comme instrument essentiel de la négociation multilatérale intergouvernementale », in **BOISARD (M.A.)** et **CHOSSUDOVSKY (E.M.)**, *La diplomatie multilatérale, le système des Nations Unies à Genève, guide de travail*, La Hague, Kluwer Law International, 1991, pp.247-255

- VIAL (C.)**, « Les doutes sur la validité de la directive 2005/35/CE sont levés ; note sous Cour de Justice des Communautés Européennes (CJCE), 3 juin 2008, Intertanko e.a., affaire numéro C-308/06 », *Revue environnement*, aout 2008, 8-9, pp. 38-41
- VIALARD (A.)**, « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures », *DMF*, 637, 2003, pp.435-448.
- VIAUD (P.M)**, « Le rôle de la CNUCED dans l'élaboration d'un droit du développement », in *Pays en voie de développement et transformation du droit international*, Colloque SFDI, Paris, Editions A. Pédone, 1974, pp. 115-126.
- VIGNES (D.)**, « Le navire et les utilisation pacifiques de la mer. La juridiction de l'État du Port et le navire en droit international », in *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, 1991, Paris, Éditions A Pédone, 1992, pp.127-150.
- VIGNE (D.)**, « Le navire et les utilisations pacifiques de la mer : la juridiction de l'État du port et le navire en droit international », in *Le navire en droit international*, Colloque de Toulon, SFDI, Éditions A. Pédone, 1992, pp. 127-150.
- VILLENEAU (J.)**, « Réparations des dommages à la terre : traitement de l'épave », *ADMO*, Tome V, 1980, pp. 281-287
- VIRALLY (M.)**, « La valeur juridique des recommandations des organisations internationales », *AFDI*, 1956, pp. 66-96.
- VIRALLY (M.)**, *Remarques sur la classification des organisations internationales*, *Mélanges Miscellanea Ganshof Van der Mersch*, Édition Bruylant, 1972, pp.365-382.
- VIRALLY (M.)**, « A propos de la lex feranda », in *Le droit international unité et diversité*, Mélanges offerts à Paul Reuter, Paris, Éditions A. Pédone, 1981, p. 519 et s.
- VOECKEL (M.)**, « Le navire en fin de vie », *ADMer*, Tome IX, 2004, pp.295-317.
- VOELCKEL (M.)**, « Les routes maritimes de l'Arctique », *ADMer*, Tome XI, 2006, pp.159-193.
- VOELCKEL (M.)**, « La convention des Nations Unies sur l'immatriculation des navires », in *Le pavillon*, Actes du colloque international, Institut océanographique de Paris, 2-3 mars 2007, Paris, Éditions A. Pédone, 2008, pp.21-28.
- VOGEL (R.)**, « Flag states and new registries», in *The marine environment and sustainable development law policy and science, the Law of the sea*, trente-cinquième conférence annuelle , WMU Malmö, du 6 au 9 août 1991, Ed. The law of the Sea institute, University of Hawaiï, Honolulu, 1992, pp. 411-427.
- VORBACH (J.E.)**, «The vital role of non Flags state actors in the pursuit of safer shipping», *Ocean Development and international law*, janv/mars 2001, p.27-42
- VUKAS (B.)**, « Generally accepted international rules and standards », in *Implementation of the law of the sea through international institutions*, edited by Alfred H.A. Soons, 23ème Conférence annuelle sur le droit de la mer, 12 et 15 juin 1989, published by the law of the sea institute William S Richardson, Université d'Hawaiï, Honolulu
- WECKEL (P)**, « La mondialisation du droit », *Le Monde*, 24 juillet 2003, www.lemonde.fr (consulté en juin 2010).
- WEIL (P.)**, « Vers une normativité relative en droit international », *RGDIP*, 1982, pp. 5-47 et in *Ecrits de droit international*, Paris, PUF, 2000, pp. 21-56.
- WEILL (P.)**, « Toujours le même et toujours recommencé : les thèmes contrastés du

changement et de la permanence du droit international », in *Ecrits de droit international*, Paris, PUF, 2000, pp.7-20.

WELLS (P.G.), DUCE (R.A.) et HUBER (M.E), «Caring for the sea- accomplishments, activities and future of the United Nations GESAMP (the Joint Group of Experts on the Scientific Aspects of Marine Environmental Protection)», *Ocean and Coastal Management*, vol. 45, 2002, pp. 77-89.

WOLFRUM (R.), « Le régime de l'Antarctique et les États tiers », in *La mer et son droit*, mélanges offerts à Laurent Lucchini et Jean-Pierre Quéneudec, Paris, Éditions A. Pédone, 2003, pp. 695-704.

WOODYARD (D.), « Pursuing a proactive ship safety approach», *BIMCO Review* 2001, pp.116-119.

YOST (M.J.), « International Maritime Law and the US admiralty Lawyers : a current assessment», in *U.S.F Maritime Law Journal*, Vol 7, 2006, pp. 313-351.

ZHU (J.), «Asia and IMO technical cooperation», *Ocean and coastal managment*, volume 49, 2006, pp. 627-636

ZINSOU (A.C.), « Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre », *Neptunus*, Centre de droit maritime et océanique, vol.14-3, 2008, www.droit.univ-nantes.fr (consulté en juin 2010)

ZINSOU (A.), « Le memorandum d'entente d'Abuja et sa mise en œuvre au Congo », *Neptunus*, Centre de droit maritime et océanique, vol.15-1, 2009, www.droit.univ-nantes.fr (consulté en juin 2010),

V- ARTICLES TECHNIQUES

ABDOULAYE BIO TCHANE, « Les objectifs du Millénaire pour le développement, espoir et défis », in CHI (D.), *Les défis de l'Afrique*, Dalloz, Paris, 2005, 227p.

ALLAN (T), « New regulations and challenges : the IMO's perspective » in *Seminar for Maritime Security and Safety*, London, Loyds'List events, 12 février 2003, www.imo.org (consulté en juin 2010).

ANDERSON (K) et SAPGNOLO (P), « The Achille Lauro hijacking, in Countering terrorism and insurgency », in *The 21st Century: international perspectives*, ed. James J.F. Forest, 2007, pp.52-69

ANNE (B.), « Le système mondial de sécurité maritime et les sociétés de classification : le cas du Prestige. », *LRM*, n° 464, 2003, pp.220-223.

BARDARSON (H.R.), « Les principaux secteurs et procédés », in *Encyclopédie de sécurité et de santé au travail*, Chapitre 66 La pêche in **OLAFSDOTTIR (H.)**, **RAFUSSON (V.) (DIR.)**, Bureau international du travail, Jeanne Mager Stellman, 2000, www.ilocis.org (consulté en juin 2010- accès restreint)

BAUMANS (P.), « Développement, implementation, maintenance et futur des règlements structuraux communs de l'IACS pour les vraquiers et pétroliers à double coque », *Bulletin technique Bureau Veritas*, 2008, www.veristar.com (consulté en juin 2010)

BAUMLER (R.), « Nouvelles maîtrises de la sécurité industrielle », *AFCAN*, février 2006, www.afcan.fr (consulté en juin 2010)

BAX (N.), **WILLIAMSON (A.)**, **ARGUERO (M.)**, **GONZALEZ (E.)** et **GEEVES (W.)**, « Marine invasive alien species: a threat to global biodiversity », *Marine Policy*, n° 27, 2003, pp.313-323.

BERGER (C.), « Mondialisation et espaces internationaux : les équipages multinationaux de la marine marchande », Actes du VIIIème Congrès de l'Association pour la Recherche Interculturelle (ARIC), Université de Genève- 24 -28 septembre 2001 sur le site <http://www.unige.ch/fapse/SSE/groups/aric>, (consulté en juin 2010)

BERTOLINI (G.), « Démolition navale : en quête d'un développement durable », in *Géographie, économie et société*, Lavoisier, pp. 69-81

BIDET (P-H), « Le transport maritime et l'atmosphère », *LRM*, n° 482, juillet 2008, p. 55-57.

BLAVEC (A.), « Les conventions STCW et STCW-F », *LRM*, n° 467, janvier 2004, pp.128-133.

CAIRNS (W.-R.), « AIS et Long range identification and tracking », *The journal of navigation*, the Royal Institute of navigation, Londres, n°58, 2005, pp. 181-189.

CAVAILLES (H.), « La pollution des eaux marines par les hydrocarbures des motor-ships et des usines », *Annales de géographie*, volume 45, numéro 255, 1936, pp303-306.

CONDAMINES (C.), « Les ONG et les pouvoirs publics », *Revue Tiers Monde*, Vol XXIX, PUF, Paris, 1988, pp 1229-1230

DE LIVOIS (P.), « Vers le concept de sécurité maritime globale », *Bulletin technique du*

Bureau Veritas, Paris, 1994, n° 4.

DE LIVOIS (P.) et PRIZOT (B.), « Le gigantisme en construction navale et ses conséquences sur la sécurité des navires », Article en ligne sur le site de l'AFCAN : http://www.afcan.org/dossiers_techniques/gigantisme.html (consulté en juin 2010)

DESPRES (L.) et PERRAUDEAU (Y.), « Approche macroéconomique de l'économie maritime : les grands enjeux et les défis mondiaux », Synthèse des interventions- Les rendez-vous de la Mer, 3^e Édition, juin 2007.

DUJARDIN (B.), « Sécurité maritime et tiers monde : la leçon du Joola », *LRM*, février 2003, n° 464, pp. 252-259.

EKLOF AMIRELL (S.), « La piraterie maritime en Afrique contemporaine », in *Gouverner la mer Etats, pirates, sociétés, Politique africaine*, Paris, Edition Karthala, 2009, pp. 97-119

FORTIN (A-C), « L'industrie maritime mondiale 1970-2000 : panorama des mutations », *ISEMAR Synthèse N°48*- octobre 2002

FRANCOU (B.), « L'Université maritime mondiale : une formation unique », *LRM*, n° 465, juin 2003, pp.76-82.

GALLAIS-BOUCHET (A.), « Délimitations des espaces maritimes et relations internationales », *ISEMAR*, avril 2009, note de synthèse n° 114

GASQUET (R.), « Progrès et dimensions des navires pétroliers », *Cinquième congrès mondial sur le pétrole* organisé du 30 mai au 5 juin 1959 à New York.

GIANNI (M.), « Real and Present Danger, Flag State failure and maritime security and safety », Partenariat entre International Transport Workers federation et WWF International, Oslo-Londres, juin 2008

GUILBERT (J.L.), «L'OMI», *Revue navigation* 2002, vol 50 n°197, p. 14.

JOURDAN-BARRY (P.), « Les pavillons de complaisance ou de nécessité, et la marine marchande française », *LRM*, n° 469, juillet 2004, pp.18-36.

KALAYDJIAN (R.), « L'économie maritime en Europe et en France », in **GULLEC (J.) et LOROT (P.) (Dir.)**, *Planète océane : l'essentiel de la Mer*, Édition Choiseul, Paris, 2006, pp.17-29.

KELLY(J.), RITZ (R) et DAVIS (J), *A travers de nouveaux horizons*, mai 2004, www.wmu.se (consulté en février 2010).

KHALIMONOV (O.), «Report on GESAMP and its role for the protection and sustainable development of the marine environment», *Ocean and coastal Management*, vol. 29, n° 1-3, 1995, pp. 297-302

LACOSTE (R.), TERRASSIER (N.) et UGEN (M.), « Pour comprendre « Érika » : qualité et logique économique », *ISEMAR*, synthèse n° 23, février 2000

LACOSTE (R.) et TOURET(P.), 1997-2007 : D'un monde à l'autre, *Note de synthèse n° 100*, ISEMAR, 2007, p.4

LACOSTE (R.), « Les marins dans le monde des années 1950 à aujourd'hui : résonances autour de l'influence maritime de l'Europe », in **GUILLAUME (J.) (Dir.)**, *Les transports maritimes dans la mondialisation*, L'harmattan, 2008, pp. 245-255

LACOSTE (R.) et CARIOU (P.), « Le transport maritime », in **GUILLOTREAU (P.) (Dir.)**, *Mare economicum : enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, Rennes, Collection

Economie et société, Presses Universitaires de Rennes, 2008, pp. 319-359.

KLINGER (T.), « L'importance économique de la mer pour la Communauté européenne », in **LEBULLENGER (J.) et LE MORVAN (D.) (Dir.)**, *La Communauté Européenne et la mer*, Travaux de la commission pour l'étude des communautés européennes (CEDECE), Brest, Economica, 1990, pp.11-20.

LANTHIEZ (A.) et TOURET (P.), « La construction navale, croissance mondiale et résistance européenne, in **GUILLOTREAU (P.) (Dir.)**, *Mare economicum, Enjeux et avenir de la France maritime et littorale*, Rennes, PUR, 2008, pp.285-318

LASTERLE (P.), « Premiers écumeurs des mers : les origines de la piraterie maritime », *Armées d'aujourd'hui*, n°281, juin 2003, pp. 38-41

LE LANNOU (M.), « Les transports maritimes : réalités et perspectives », *Revue de géographie de Lyon*, volume 39, numéro 4, 1964, pp. 207-245

LE MONNIER DE GOUVILLE (A.), « La prévention des actes de piraterie et de terrorisme à bord des navires », en collaboration avec Philippe BOISSON, *La revue mare liberum*, n°1, avril 2004, p. 12-20

LILLE (F.), « Un million de marins », *Revue altermonde*, n° 3 2005, p.1

MAGUIN (C.), « Voyage initiatique au Coeur de l'OMI- participation au MEPC 54 », *AFCAN informations*, n°74, février 2007,

MASSAC (G.), « L'Université maritime mondiale », *LRM*, n° 457, octobre 2000, pp.72-80.

MARTIN-CASTEX (B.), The work of the Sub-Committee on Flag State Implementation : an overview (2003), www.imo.org (consulté en juin 2010)

MIKELIS (N.), « A statistical overview of ship recycling », *International Symposium on Maritime Safety, Security & Environmental Protection*, Athens, September 2007, www.imo.org (consulté en juin 2010).

PUGHUIC (D.), « Ballast water managment and control : an overview », www.imo.org, (consulté en juin 2010)

SACHS (J.), « Investir dans le développement : plan pratique pour réaliser les objectifs du Millénaire pour le développement », <http://www.unmillenniumproject.org/reports/french.htm> (consulté en juin 2010)

VALLAT (F.), « Sécurité maritime : risque d'overdose », *LRM*, n° 464, février 2003, pp.4-10.

VALLAT (F.), « Pavillon et entreprises », in *Le pavillon*, Paris, Colloque international INDEMER, Éditions A. Pédone, 2007, p. 77-80

VIGARIE (A.), « Les tendances d'évolution des transports maritimes (1955-1985) », *Annales de géographie*, volume 92, 1983, pp.53-72.

VI- MÉMOIRES ET THÈSES

AHMED (A.S.), *La coordination des activités des institutions spécialisées du système des Nations Unies dans les domaines économique et social*, Thèse de droit, Université Robert Schuman, 1986, 546p.

BASTY (F.), *Invention et diffusion de la sécurité humaine : les entrepreneurs de normes entre contraintes et actions*, Thèse de droit, Institut d'études politiques, Paris, 2007, 1068p.

BAUMLER (R.), *La sécurité des marchés et son modèle maritime. Entre dynamisme du risque et complexité des paradigmes : les difficultés pour construire la sécurité*, Thèse science de gestion, Université d'Evry val d'Essonne, 2009, 513p.

BENAMAR (B.), *La CNUCED et le nouvel ordre économique international*, thèse de droit, Université Paris II, 1987, 550p.

BELLOUER-ROILLE (A.), *Le transport maritime et les politiques de sécurité de l'Union Européenne*, Thèse de droit, Université de Rennes, Edition Apogée 2000, 476p.

BLIN (O.), *La Communauté européenne, le GATT et l'Organisation internationale du commerce. Contribution à l'étude des rapports institutionnels entre la Communauté européenne et les organisations internationales*, Thèse de droit, Université de Toulouse, 1997, 566p.

BOURREL (M.), *La réception portuaire des déchets d'exploitation des navires*, Mémoire de Master II droit maritime et océanique, 2006, 212p.

BOURREL (M.), *Les conséquences juridiques du cycle de vie du navire sur la protection de l'environnement*, Thèse en préparation, Université de Nantes sous la Direction du Professeur Jean-Pierre Beurrier

BRETESCHE (T.), *L'introduction d'espèces exotiques et la protection de l'environnement : étude d'un système juridique*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, 540p.

BUZULIER (M.), *Les passagers clandestins*, Mémoire de Master Recherche droit maritime et océanique, Université de Nantes, 2005, 109p.

CAHIN (G.), *La coutume internationale et les organisations internationales : L'incidence de la dimension institutionnelle sur le processus coutumier*, Paris, Éditions A Pédone, 2001, 782p.

CHANTELAUVE (G.), *Evaluation des risques et réglementation de la sécurité : cas du secteur de la navigation maritime tendances et application*, Thèse, Institut national des sciences appliquées de Lyon, 2006, 229p.

CHARBONNEAU (A.), *Marché international du travail maritime : un cadre juridique en formation*, Thèse de droit privé, Université de Nantes, 2008, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, 675p.

CHARTIER-BOURRELLY (A-C.), *La juridiction rampante de l'État côtier au-delà des 200 milles marins*, Thèse de droit, Université Paris I, 1997, 536p.

COURDE (P.-A.), *Le double visage des sociétés de classification*, Mémoire de DEA droit maritime et océanique, Université de Nantes, 2004, 85p.

DANEELS (G.), *Les clauses de classification dans les polices d'assurance maritime*, Thèse de droit maritime, 1996, 397p.

- DE CET-BERTIN (C.)**, *La réglementation communautaire des transports maritimes. Evolution d'une approche*, Thèse pour le doctorat en Droit, Nantes, 1995, 368p.
- DEMAREX (C.)**, *La nationalité des navires de mer : étude de droit Suisse*, Thèse de droit, Université de Zurich, 1958, 145p.
- DE CET-BERTIN (C.)**, *La réglementation communautaire des transports maritimes, évolution d'une approche*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1995, 368p.
- DIALLO (M.)**, *Les aspects juridiques des transports maritimes conteneurisés*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1991
- DIEDERICH DURR (S.)**, *An analysis of the Potential Liability of Classification Society*, Mémoire de maîtrise, Cape town, <http://web.uct.ac.za/depts/shiplaw/theses/durr.htm>, (consulté en juin 2010)
- FERRER (M.)**, *La responsabilité des sociétés de classification*, Presses Universitaires d'Aix-Marseille, Thèse de droit, PUAM, 2004, 908p.
- FRECON (E.)**, *La réaction des États est-asiatiques au défi de la piraterie sur les mers de l'après-Guerre froide*, Thèse de Science politique, Institut d'études politiques de Paris, 622p.
- GAMBINI (H.)**, *De l'embarquement clandestin de passagers à bord des navires de commerce*, Thèse de droit, Université d'Aix-Marseille, 1932, 196p
- GARANE (A.)**, *Le PNUD et la mise en œuvre de la politique des dimensions nouvelles de la coopération technique*, Thèse de droit, Université Paris XIII, 1992, 404p.
- GASMI (H.M.)**, *L'action normative de l'Organisation maritime internationale*, Thèse de droit, Université de Montpellier, ANRT, 1995, 644p.
- GUILLEMAULT (B.)**, *L'Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime*, Thèse de droit, Université Paris II, 1972, 378p.
- GUYOMARD (A.I.)**, *La protection de l'environnement en antarctique droit international et droit comparé*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2010, 811p.
- HARELL (G.C.)**, *Prévention et Indemnisation des pollutions maritimes : Evolution et adaptation d'un droit naissant*, Mémoire DESS en droit maritime, Université de Droit d'économie et de Sciences Sociales Aix Marseille 1999, 65p.
- HERNANDEZ ZERMENO (M.C.)**, *Les ONG, le commerce et l'environnement*, Thèse de droit, Université de Paris Sud XI, 1999, 368p.
- HOWEL (S.)**, *Le point sur le travail de la CNUCED en matière maritime*, Mémoire de DESS de droit maritime et droit des transports, Université d'Aix-Marseille III, 1991, 126p.
- JUCHS (G.)**, *Les relations de voisinage en droit international*, Thèse de droit, Université Paris I Panthéon-Sorbonne, 2009, 520p.
- KBAIER (R.)**, *L'élaboration des conventions sous les auspices de l'OMI : analyse méthodologique*, Thèse de droit, Université de Rennes, 1987, 307p.
- KEREBEL (C.)**, *Les partenariats multi-acteurs : entre discours et pratiques, quelle contribution au développement durable ? Quatre études de cas dans le secteur de l'énergie*, Thèse de science politique spécialisation relations internationales, Science po Paris, 2007, 782p.
- KOZUBOVSKAYA-PELLE (A.)**, *De la qualité juridique de transporteur maritime de marchandises : notion et identification*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2008, 447p.

- LALLEMENT (C.)**, *La navigabilité du navire*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2004, 786p.
- LANNEAU-SEBERT (M.)**, *La mise en œuvre de la sécurité maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2006, 714p.
- LASSAGNE (M.)**, *Management des risques, stratégie d'entreprise et réglementation, le cas de l'industrie maritime*, Thèse de sciences appliquées, Ecole nationale supérieure des Arts et Métiers, 2004, 514p.
- LATRECH (B.)**, *Les sociétés de classification des navires : la sécurité en question*, thèse de droit privé, ANRT, 2004, 316p
- LEBORGNE (F.)**, *La légitimité de l'État du port de contrôler la navigabilité des navires*, Mémoire présenté à la Faculté des études supérieures de Montréal, 2003, 191p.
- LEFRANCOIS (A.)**, *L'usage de la certification, nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2010, 493p.
- MOROSOLI (A.)**, *Les dérogations à la règle de la compétence exclusive de l'État du pavillon en haute mer*, Thèse de droit, Université de Paris I, 2004, 598p.
- NASSIOS (D.)**, *La chaîne de responsabilité de la sécurité maritime*, Mémoire, Université de Montréal, 2002, 532p.
- OKERE (B. O.)**, *L'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime*, Thèse de droit, Université Paris II, 1973, 854p.
- OUMAR (N.)**, *Pour une nouvelle approche du droit maritime international ou l'exemple de la sécurité du transport maritime: source esquisse de solutions*, mémoire de maîtrise de droit international, Université de Quebec à Montreal, 2003
- QUEGUINER (J.)**, *De l'amendement des conventions internationales maritimes techniques et de leur remplacement*, Thèse de droit, Université de Bordeaux I, 1973, 352p.
- RIALLAND (B.)**, *Politiques et droit de la sécurité maritime en Europe : La problématique de la communautarisation des normes*, DEA droit maritime et océanique, 2001-2002, 143p.
- RIMABOSCHI (M.)**, *L'unification du droit maritime : contribution à la construction d'un ordre juridique maritime*, Thèse de droit, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2006, 625p.
- ROCHETTE (J.)**, *Le traitement juridique d'une singularité territoriale : la zone côtière*. Etude en droit international et droit comparé franco-italien, Thèse de droit, Université de Nantes, 2007, 784p.
- ROSSINYOL (G.)**, *La piraterie maritime*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1996, 640p.
- SEINOUBI-FEZAN (J.)**, *Les riverains francophones du golfe de Guinée et le droit international de la mer : un exemple de politiques maritimes des États africains*, Thèse de droit, Université de Nantes, 1987, 752p.
- SMOLINSKA (A.M)**, *La mer Baltique à l'épreuve du droit international*, Mémoire Centre de droit internationale, Université de Lyon, 2006, 121p.
- SUMAORO (S.)**, *L'adaptation de la CNUCED au nouveau cadre de la coopération internationale pour le développement*, Thèse de droit, Université Paris I, 2007, 710p.
- SUDRE (F.)**, *L'OMCI institution spécialisée des Nations Unies*, Thèse pour le doctorat en droit public, Université de Montpellier, 1973, 301p.
- TOURE (B.)**, *L'insécurité maritime et le droit : mutations, prévention et sanction*, Thèse de

droit public, Université de Lille II, 2000, 565p.

VENDE (B.), *Le Memorandum de Paris sur le contrôle des navires par l'État du Port*, Mémoire DEA en Sciences juridiques de la mer, Université de Nantes, 1999, 78p.

VENDE (B.), *La police dans les ports maritimes*, Thèse de droit, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2005, 495p.

VIALARD (A.), *La responsabilité des propriétaires de navires*, Thèse de droit, Université de Bordeaux, 1969, 438p.

ZEH ONDOUA (J.), *Les pays du tiers monde et la réglementation internationale des transports maritimes entre Etats, de l'OMI à l'OMC : contribution à l'étude de l'évolution du processus d'élaboration des normes internationales*, Thèse droit public, Université de Lille II, 1997, 894p.

ZEUMEME-SIME (R.N.), *L'intérêt général de l'humanité et le droit international de l'environnement*, Thèse de droit, Université de Limoge, 2004, 874p.

ZINSOU (A.), *Le Memorandum d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique*, Thèse de droit, Université de Nantes, 2010, 435p.

VI- DOCUMENTS OFFICIELLES

A-RÉSOLUTIONS ET DOCUMENTS DE TRAVAIL DE L'OMI PAR THÈME

A.1-ADMINISTRATION

Status of multilateral conventions and instruments in respect of which the International Maritime Organization or its Secretary-general performs depository or other functions, 31 décembre 2009, www.imo.org (consulté en avril 2010)

Rés. A 11 (I), Relations avec les autres institutions spécialisées et les autres organisations internationales, adoptée par l'Assemblée lors de sa première session le 16 janvier 1959

Rés A 7(I), Accord sur les relations avec les Nations Unies, adoptée par l'Assemblée lors de la première session le 13 janvier 1959

Rés A 30 (II), Etude de l'accord entre l'Agence internationale pour l'énergie atomique et l'Organisation maritime consultative internationale, adoptée par l'Assemblée lors de sa deuxième session le 13 avril 1961

Rés A 31 (II), Adoption des règles d'admission au statut consultatif des organisations non gouvernementales, adoptée lors de la deuxième session de l'Assemblée le 13 avril 1961

Rés A 57 (III), Relations avec les Nations Unies les agences spécialisées, l'Association internationale de l'énergie atomique et les autres organisations internationales, adoptée par l'Assemblée lors de sa troisième session le 25 octobre 1963

Rés A 69/ES II, Amendements aux articles 17, 18 et 28 de la Convention OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de sa deuxième session extraordinaire le 15 septembre 1964

Rés 76/IV, Répartition des dépenses entre les Etats membres, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 24 septembre 1965

Rés A 103 (IV), Accord entre la FAO et l'OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 septembre 1965

Rés A 116 (V), Accords avec l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture et l'Organisation internationale du travail, adoptée par l'Assemblée lors de sa cinquième session le 25 octobre 1967

Res 42 (21), Suite du travail du groupe de travail sur les objectifs et la méthode, adoptée par le Conseil lors de sa vingt et unième session le 29 novembre 1968

Rés. A 249 (7), Procédures d'amendements dans les conventions dont l'OMCI est le dépositaire, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 15 octobre 1971

Rés. 314 (8), Accord sur l'organisation d'une session extraordinaire de l'Assemblée, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session le 8 février 1974

Rés A 315 (ES), Amendements à la Convention OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de la cinquième session extraordinaire le 17 octobre 1974

Rés A 358 (9), Amendements à la Convention OMCI, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 14 novembre 1975

Rés A 400 (X), Amendements à la Convention de l'Organisation maritime consultative internationale, adoptée par l'Assemblée lors de sa dixième session le 17 novembre 1977

Rés. A 500 (12), Objectifs de l'Organisation pour les années 1980, adoptée par l'Assemblée le 20 novembre 1981

Rés. A 629(15), Arriérés de contributions, adoptée par l'Assemblée lors de sa quinzième session le 20 novembre 1987

Rés. 726 (17), Répartition des dépenses entre les États membres et amendements au Règlement intérieur de l'Assemblée, Résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session, le 1^{er} novembre 1991

Rés A 728 (17), Plan de travail à long terme de l'Organisation (jusqu'en 1998), adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session le 7 novembre 1991

Rés A 735 (18), Amendements à la Convention OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993

Rés A 777 (18), Méthodes de travail et organisation des travaux au sein des comités et de leurs organes subsidiaires, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993

Rés TC1 (39), Promotion de la participation des femmes dans la formation maritime, adoptée par le CTT le 16 juin 1994

Rés TC2 (40), Mesures destinées à favoriser la mise en œuvre du Plan à moyen terme de l'OMI pour l'intégration des femmes dans le secteur maritime, adoptée par le CTT le 7 novembre 1994

C74/25 (b)/Add1, Relations avec les organisations non gouvernementales, Note du Secrétaire général présentée le 9 mars 1995

Rés 846 (20), Plan sur le long terme de l'Organisation jusqu'en 2004, Résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session, le 27 novembre 1997

Rés TC3 (45), Encouragement de la participation des femmes dans le secteur maritime, adoptée par le Comité de coopération technique le 18 juin 1998

Rés A 900 (21), Objectifs de l'Organisation pour les années 2000 adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 16 novembre 1999

Rés A 904 (22), Arriérés de contributions-fonds de roulement, Résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 29 novembre 2001

Rés A 909 (22), Élaboration des politiques de l'OMI, formulation des orientations et objectifs de l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session, le 29 novembre 2001

LEG/CONF.13/7, Examen d'un projet de protocole de 2002 modifiant la convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, Document présenté par la Commission européenne au nom de la Commission européenne et de ses États membres le 18 juillet 2002

LEG/ CONF.13/22, Résolution sur les organisations régionales d'intégration économique, Adoption de l'acte final et des instruments, recommandations et résolutions qui résulteront des travaux de la conférence, adoptée par la Conférence internationale sur la révision de la Conventions d'Athènes de 1974 le 11 novembre 2002

LEG 86/14/1, Participation d'organisations régionales aux conventions, Document présenté par le Brésil lors de la quatre-vingt-sixième session du Comité juridique le 26 février 2003

C90-D, Résumé des décisions prises par le Conseil lors de sa quatre-vingt-dixième session

le 1er juillet 2003

LEG 87/6, Fourniture de garantie financière- suivi des résolutions adoptées par la Conférence internationale sur la révision de la Convention d'Athènes de 1974 relative au transport par mer de passagers et de leurs bagages, présenté par le Secrétariat lors de la quatre-vingt-septième session du Comité juridique le 22 juillet 2003

A 23-31 (b), Relations avec les organisations non gouvernementales, examen de la liste des organisations non gouvernementales bénéficiant du statut consultatif, Document de travail déposé pour la vingt-troisième session de l'Assemblée le 19 août 2003

Circ.1099 MSC/Circ.405, Directives sur l'Organisation des travaux et les méthodes de travail du CSM et du CPMM et de leurs organes subsidiaires telles que modifiées, adoptée le 2 septembre 2003

Rés A 942(23), Programme de travail et budget pour le vingt-troisième exercice financier (2004-2005), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003.

Rés 938 (23), Relations avec les organisations non gouvernementales, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003

Rés A 943(23), Plan de travail à long terme l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003

Rés A.944 (23), Plan stratégique de l'Organisation pour la période 2004- 2010, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 25 novembre 2003

Rés A 936 (23), Témoignages de gratitude pour les services rendus à l'Organisation par M. William O'NEIL, Résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 mars 2004

C 93/WP.4, Examen de la stratégie et de la politique de l'Organisation- rapport du groupe de travail du Conseil, présenté au Conseil lors de sa quatre-vingt-treizième session le 16 novembre 2004

Rés A 970 (24), Plan stratégique de l'Organisation pour la période de 2006 à 2011, adoptée le 23 novembre 2005

Rés A 969 (24) Programme de travail et budget pour le vingt-quatrième exercice financier (2006-2007) adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt quatrième session le 28 novembre 2005

Rés 971 (24), Plan d'action de haut niveau de l'Organisation et priorités pour l'exercice biennal 2006-2007, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 23 janvier 2006

MSC 82/20, Projet d'amendement des directives relatives aux conditions de travail examiné lors de la quatre-vingt-deuxième session du MSC, le 24 juillet 2006

C97/11, Application de l'article 17 de la Convention portant création de l'OMI, Note du Secrétaire général présentée lors de la quatre-vingt-dix-septième session du Conseil le 14 août 2006

C97/3, Programme en vue du changement, Note du Secrétaire général déposé devant le Conseil le 20 septembre 2006

A 25 (17) (d), Gestion des ressources, Examen du cadre financier de l'Organisation conformément à la résolution

A 25 (17) (d), Gestion des ressources, Examen du cadre financier de l'Organisation

conformément à la résolution A 969 (24) de l'Assemblée, présenté à l'Assemblée par le Secrétariat lors de sa vingt-cinquième session le 26 juillet 2007

A 25/19(d)/1/Add.1, Relations extérieures, Note du secrétaire général devant l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 16 novembre 2007

Rés 989 (25), Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2008-2013), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session, le 20 novembre 2007

A 25-SR.8, Compte rendu analytique de la huitième séance plénière de la vingt-cinquième session de l'Assemblée du 23 novembre 2007

Rés 998 (25), Nécessité de renforcer les capacités lors de l'élaboration et de l'application de nouveaux instruments et lors de la modification d'instruments existants, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007

C101/ 4/1, Réformes organisationnelles, Accès public aux documents de l'OMI sur le site web IMODOCS, 2 septembre 2008

LEG/MISC/6, Incidences de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer pour l'Organisation maritime internationale, présenté le 10 septembre 2008.

C 102/5 (b), Gestion des ressources, Examen des perspectives budgétaires pour 2009, Note du Secrétaire général du 27 avril 2009.

A/64/131, Rapport des travaux du Processus consultatif officiel ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer à sa dixième réunion, 13 juillet 2009

A 26-19(d), Relations extérieures : relations avec les organisations non gouvernementales, Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 9 septembre 2009

A 26/4, Application de l'article 61 de la Convention portant création de l'OMI Rapport du Conseil à l'Assemblée sur toute demande de dérogation émanant de membres de l'Organisation, Note du Secrétaire général du 23 septembre 2009

A 26-19, Relations extérieures : relations avec les Organisations des Nations Unies et les institutions spécialisées, activités menées par le GESAMP et résultats obtenus, Note du Secrétaire général, présentée le 6 octobre 2009

A 26/21, Rapport sur l'état des conventions et des autres instruments multilatéraux à l'égard desquels l'Organisation exerce des fonctions, déposé par le Secrétariat général le 12 octobre 2009

C/ES/25/7, Budget axé sur les résultats pour le vingt-sixième exercice financier 2010-2011 : Faits nouveaux survenus depuis la cent deuxième session du Conseil, déposé par le Secrétaire général le 7 octobre 2009

A 26/19(d)-1-2, Relations extérieures, Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 15 octobre 2009

C/ES.25/14(a), Relations extérieures : Relations avec l'Organisation des Nations Unies et les institutions spécialisées, Résultats des travaux de la deuxième session de 2009 du Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination, note présentée par le Secrétaire général le 12 novembre 2009

Rés 1011 (26), Plan stratégique de l'Organisation (pour la période de six ans 2010-2015), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session le 26 novembre 2009

Rés A 1032 (26), Relations avec les organisations non gouvernementales, adoptée lors de la

vingt-sixième session de l'Assemblée le 27 novembre 2009

Rés A 1016 (26), Arriérés de contributions, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session le 2 décembre 2009.

A.2- APPLICATION DES INSTRUMENTS OBLIGATOIRES

Rés A 500 (12), Objectifs de l'Organisation dans les années 1980, adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session le 20 novembre 1981

Rés A 578 (14), Directives de services de trafic des navires, résolution adoptée par l'assemblée lors de sa quatorzième session le 20 novembre 1985

Rés. A 847 (20), Directives visant à aider les États du pavillon à appliquer les instruments de l'OMI, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997

Rés A.881 (21), Autoévaluation des performances de l'État du pavillon, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session, le 25 novembre 1999

Rés A 900 (21), Objectifs de l'Organisation dans les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 1^{er} novembre 1999

Rés A 912 (22), Autoévaluation de la performance de l'État du pavillon, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 22 janvier 2002

Rés. 996 (25), Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2007, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session, le 15 janvier 2008

MSC 87/ INF.7, Implementation of instruments and related matters, déposé par le Secrétariat pour la quatre-vingt-septième session du CSM le 3 mars 2010

A.3- CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT

Res A 321(IX), Procedures for the control of ships, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 12 novembre 1975

Rés A 682 (17), Coopération régionale pour le contrôle des navires et des déchargements, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session, le 6 novembre 1991

Res A 742 (18), Procedures for the control of operational requirements related to the safety of ships and pollution prevention, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993

Rés A 787 (19), Procédures de contrôle par l'État du port, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 29 novembre 1995.

Rés A 882 (21), Amendements aux procédures de contrôle des navires par l'État du port, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 4 février 2000

A.4- COOPÉRATION TECHNIQUE

Rés C XXII (IX), Observations et principes directeurs de l'assistance technique, adoptée par le Conseil économique et social des Nations Unies le 15 août 1949

Rés A 7 (I), Relations avec l'ONU, adoptée lors de la première session de l'Assemblée générale de l'OMCI le 13 janvier 1959

Rés A 28 (II), Participation au programme élargi de coopération technique de l'ONU, adoptée par l'Assemblée lors de sa deuxième session le 13 avril 1961

Rés A 62 (III), Participation au programme étendu d'assistance technique des Nations Unies,

adoptée par l'Assemblée le 25 octobre 1963

Rés A 140 (V), Participation de l'Organisation maritime consultative intergouvernementale au Programme des nations unies pour le développement, adoptée par l'Assemblée le 26 octobre 1967

CXXI/42, Résolution adoptée par le Conseil lors de sa vingt et unième session le 29 novembre 1968

CXXX/Rés 43, Le rôle de l'OMCI, adoptée par le Conseil le 29 novembre 1968

C45/XXI, Domaines de l'assistance technique, adoptée par le Conseil lors de sa vingt et unième session le 29 novembre 1968

C 49 (ES IV), Coopération technique, adoptée par le Conseil lors de sa première session extraordinaire le 13 mars 1969

Rés C55 (XXVIII), Création du Comité de coopération technique, adoptée par le Conseil lors de sa vingt-huitième session le 26 mai 1972

Rés A 349 (IX), Assistance technique dans le domaine de la pollution marine, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 12 novembre 1975

Rés 359 (IX), Établissement d'un groupe de travail ad hoc, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 14 novembre 1975

Rés 360 (IX), Institutionnalisation du Comité de coopération technique, adoptée par l'Assemblée lors de sa neuvième session le 14 novembre 1975

Rés A 501 (12), Établissement d'une Université maritime mondiale de haut niveau à Malmö, 20 novembre 1981

Rés A 502 (XII), Programme de coopération technique de l'OMCI adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session le 20 novembre 1981

Rés 634 (15), Coopération pour l'Amérique centrale, adoptée par l'Assemblée lors de sa quinzième session le 20 novembre 1987

A 17/J/3, Review of the technical co-operation Activities of the IMO, septembre 1991, COWIconsult, septembre 1991

Rés 836 (19), Plan à long terme de l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session, le 23 novembre 1995

Rés A 846 (20), Plan sur le long terme de l'Organisation jusqu'en 2004, Résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session, le 27 novembre 1997

Rés A 873(20), La coopération technique, un moyen de promouvoir l'acceptation et l'application des instruments de l'OMI, adoptée lors de la vingtième session de l'Assemblée le 17 décembre 1997

Rés A 901 (21), L'OMI et la coopération technique dans les années 2000, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 4 février 2000

FSI 12/8/1, Comprehensive analysis of difficulties encountered in the implementation of IMO instruments, Note du secrétariat, Londres, 2003

TC 55/13, Rapport du comité de la coopération technique sur les travaux de sa cinquante-cinquième session, 15 juin 2005

Doc 9268, Coopération technique : réponse de l'OMI au Sommet mondial de 2005, www.imo.org, 'consulté en juin 2010)

Rés 986 (24), Importance et financement de la coopération technique en tant que moyen d'appuyer la Déclaration du Millénaire des Nations Unies et les Objectifs du millénaire pour le développement, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session, le 1^{er} décembre 2005

TC/WP.2. Add.1, Projet de rapport du Comité de la coopération technique sur les travaux de la sa cinquante-septième session, 20 juin 2007

Rés A 1006 (25), Lien entre le programme intégré de coopération technique et les objectifs du millénaire pour le développement, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 20 novembre 2007

Rés A 998 (25), Nécessité de renforcer les capacités lors de l'élaboration et de l'application de nouveaux instruments et lors de la modification d'instruments existants, résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 3 janvier 2008

Rés. 996 (25), Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI, 2007, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session, le 15 janvier 2008

TC 58/7/1, Programme pour l'intégration des femmes dans le secteur maritime, Rapport sur vingt ans d'application du programme de l'OMI relatif au rôle des femmes dans le développement, note du Secrétariat déposée le 19 mars 2008

TC 59/8, Partenariats pour le progrès, Note du Secrétariat présentée lors de la cinquante-neuvième session du CTT le 24 mars 2009

TC 58/2, Programme intégré de coopération technique (PICT), Note du secrétariat, présentée au Comité de coopération technique lors de sa cinquante-huitième session le 4 avril 2008

A 26/13, Examen des rapports et des recommandations du Comité de coopération technique, Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 7 octobre 2009

A 26/18(b), Programmes de formation maritime, Rapport sur l'Institut de droit maritime international de l'OMI, Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 29 septembre 2009

A 26/18 c, Programmes de formation maritime, Rapport sur l'Académie maritime internationale pour la sécurité, la sûreté et l'environnement (IMSSEA), Note du Secrétaire général déposée pour la vingt-sixième session de l'Assemblée le 28 septembre 2009

Rés A 1030 (26), Charte de l'Université maritime mondiale, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session en décembre 2009

A.5- DST

Res A 161 (ES.IV), Recommandation on establishing traffic separation schemes and areas to be avoided by ships of certain classes, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session extraordinaire le 27 novembre 1968

Res A 179 (VI), Recommandation on establishment of fairways through offshore exploration areas, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session, le 28 octobre 1969

Res A 186(VI), Recommandation on establishing additional traffic separation schemes and areas to be avoided by ships of certain classes, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 28 octobre 1969.

Res A 226 (VII), System traffic separation schemes in the Dovers strait and adjacent areas, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971.

Res A 228 (VII), Observance of traffic schemes, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971

A.6- EFS

MSC/Circ.829-MEPC/Circ.335, Directives intérimaires pour l'application de l'évaluation formelle de sécurité au processus d'élaboration de règles de l'OMI, l'EFS est une méthodologie structurée et systématique qui vise à améliorer la sécurité maritime, y compris à protéger la santé et la vie humaine et à préserver les biens et le milieu marin, en s'appuyant sur l'évaluation des risques et l'analyse coûts avantages, 17 novembre 1997

MSC 66/INF.8, Contribution du Royaume-Uni aux travaux du MSC relative à la méthodologie d'évaluation formelle de sécurité. Londres, OMI, 1996

MSC/Circ. 1023, MEPC/Circ.392, OMI, Directives intérimaires pour l'application de l'évaluation formelle de sécurité au processus d'élaboration de règles de l'OMI, Londres, 2002

A.7- ÉLÉMENT HUMAIN

C5 (IV), Coopération technique, adoptée le Conseil lors de sa quatrième session le 1 juin 1964

Rés A 89 (IV), Formation des marins, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 septembre 1965

Rés A 124 (V), Recommandations sur la formation des équipages, adoptée par l'Assemblée lors de sa cinquième session le 25 octobre 1967

Rés A 188 (VI), Formation des capitaines, des officiers et des équipages, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 28 octobre 1969

Rés A 596 (15), Safety of Passenger ro-ro ferries, adoptée par l'Assemblée lors de sa quinzième session le 19 novembre 1987

Rés A 647(16), Directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adoptée par l'Assemblée lors de sa seizième session le 19 octobre 1989

Rés A 680 (17), Directives de l'OMI sur la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session le 6 novembre 1991

Rés A 681(17), Procédures de contrôle des normes d'exploitation visant à garantir la sécurité des navires et à prévenir la pollution, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session le 6 novembre 1991

Rés A 741 (18), Code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code international de gestion de la sécurité (Code ISM)), adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993

Rés A 850 (20), Élément humain, vision, principes et objectifs pour l'Organisation, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997.

Rés A 918 (22), Phrases normalisées de l'OMI pour les communications maritimes, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 25 janvier 2002

LEG 89-16, Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-neuvième session, 4 novembre 2004

Rés A 987(24), Directives sur le traitement équitables des gens de mer en cas d'accident de mer, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session, le 1 décembre 2005

LEG 91/12, Rapport du comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-onzième session le 9 mai 2006

MSC-MEPC.7/Circ.2, Renforcement de la contribution de spécialistes de l'élément humain aux travaux de l'OMI, adoptée le 22 mai 2006

LEG 94-12, Rapport du Comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-quatorzième session, 31 octobre 2008

STW41-7-44, révision approfondie de la convention et du STW, document présenté par la Fédération internationale des armateurs (ISF), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) et BIMCO présenté lors de la quarante et unième session du Sous-comité des normes de formation et de veille, le 6 novembre 2009

A.8- GESTION DES EAUX DE BALLAST

MEPC 50/31, Directives internationale pour la prévention de l'introduction involontaire d'organismes aquatiques et pathogène par déchargement des eaux de ballast et les sédiments des navires, adoptée par le CPMM lors de sa trente et unième session le 4 juillet 1991

Rés A. 774 (18), Directives visant à prévenir l'introduction d'organismes aquatiques et d'agents pathogènes indésirables provenant des rejets d'eaux de ballast et de sédiments effectués par les navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 septembre 1993

Rés A 868 (20), Directives relatives au contrôle et à la gestion des eaux de ballast des navires en vue de réduire au minimum le transfert d'organismes aquatiques nuisibles et d'agents pathogènes, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997

BWM/CONF/36, Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 16 février 2004

BWM. 2/ Circ.11, Convention internationale de 2004 pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires. du 3 octobre 2007

Rés 1005 (25), Mise en œuvre de la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires, 2004, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007

MEPC 57/2, Organismes aquatiques nuisibles dans les eaux de ballast, Rapport de la quatrième réunion du Groupe de travail du GESAMP sur les eaux de ballast (GESAMP-BW), Note du secrétariat présentée le 19 décembre 2007

A.9- COMMUNICATION

Rés A 600 (15), Système de numéros OMI d'identification des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa quinzième session le 19 novembre 1987

MEPC 1/Circ. 395, Base de données électroniques pour la mise en œuvre du système d'évaluation de l'État du navire, adoptée le 2 juillet 2002

MSC 160 (78), Adoption of the IMO unique company and registered owner identification number scheme, adoptée par le CSM lors de sa soixante-dix-huitième session, le 20 mai 2004

MEPC 5/Circ 8, Equipement de prévention de la pollution requis aux termes de MARPOL 73/78, adoptée le 17 décembre 2004

Lettre Circulaire n°2683, Système mondial intégré de renseignements maritimes de l'OMI (GISIS) base de données sur les installations portuaires de réception, émise le 30 novembre 2005

MEPC 5/Circ 9, Matériel de prévention de la pollution prescrit aux termes de MARPOL 73/78, adoptée le 31 août 2005

MSC.1/Circ.1209, Renseignements sur les simulateurs pouvant être utilisés dans le cadre de la formation maritime, 22 mai 2006

MSC 83/27, Système mondial intégré de renseignements maritimes (GISIS), note du Secrétariat point 27 de l'ordre du jour de la quatre-vingt-troisième session du CSM, le 31 juillet 2007

Rés A 917 (22), Directives pour l'exploitation à bord des navires des systèmes d'identification automatique, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 25 janvier 2002

MSC75/17/12, Prévention et répression des actes de terrorisme à l'encontre des transports maritimes, document présenté par l'Allemagne, la Belgique, l'Espagne, la Finlande, la France, l'Irlande, l'Italie, le Portugal et la Suède, lors de la soixante-quinzième session du CSM le 12 avril 2002.

Rés 956 (23), Amendements aux directives pour l'exploitation, à bord des navires, des systèmes d'identification automatique (AIS), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 26 février 2004

MSC1/ Circ. 1256, Mise en garde devant être affichée sur le plan de distribution des données LRIT, adoptée par le CSM le 5 juin 2008

A.10- LIEUX DE REFUGE

LEG 85/10/3, Places of refuge, soumis par le CMI, lors de la quatre-vingt-cinquième session du CJ, 2002

Rés A 949 (23), Recommandations sur les lieux de refuge pour navires en détresse, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session, le 5 décembre 2003

LEG 90/15, Rapport du Comité juridique de sa quatre-vingt-dixième session du 9 mai 2005, p. 49

A.11- LRIT

Rés MSC 275 (85), Désignation du coordonnateur LRIT, adoptée par le CSM lors de sa quatre-vingt-cinquième session le 5 décembre 2008

Rés MSC 263 (84), Normes de performance et prescriptions fonctionnelles révisées applicables à l'identification et au suivi des navires à grande distance, adoptée par le CSM lors de sa quatre-vingt-quatrième session le 16 mai 2008

A.12- NORMES EN FONCTION D'OBJECTIFS

MSC 81/6/14, Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs, illustration de la méthode des niveaux de sécurité, Document présenté par l'Allemagne, 21 mars 2006

MSC 82/5-1, Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs, rapport du

groupe de travail par correspondance sur la méthode du degré de sécurité, document présenté par l'Allemagne et la Suède, 24 août 2006

MSC 83/5/5, Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs, l'avenir des normes en fonction d'objectifs de l'OMI, présenté à la quatre-vingt-troisième session du Comité de sécurité maritime par la Suède le 2 juillet 2007

MSC 87/3/2, Examen et adoption d'amendements aux instruments obligatoires, Adoption des normes internationales de construction des navires en fonction d'objectifs applicables aux vraquiers et aux pétroliers, Note du Secrétariat, 8 septembre 2009

MSC 87/5, Normes de construction des navires neufs en fonction d'objectifs, Note du secrétariat déposée le 28 août 2009

A.13- ORGANISMES RECONNUS

Res A 413 (XI), Guideline on surveys and inspections under the protocol of 1978 relation to international convention for the Safety of Life at Sea, 1974, and under the protocol of 1978 relating to the International Convention for the Prevention of Pollution from ships, adoptée par l'Assemblée lors de sa onzième session le 15 novembre 1979

FSI 7/4, Liste des organismes non gouvernementaux habilités à effectuer des visites et à délivrer des certificats au nom des administrations, présentée au Sous-comité de l'application des instruments par l'État du pavillon, le 29 janvier 1999

Rés A 739 (18), Directives pour l'habilitation des organismes agissant au nom de l'administration, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session, le 4 novembre 1993

Rés A 789 (19), Spécifications définissant les fonctions des organismes reconnus agissant au nom de l'Administration en matière de visites et de délivrance des certificats, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-neuvième session le 23 novembre 1995

Rés A 883(21), Application mondiale et uniforme du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats (Système HSSC), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 4 février 2000

MSC-MEPC.5/Circ.2, Directives destinées à permettre aux administrations de garantir le transfert adéquat des questions de classement entre organismes reconnus, adopté le 26 septembre 2005

Rés A 997 (25), Directives sur les visites en vertu du système harmonisé de visites et de délivrance des certificats, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007

A.14- PÊCHE

Rés. A52 (III), Stabilité à l'état intact des navires de pêche, adoptée par l'Assemblée lors de sa troisième session le 26 octobre 1963

Rés A 88 (IV), Stabilité à l'état intact des navires de pêche, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 octobre 1965

Res A 168 (ES IV), Recommandation on intact stability of fishing vessels, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session extraordinaire le 28 novembre 1968.

Res A 207(VII), Recommendation for an interim simplified criterion for decked fishing vessels under 30 metres length, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12

octobre 1971.

Res A. 208 (VII), Recommendation on construction of fishing vessels affecting the vessels' stability and crew safety, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971.

Res A 267 (VIII), Code of practice concerning the accuracy of stability information for fishing vessels, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session, le 20 novembre 1973.

Rés A 268 (VIII), Amendments to recommendation on intact stability of fishing vessels appendix V- recommandaed practice on portable fish-hold divisions, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session, le 20 novembre 1973.

Res A 269 (VIII), Recommendation for skippers of fishing vessels on mesuring a vessel's endurance in conditions of ice formation, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session le 20 novembre 1973.

Rés A 925 (22), Entrée en vigueur et mise en œuvre du Protocole de Torremolinos de 1993 et de la Convention STCW-F de 1995 adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session le 29 novembre 2001

Rés A 1003 (25), Entrée en vigueur et mise en œuvre du Protocole de Torremolinos de 1993, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-cinquième session le 29 novembre 2007

A.15- POLLUTION MARINE

Rés A 81 (IV), Adoption du Code maritime international des marchandises dangereuses, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 novembre 1965

Rés A 85(IV), Prevention of pollution of the sea by agents other than oil, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 septembre 1965

Rés A 176 (VI), Pollution marine, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 21 octobre 1969

Rés 85(IV), Prévention de la pollution des mers par des agents autres que les hydrocarbures, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 27 septembre 1965

Rés A 297(VIII), Création du Comité de protection du milieu marin ; résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session le 23 novembre 1973

Rés A 175 (VI), Amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des mers par les hydrocarbures adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 21 octobre 1969

Rés A 232 (VII), Amendements à la Convention internationale pour la prévention de la pollution des mers par les hydrocarbures, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971

Rés. 46(30), Mesures visant à limiter les incidences potentiellement néfastes de l'utilisation de composés tributylstanniques dans les peintures antisalissure, adoptée par le CPMM lors de sa trentième session le 16 novembre 1990

LEG 78/11, Rapport du comité juridique sur les travaux de sa soixante-dix-huitième session, le 2 novembre 1998

Rés A 895 (21), Systèmes antisalissure utilisés sur les navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt et unième session le 25 novembre 1999

Rés MEPC 102(48), Directives pour les visites et la délivrance des certificats concernant les

systèmes antisalissure sur les navires, adoptée par le CPMM lors de sa quarante-huitième session, le 11 octobre 2002

Rés MEPC 104 (49), Directives pour un bref échantillonnage des systèmes antisalissure sur les navires, adoptée par le CPMM lors de sa quarante-neuvième session le 18 juillet 2003

Rés MEPC 105 (49), Directives pour l'inspection des systèmes antisalissure sur les navires, adoptée par le MEPC le 18 juillet 2003

A.15- POLLUTION DE L'ATMOSPHERE PAR LES NAVIRES

A 719 (17), Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-septième session le 6 novembre 1991

MEPC 53-4-4, Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires- proposition visant à entamer un processus de révision de l'Annexe VI de la Convention MARPOL, document présenté lors de la cinquante-troisième session du CPMM le 15 avril 2005

MEPC 53-24, Rapport du Comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa cinquante-troisième session, déposé par le Secrétariat le 25 juillet 2005

MEPC 57/4/36, Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, Document présenté par le BIMCO lors de la cinquante-septième session du CPMM le 22 février 2008

MEPC 58/4/16, Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, Document proposé par l'Allemagne, l'Australie, le Canada, le Danemark, les Etats-Unis, les Iles Marshall, le Japon, la Norvège et le Panama, lors de la cinquante-huitième session du CPMM le 1^{er} août 2008

MEPC 59-4-7, Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires, Deuxième étude de l'OMI sur les gaz à effet de serre (2009), note du Secrétariat présentée le 9 avril 2009

MEPC 59-24, Rapport du Comité de protection du milieu marin, présenté le 27 juillet 2009

MEPC 1-Circ 683, Directives pour l'élaboration d'un plan de gestion du rendement énergétique du navire (SEEMP), 17 août 2009

MEPC 59/4/25, Prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires : aspects positifs d'un système mondial d'échange de droits d'émission destiné aux transports maritimes internationaux, document présenté par l'Allemagne, la France et la Norvège devant la cinquante neuvième session du Comité de protection du milieu marin, le 8 mai 2009

C.ES.25-8, Rapport du Comité de protection du milieu marin, Note du Secrétariat présentée le 9 septembre 2009

A.16- RECYCLAGE DES NAVIRES

MEPC 43/18/6, Programme du Comité et de ses organes subsidiaires : démolition de navires, déposé par Greenpeace international et la CISL pour la quarante-troisième session du CPMM le 2 avril 1999

MEPC 44/20, Rapport du Comité de protection du milieu marin sur les travaux de sa quarante-quatrième session, 12 avril 2000

Rés A 962 (24), Directives de l'OMI sur le recyclage des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-troisième session le 5 décembre 2003

MEPC 51/3, Recyclage des navires, coopération inter organisations, note déposée par le Secrétariat le 22 janvier 2004

MEPC 51/22, Rapport du Comité de la protection du milieu marin sur les travaux de sa cinquante et unième session, 5 avril 2004

Rés A 981 (24), Nouvel instrument ayant force obligatoire sur le recyclage des navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 1 décembre 2005

SR/CONF/45, Convention internationale de Hong-Kong pour le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires, 15 mai 2009.

A.17- SURETÉ MARITIME

Rés A 461 (XI), Barratry and unlawful seizure of ships and their cargoes, adoptée par l'Assemblée lors de sa onzième session le 15 novembre 1979

Rés A 504 (XII), Barratry, unlawful seizure of ships and their cargoes and other forms of maritime fraud, adoptée par l'Assemblée lors de sa douzième session le 20 novembre 1981

Rés A 545 (13), Mesures pour prévenir les actes de piraterie et de vol à main armée contre les navires, adoptée par l'Assemblée lors de sa treizième session le 17 novembre 1983

Rés A 924 (22), 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, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-deuxième session, le 20 novembre 2001

LEG 93-12-1, Délits commis en mer : projet de directives pour l'élaboration d'une législation nationale, présenté lors de la quatre-vingt-treizième session du Comité juridique le 15 août 2007.

MSC 84-17-6, Piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires : observations concernant la notification des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires et la conduite d'enquête à leur sujet, document présenté par le BIMCO lors de la quatre-vingt-quatrième session du CSM le 17 mars 2008

Res 1026 (26), Actes de piraterie et vols à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session le 3 décembre 2009

A.18- TRAFIC DE STUPÉFIANTS

Rés A 872 (20), Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 5 décembre 1997

MSC69/INF.32, Liste des documents parus à l'occasion de la soixante et unième session du CSM, le 25 mars 1999

FAL 32/WP.3, Rapport du trafic illicite de drogues et de lutte contre ce trafic : questions de facilitation, Interface Navire/Port, présenté lors de la trente-deuxième session du Comité FAL le 6 juillet 2005

Rés A 985 (24), Révision des Directives pour la prévention et l'élimination de l'introduction clandestine de drogues, de substances psychotropes et de précurseurs à bord des navires effectuant des voyages internationaux (Résolution A 872(20)), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 1 décembre 2005

A.19- TRAFICS DE MIGRANTS

LEG 96/W.P.4, Projet de rapport du Comité juridique sur les travaux de sa quatre-vingt-

seizième session, présenté le 8 octobre 2009

MSC.1/Circ.1283, Directives facultatives sur les aspects liés à la sûreté de l'exploitation des navires qui ne relèvent pas du champ d'application du chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et du Code ISPS, le 22 décembre 2008

Rés A 773 (18), Application de la sauvegarde de la vie humaine en mer par la prévention et la suppression des pratiques dangereuses associées au trafic d'étrangers par mer, adoptée par l'Assemblée lors de sa dix-huitième session le 4 novembre 1993

Rés A 867 (20), Lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 27 novembre 1997

Rés. A 871 (20), Directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingtième session le 5 décembre 1997

C82/3, Examen des rapports du comité de la sécurité maritime, présenté le 2 février 1999 devant la quatre-vingt-deuxième session du Conseil

Rés A 1027 (26), Application et révision des directives sur le partage des responsabilités pour garantir le règlement satisfaisant des cas d'embarquement clandestin (Resolution A 871 (20)), adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-sixième session, le 18 janvier 2010

A.19- SAUVETAGE

MSC/Circ.63, Manuel de recherche et sauvetage des navires de commerce, 16 juin 1969

SYSTEMES DE DETRESSE

Rés A 229 (VII), Manuel de recherche et sauvetage des navires de commerce, adoptée par l'Assemblée lors de sa septième session le 12 octobre 1971

Rés A 283(VIII), Recommandation pour le développement de systèmes de détresse, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session le 20 novembre 1973

MSC 80/5/8, Mesures pour renforcer la sûreté maritime, identification et suivi des navires à grande distance, Document présenté par les États-Unis le 4 mars 2005

A.20- VRAQUIERS

Rés A 82 (IV), Approbation du Code de bonne pratique pour les navires vraquiers, adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session, le 28 septembre 1965

Rés A 167 (ES IV), Recommandations sur la stabilité à l'état intact pour les navires à passagers et les navires de charge d'une longueur inférieure à cent mètres, résolution adoptée par l'Assemblée lors de sa quatrième session le 28 novembre 1968

Rés. A 185 (VI), Application des dispositions de la Convention en matière de transport de grains pour les navires inférieurs à cinq cents tonnes de jauge brut, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 20 octobre 1969

Rés A 53 (III), Réunion d'une conférence internationale pour l'adoption d'une convention des lignes de charge, adoptée par l'Assemblée lors de sa troisième session le 24 octobre 1963

Rés C2 (VI), Convention internationale des lignes de charge, adoptée lors de la sixième session du Conseil le 21 février 1962

A.21- ZMPV (PSSA)

Rés. A 982 (24), Directives révisées pour l'identification et la désignation des zones maritimes particulièrement vulnérables, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 1^{er} décembre 2005

Rés A977 (24), Organisation du trafic maritime, adoptée par l'Assemblée lors de sa vingt-quatrième session le 27 janvier 2006)

MEPC 171(57), Désignation du monument national de Papahānaumokuākea comme zone sensible particulièrement vulnérable, résolution adoptée par le CPMM lors de sa cinquante-septième session le 4 avril 2008

MEPC 59/20/7 Programme de travail du Comité et de ses organes subsidiaires, Règles obligatoires sur la navigation dans les eaux polaires, Document présenté par le Fonds mondial pour la nature (WWF) devant le CPMM lors de sa cinquante-neuvième session le 22 mai 2009

MEPC 43/6/2, Identification et protection des zones spéciales et des zones maritimes particulièrement vulnérables. Relation entre la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer et les Directives de l'OMI pour la désignation de zones spéciales et l'identification des zones maritimes particulièrement vulnérables, Document présenté par la Division des affaires maritimes et du droit de la mer du Bureau des affaires maritimes de l'Organisation des Nations Unies présenté lors de la 43^{ème} session du CPMM, le 31 mars 1999.

A.22- AUTRES

Rés A 108 (ES III), Amendements au chapitre II de la Convention SOLAS 1960, adoptée par l'Assemblée lors de sa troisième session extraordinaire, le 30 novembre 1966

A 113 (V) Code international des signaux révisé, adoptée par l'Assemblée lors de sa cinquième session le 25 octobre 1967

Rés C36 (XX), Conteneurs, adoptée par le Conseil lors de sa vingtième session le 22 mai 1968

Rés A 174 (VI), Amendements à la Convention SOLAS 1960, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 21 octobre 1969

A 187(VI) Procédure d'amendement et de mise à jour du code international des signaux, adoptée par l'Assemblée lors de sa sixième session le 28 octobre 1969

Rés A 202 (VIII), Conférence internationale sur les transports spéciaux de navires à passagers, 1971, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième conférence, le 6 octobre 1971

Rés A 263 (VIII), Amendements aux chapitres II, III, IV de la Convention SOLAS, 1960, adoptée par l'Assemblée lors de sa huitième session le 20 novembre 1973

LEG/ CONF/17/3, Examen du projet de protocole de 2010 à la Convention internationale de 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, Document déposé par le Secrétariat en vue de la Convention internationale sur la révision de la Convention HNS, le 5 octobre 2009

MSC 267 (85), Adoption du code de stabilité à l'état intact, adoptée par le Comité de sécurité maritime le 4 décembre 2008

MSC 86/WP.3, Champ d'application des amendements apportés à la Convention SOLAS et à des instruments rendus obligatoires en vertu de celle-ci, Note du Secrétariat pour la quatre-vingt-sixième session du CSM déposée le 27 mai 2009

MSC 86-26 add 2, Rapport du Comité de la sécurité maritime sur les travaux de sa quatre-vingt-sixième session, émis le 25 juin 2009

SLF53/13, Examen des interprétations uniformes de l'IACS présentée par l'IACS lors de la cinquante-troisième session du Sous-comité de la stabilité et des lignes de charge et de la sécurité de la navigation de pêche, le 11 janvier 2010

B-DISOURS SECRÉTAIRE GÉNÉRAL

IMO new developments on the Way, discours de William O. Neil, alors Secrétaire général de l'OMI, lors de la Conférence maritime de Chypre, le 22 septembre 2003

Discours prononcé en décembre 2004 à l'occasion de la cinquantième session du CPMM, relatifs aux propositions d'accélération de l'élimination des pétroliers à simple coque, www.imo.org

Pleins feux sur la sûreté maritime, Journée de la mer 2004, www.imo.org (consulté en juin 2010)

IMO International Maritime law institute, 2005, Discours prononcé à Malte le 14 mai 2005, www.imo.org, (consulté en février 2010)

International shipping-carrier of world trade, Journée mondiale de la mer 2005, www.imo.org (consulté en juin 2010)

Coopération technique : réponse de l'OMI au Sommet mondial de 2005 , Journée mondiale de la mer 2006, www.imo.org, (consulté en juin 2010)

Réponse de l'OMI aux défis environnementaux actuels, Journée mondiale de la mer 2007, www.imo.org (consulté en juin 2010).

OMI : 60 ans au service du transport maritime ; Journée mondiale de la mer 2008, www.imo.org (consulté en juin 2010)

IMO new developments on the Way, discours de William O. Neil, alors Secrétaire général de l'OMI, lors de la Conférence maritime de Chypre, le 22 septembre 2003

C-REFLETS DE L'OMI (en accès libre sur le site www.imo.org)

L'OMI 1948- 1958 : une longue évolution, *Reflets de l'OMI*, 1998

Les cinquante premières années de l'OMI, *Reflets de l'OMI*, 1998

L'OMI et la sécurité des vraciers, *Reflets de l'OMI*, 1999

La convention SOLAS : convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, *Reflets » de l'OMI*, 1998

D-IMONEWS

PLAZA (F.), « Port state control: towards global standardization », *IMO News*, n°1, 1994.

HEIKE (H), « The work of the sub-committee on flag state implementation », *IMO News* n°4, 1999.

VALKONEN (H.), « The culture of safety at sea», *IMO News*, n° 4, 2001.

MITROPOULOS (E.), « Sustainable development- a record to be proud of », *IMO News*, issue 1, 2005.

DIMAKOPOULOS (S.), « The IMO's work on ship recycling », *IMO News*, n°2, 2005.

« Implementation of IMO standards-the Key to Success », *IMONews*, n°3, 2003

« New role proposed for IMO in developing gold-based new ship standards », *IMO News*, n°3, 2003.

« October conference to revise key security instruments », *IMO News*, n°3, 2005, p. 8

« Revised treaties to address unlawful acts at sea adopted at international conference », *IMO News*, n°4, 2005

« Technical Cooperation », *IMO News*, n°1, 2008.

« IMO : 60 years in the service of shipping », *IMO News*, 2008 ; n° 3.

« The Cook Islands becomes 168th IMO Member state, *IMO News*, n°3, 2008.

« IMO's longest serving secretaries-general, *IMO news*, n° 3 2008.

YOUNG (C.), *Handbook on implementing international maritime safety conventions through national legislation*, préparé par le Secrétariat de l'OMI

VII- DOCUMENTS ORGANISATIONS A VOCATION UNIVERSELLE

A-NATIONS UNIES

Convention de Vienne sur le droit des traités, faite à Vienne le 23 mai 1969, entrée en vigueur le 27 janvier 1980 Nations Unies, *Recueil des traités*, vol. 1155

Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, Genève, 7 février 1986, non entrée en vigueur, in *Droit international de l'environnement- Traité multilatéraux*, Editions Kluwer, I/99, 982 : 92/001.

FCCC/INFORMAL/83, *Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques*, Nations unies, 1998,
<http://unfccc.int/resource/docs/convkp/kpfrench.pdf>

A.1- ASSEMBLÉE GÉNÉRALE DES NATIONS UNIES

A/RES/2625(XXV) Déclaration des principes de droit international touchant les relations amicales et la coopération entre les Etats conformément à la Charte des Nations Unies, 24 octobre 1970

A/RES/44/211, Examen triennal d'ensemble des orientations des activités opérationnelles de développement du système des Nations Unies, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies, le 22 décembre 1989

A/ RES/54/33, Résultat de l'examen par la Commission du développement durable du thème officiel sectoriel « océans et mer : coordination et coopération internationales, 24 novembre 1999.

A/RES/55/2, Déclaration du Millénaire, adoptée par l'Assemblée des Nations Unies le 13 septembre 2000.

A/RES/56/12, Océans et le droit de la mer, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 28 novembre 2001

A/RES/56/1, Condamnation des attaques perpétrées aux Etats-Unis d'Amérique, adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies le 18 septembre 2001.

A/59/63, Les Océans et le droit de la mer, Groupe consultatif sur l'application par les États du pavillon (rapport du Secrétaire général), 5 mars 2004

A/RES/60/30, Les océans et le droit de la mer, adoptée par l'Assemblée générale le 29 novembre 2005.

A/63/174, Rapport sur les travaux du Processus consultatif officieux ouvert à tous sur les océans et le droit de la mer à sa neuvième réunion. Lettre datée du 25 juillet 2008 adressée au Président de l'Assemblée générale par les coprésidents du Processus consultatif.

A/RES/64/66, Les océans et le droit de la mer, Rapport du secrétaire général des Nations Unies, 29 novembre 2009

A.2- CONSEIL DE SÉCURITÉ

Rés 1368 (2001), Condamnation des attentats perpétrés aux Etats-Unis, adoptée par le Conseil de sécurité le 12 septembre 2001.

Rés 1373 (2001), création du Comité contre le terrorisme (CCT), adoptée par le Conseil de sécurité le 28 septembre 2001.

A.3- AUTRES ORGANES CENTRAUX DES NATIONS UNIES

JIU/REP/84, Rapport commun de l'ECOSOC, du Comité administratif de coordination et du Comité de programme et de coordination, 18 février 1984

OMAOC/WIII AG08/2, treizième session de l'asse JU/REP/2007/7, Examen de la gestion et de l'administration de l'Organisation maritime internationale, établi par INOMATA (T.) et VISLYKH (V.), Corps commun d'inspection, Genève 2007, p. 25mlée générale, Dakar 2008

Résultats du Partenariat mondial pour la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, Rapport du groupe de réflexion sur le retard pris dans la réalisation des objectifs du Millénaire pour le développement, 2008.

A.4- CNUCED

TD/B/C.4/AC.8/22, Examen de la portée de la révision de la Convention internationale pour l'unification de certaines règles sur la saisie conservatoire des navires de mer, CNUCED, Note du secrétariat, Bruxelles, le 10 mai 1952

UNCTAD/ SDTE/TLB/2004/1, Container security: major initiatives and related international developments, rapport du Secrétariat, 26 février 2004.

UNCTAD/SDTE/TLB/2007/1, ISPS Code Implementation, Costs and relating financing, 14 mars 2007.

Le guide de la coopération technique de la CNUCED : Renforcement des capacités en matière de commerce et de développement depuis 1964, Conférence des Nations Unies sur le Commerce et de Développement, Genève, 2006

UNCTAD/RMT/2009, *Etude sur les transports maritimes*, Rapport du Secrétariat de la CNUCED, NewYork-Genève, 2009, 198p.

A.5- OIT/BIT

Déclaration concernant les buts et les objectifs de l'Organisation internationale du travail, adoptée le 10 mai 1944 lors de la vingt-sixième session de la conférence générale de l'Organisation internationale du travail réunie à Philadelphie, <http://www.ilo.org> (consulté en juin 2010)

GB. 277/LILS/2, « Améliorations possibles des activités normatives de l'OIT », Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail, mars 2000

BIT Rapport I (1A), *Adoption d'un instrument consolidé regroupant les normes du travail maritime*, Genève, 2006

B 297/19/3, Troisième rapport supplémentaire du Directeur général du BIT : faits nouveaux concernant la rédaction d'un instrument obligatoire sur la démolition/ le recyclage des navires, Genève, novembre 2006

GB. 298/ LILS/4, Improvements in the standards related activities of the ILO frome Strategy to implementation, Commission des questions juridiques et des normes internationales du travail, mars 2007, www.ilo.org (consulté en juin 2010)

« *Le rôle de l'OIT en matière de coopération technique : promouvoir le travail décent par des programmes de terrain et par pays* », BIT, Conférence internationale du travail,

quatre-vingt-quinzième session 2006, Rapport VI, Genève, 115p

B- Autres

B.1- ISO

ISO 15401 (2000), Navires et technologie maritime vraquiers qualité de construction de la structure de la coque, ISO 8468 2007,- Navires et technologie maritime- Aménagement de la passerelle d'un navire et disposition de ses équipements annexes- Exigences et directives, www.iso.org (consulté en juin 2010).

ISO 15849, Lignes directrices pour la mise en œuvre d'un système de management d'une flotte par réseau pour que les propriétaires de navires tiennent à jour leur système au fil des changements technologiques rapides. www.iso.org (Consulté en juin 2010).

B.2- OCDE

OCDE, *Les pavillons de complaisance*, Comité des transports maritimes, Paris, 1971,

OCDE/GD (96)4, *Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'observation des règles et des normes internationales en vigueur*, Paris, 1996.

OCDE, *Des partenaires dans l'action pour le développement : les organisations non gouvernementales*, Paris, 1998.

OCDE, *La navigation sous normes : le coût pour les utilisateurs*, Paris, 2001.

OCDE, *Cost savings stemming from non-compliance with international environmental regulations in the maritime sector*, Paris, 2002.

OCDE, *Propriété et contrôle des navires*, Comités des transports maritimes, Paris, 2003.

VIII- DOCUMENTS UNION EUROPÉENNE

Traité sur l'Union européenne signé à Maastricht, JOCE, 29 juillet 1992

Traité modifiant le traité sur l'Union européenne, Amsterdam, JOCE, 10 novembre 1997

Traité de l'Union Européenne, JOUE, 9 mai 2008.

Traité de Fonctionnement de l'Union Européenne, JOUE du 9 mai 2008

Règlement CEE n°954/79 ratification par les États membres de la Convention des Nations Unies relative à un code de conduite des conférences maritimes ou l'adhésion de ces membres à la Convention adopté le 17 mai 1979

Règlement CEE n°4055/86 du Conseil (portant application du principe de la libre prestation des services aux transports maritimes entre États membres et entre États membres et pays tiers), 22 décembre 1986.

Règlement CEE n 4056/86 du Conseil (déterminant les modalités d'application des articles 85 et 86 du Traité aux transports maritimes), 22 décembre 1986.

Règlement CEE n°4057/86 du Conseil (relatif aux pratiques tarifaires déloyales dans les transports maritimes), 22 décembre 1986.

Règlement CEE n°4058/86 du Conseil (concernant une action coordonnée en vue de

sauvegarder le libre accès au trafic transocéanique), 22 décembre 1986.

COM 1993/66, Pour une politique commune de la sécurité maritime, Communication de la Commission du 24 février 1993

COM (2000)142, Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur un premier train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier Erika du 21 mars 2000

COM(2000)802, Communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen sur un deuxième train de mesures communautaires en matière de sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier Erika du 10 décembre 2000

COM(2001)370, Politiques et transports à l'horizon 2010 : l'heure des choix, Livre blanc du 12 septembre 2001

Règlement CE n° 417/2002 du Parlement européen et du Conseil, du 18 février 2002, relatif à l'introduction accélérée des prescriptions en matière de double coque ou de normes de conception équivalente pour les pétroliers à simple coque et abrogeant le règlement (CE) n°2978/94 du Conseil, Journal officiel L 64 du 7 mars 2002 modifié par le Règlement (CE) n° 1726/2003 du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2003, journal officiel L 249 du 10 10 2003

Décision n° 2002/762/CE du Conseil du 19 septembre 2002 autorisant les Etats membres à signer et à ratifier dans l'intérêt de la communauté européenne la Convention internationale de 2001 sur la responsabilité pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (Convention « hydrocarbures de soute ») ou à y adhérer.

COM(2002)595, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil du 20 novembre 2002 « Une stratégie européenne pour réduire les émissions atmosphériques des navires de mer.

COM(2002)681, Communication de la Commission au Parlement européen et au Conseil sur le renforcement de la sécurité maritime suite au naufrage du pétrolier Prestige, 3 décembre 2002.

Directive 2002/62/CE portant neuvième adaptation de l'annexe 1 de la directive 46/769/CE du conseil concernant le rapprochement des dispositions législatives, réglementaires et administratives des Etats membres relatives à la limitation de la mise sur le marché et de l'emploi de certaines substances et préparations dangereuses (composés organostanniques).

(2003/2235(INI)), Projet de rapport sur le renforcement de la sécurité maritime, Commission temporaire sur le renforcement de la sécurité maritime, 13 février 2004.

Directive 2004/201/CE, Directive établissant un système de quotas d'émission de gaz à effet de serre dans la Communauté au titre des mécanismes de projet du protocole de Kyoto du 14 octobre 2004.

COM(2005)585, Troisième paquet de mesures législatives en faveur de la sécurité maritime dans l'Union européenne, 23 novembre 2005.

COM(2005)586, Directive du Parlement européen et du Conseil concernant le respect des obligations des États du pavillon, du 23 novembre 2005

Directive 2005/33/CE du Parlement européen et du Conseil, du 6 juillet 2005 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins

COM (2006)275, Vers une politique maritime de l'Union : une vision européenne des

océans et des mers, Livre vert du 7 juin 2006

COM (2007)575, Une politique maritime intégrée pour l'Union Européenne, Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil au Comité économique et social et au Comité des régions, 10 octobre 2007.

PE-CONS 3696/07, Projet de Directive sur la qualité de l'air ambiant et un air plus propre pour l'Europe, 28 mars 2008.

COM (2008)767, Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions du 19 novembre 2008 intitulée « Une stratégie de l'Union européenne pour l'amélioration des pratiques de démantèlement des navires

Directive 2009/15/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 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

Directive 2009/29/CE, Directive afin d'améliorer et d'étendre le système communautaire d'échange de quotas d'émission de gaz à effet de serre du 23 avril 2009.

Directive 2009/30/CE, Directive en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre modifiant la **Directive 1999/ 32/CE** du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieur et abrogeant la Directive 93/12/CEE, adoptée le 23 avril 2009.

IX- DOCUMENTS NATIONAUX

A- Australie

Australian Maritime Safety Authority (AMSA), Particularly sensitive Sea Areas, March 2006

B- États-Unis

Oil Pollution Act, 18 août 1990, <http://epw.senate.gov/opa90.pdf> (consulté en juin 2010)

The role of the United States coast guard in the International Maritime Organization before the subcommittee on coast guard and maritime transportation committee on transportation and infrastructure house of representatives, Department of transportation US Coast Guard statement of Rear Admiral Robert C North, 25 juin 1998, www.uscg.mil (consulté en juin 2010)

C- France

Loi n°51-404 du 11 avril 1951, autorisation de ratification de la Convention signée à Genève du 6 mars 1948 sur l'Organisation consultative intergouvernementale de la navigation maritime, JORF du 12 avril 1951 page 3596

Décret n° 58-905 du 27 septembre 1958, Publication de la Convention relative à

l'organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime du 6 mars 1948, JORF du 3 octobre 1958, p. 9070

BARRAU (A.), *Le renforcement de la sécurité maritime : une ardente et pesante obligation pour l'Europe, Rapport d'information de la délégation de l'assemblée nationale pour l'Union Européenne*, Assemblée nationale, Rapport n° 2537, 2000

BOYER (A.), *Rapport fait au nom de la commission des Affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées sur le projet de loi, adopté par l'Assemblée nationale, autorisant l'adhésion à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*, Sénat, Rapport n° 318, 2007

DE RICHEMONT (H.), *Rapport fait au nom de la mission commune d'information chargée d'examiner l'ensemble des questions liées à la marée noire provoquée par le naufrage de l'Erika, de proposer les améliorations concernant la réglementation applicable et de définir les mesures propres à prévenir de telles situations*, Sénat, n°441, 1999.

DUPRE (J.-P.), *Rapport fait au nom de la Commission des affaires étrangères sur le projet de loi, adopté par le Sénat, autorisant l'approbation du septième protocole additionnel à la Constitution de l'Union postale universelle*, Sénat, n° 164, 2007.

GAUTIER (G.), *Rapport fait au nom des Affaires étrangères de la défense et des forces armées (1) sur le projet de loi adopté par l'Assemblée nationale autorisant l'adhésion au protocole relatif à la Convention internationale de Torremolinos sur la sécurité des navires de pêche*, Sénat, n° 397, 2007.

JOSSELIN (C.), *La sécurité maritime : un défi européen et mondial. Délégation pour UE rapport de l'Assemblée Nationale*, n°1482 5 juillet 1994.

LENGAGNE (G.) et QUENTIN (D.), *Sécurité Maritime en Europe, Commission des affaires économiques*, Assemblée nationale, Rapport n° 644, 2003.

LE PENSEC (L.), *La candidature de Chypre à l'Union Européenne*, Sénat, n°342, 2000.

ODUDIN (J.), *Politique des transports : l'Europe en retard*, Sénat, n° 300, 2000.

PAUL (D.), *Les Ports européens face aux dérives de la déréglementation*, Délégation pour l'Union Européenne, 2002

DANIEL (P.) et LE DRIAN (J.Y.), *La sécurité maritime des produits dangereux ou polluants*, Assemblée Nationale, n°2535, 2000

LE PENSEC (L.) et PINON (H.), *Analyse stratégique : âge et durée de vie des navires*, 31 mars 2007, <http://www.etude-agedesnavires.com>, (Consulté en juin 2010)

MENARD (C.), *Rapport d'information déposé en application de l'article 145 du règlement par la Commission de la défense nationale et des forces armées sur la piraterie maritime*, Assemblée nationale, n° 1670, 2009.

VAUZELLE (M.), *Rapport fait au nom de la Commission des affaires étrangères sur le projet de loi n° 611 autorisant l'adhésion à la Convention internationale pour le contrôle et la gestion des eaux de ballast et sédiments des navires*, Assemblée nationale, Rapport n°786, 2008.

Rapport 2007 de la mission interministérielle portant sur le démantèlement des navires civils et militaires en fin de vie (MIDN), mars 2007, www.sgmer.gouv.fr/IMG/pdf/2007-

[04-17 - Rapport de la MIDN.pdf](#)

Groupe POSEIDON, Centre d'analyse stratégique, Secrétariat général de la mer, *Une ambition maritime pour la France*, décembre 2006.

Rapport fait au nom de la Commission d'enquête sur la sécurité du transport maritime des produits dangereux ou polluants, enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 5 juillet 2000, p. 17, www.equipement.gouv.fr (Consulté en juin 2010)

D- Royaume-Uni

Rapport Carver, Safety aspect of ship design and technology, Select Committee of Sciences and technology, House of Lords, 1992

Places of refuge in the United Kingdom: an overview; <http://www.mcga.gov.uk> (consulté en juin 2010).

X- JURISPRUDENCE

A- Jurisprudence internationale

CIJ, Affaire des pêcheries anglo-norvégiennes, *Recueil des arrêts, avis consultatifs et ordonnances*, 1951, pp. 116-206.

CIJ, Avis consultatif du 8 juin 1960, *CIJ, Recueil 1960*, p. 150.

CIJ, arrêt du 25 septembre 1995, affaire du projet Gabvikovo-Nagymaros, (*Hongrie c./ Slovaquie*), para 140.

B- Jurisprudence européenne

CJCE, 16 juillet 1956, Fédéchar, aff. 8/55. *Rec. 1955/ 56*.

CJCE, 5 février 1963, Van gend et Loos, *Aff. 26/62, Rec.3*.

CJCE, 15 juillet 1964, Flaminio Costa c. Enel, *Aff. 6/64, Rec.1141*.

CJCE, 4 avril 1974, Commission c/France, aff. 167/73, *Rec. 717*.

CJCE, 23 mars 2004, France C/ Commission, *Aff. C 233/02, Rec.2004*.

CJCE, 3 juin 2008- Arrêt du 3 juin 2008, Affaire C- 308/06- Validité de la directive 2005/35, www.curia.europa.eu (consulté en juin 2010).

CJUE, 12 février 2009, Commission c.République hellénique, Affaire C45/07, www.curia.europa.eu (consulté en juin 2010)

XI- PRESSE

A- LE MARIN

BRITZ (C.), « Paquet Érika III : le bras de fer entre les députés et les États membres se confirme », 26 septembre 2008.

DURAND (J.F.), « Le contraignant OPA des américains », 1^{er} mars 1996

NEIL (W.O.), « L'Europe se retrouve autour de Solas 90 », 1^{er} décembre 1995

« Les pétroliers à « double coque » : une solution bonne mais perfectible », 1^{er} mars 1996

La communauté européenne et transport maritime : la longue marche », hors série, novembre 1996.

« L'OMI l'œil maritime de l'ONU », 23 janvier 1998.

« Les capitaines, le brevet STCW 95 obligatoire », 12 octobre 2001.

« OMI, vers une loi contre l'abandon des marins », 19 octobre 2001

« L'Asie toujours devant le reste du monde », 19 octobre 2001

« Dossier sécurité », 30 novembre 2001.

« Formation d'inspecteurs de sécurité maritime », 16 novembre 2001.

« Accord minimal sur le paquet Erika III », 17 octobre 2008

« Les armateurs veulent que le dossier reste à l'OMI », 14 juillet 2009

B- Lloyd's List

MITROPOULOS (E.), « United we stand, focused and relevant we remain », 29 janvier 2008

« Maersk executive warns on security-induced bottleneck », septembre 2002.

« Lines take on extra staff to cope with US cargo clamp », 5 mars 2003.

« Brussels bid for seat at IMO collapses in political disarray », 24 juin 2005

« IMO urges end to unilateral ship emission rules », 17 avril 2007

C- DIVERS

BOITEUX (L.-A.), « Pavillons de complaisance et pavillons de nécessité », *JMM*, 30 août 1962, p.1851.

CARROUE (L.), Ces espaces hors la loi du transport maritime, *Le monde diplomatique*, février 2000.

COUMA (T.), « Détroits de Malacca et de Singapour: renforcement de la coopération pour garantir la sécurité de la navigation maritime et de la protection de l'environnement », *Sentinelle*, 8 octobre 2006, <http://www.sfdi.org> (consulté en juin 2010)

DUQUERROY (M), « Les DST européens, pour une mer plus sûre », *La lettre du SHOM*, Lettre n° 20

GIANNI (M.), *Real and Present Danger: Flag State failure and Maritime Security and Safety*, WWF & ITF, juin 2008

KRUSSE (T.), « The role of IALA », *Bulletin de AISM*, 1996/2

LE GOUARD (Y.), « La convention SOLAS : un recueil au service de la sécurité », *JMM*, 23 janvier 1998, n° 4075, p. 153

LAUBSTEIN (K.), « The year that's passed, the year to come », *WMUNews*, May 2007, p. 6

MEUNIER (C.) et ZEROUAL (T.), « Transport durable et développement économique, 13 décembre 2006 », disponible sur le site développement durable et territoires, www.developpementdurable.revues.org (consulté en juin 2010)

OLLU (J-J), « Accords de Malaga pour faire évoluer le droit international ? », *JMM*, 31 janvier 2003

ROUILLER (J.), « La sauvegarde de la vie humaine en mer », *JMM*, 1960, p. 58

VILLE (C.), *AISM 1957-1990, 33 ans de coopération internationale*, Publication de l'AISM, France, 1991

WOODYARD (D.), « Pursuing a proactive ship safety approach », *BIMCO Review* 2001, pp.116-119

« L'OMCI adapte ses structures pour répondre aux exigences actuelles », *Chroniques de l'ONU*, juillet 1976, volume 13

« Les progrès de l'automatisation des navires », *Navires, ports et chantiers*, vol. 42, n° 492, 1991, pp. 483-484

« Navires sous normes: ça risque de "décoiffer" », *JMM*, 20 juin 1997

« A new way of thinking-FSA rewrites the rulebook », *Fairplay*, 19 novembre 1998, pp 28-30

« Propos du représentant permanent de la France à l'OMI recueillis par Amarres », La lettre interne de la direction des affaires maritimes et des gens de mer, n° 59, mars 2003

« IMO loses its prestige in Europe », *Fairplay*, 20 février 2003

« IP/03/1667, Sécurité maritime : l'OMI instaure de nouvelles règles mondiales en matière de double coque pour se rapprocher des nouvelles règles de sécurité de l'UE, 5 décembre 2003. EU versus IMO: which way now for tankers », *Shiprepair and conversion technology*, 3^{ème} numéro, 2003

« Double hulls, double standards- bunkers fuel twin-skin debate », *Fairplay*, 9 janvier 2003

« China slams FOC safety record », *Fairplay*, 27 juin 2007

XII- RENCONTRES ET SEMINAIRES

MARCANTETTI (A.), *Des navires inférieurs aux normes aux pavillons dits de complaisance*, Institut méditerranéen des transports maritimes, 23 juin 1977, Marseille

RAAYMAKERS (S.), « The ballast water problem : global ecological, economic and human health impacts », *Paper presented at the RESCO/ IMO Joint seminar on tanker ballast Water Management and Technologies*, Dubai ; United Arab Emirates, du 16 au 18 décembre 2002

ZHU (J.), « Asia and IMO technical cooperation », *The East Asian Seas Congress*, PUTRAJAYA , Malaisie, 2003

« International workshop on goal-based standards», Crête, Octobre 2005, 5th electronic edition of the thematic network

« International shipping-carrier of world trade», J/ 9015, World Maritime Day 2005

« Enhancing safety, security and environmental protection», Jakarta meeting on straits of Malacca and Singapore, 7 septembre 2005, www.imo.org (consulté en juin 2010)

« Kuala Lumpur statement on enhancement of safety, security and environmental protection in the straits of Malacca and Singapore», IMO/KUL 1/4, du 20 septembre 2006

« Saferseas 2007 : Pour des mers plus sûres et plus propres », Colloque tenu du 9 au 12 octobre 2007 à Brest

« *Classification Societies live on their reputation. Acceptance of their technical work can only be maintained by continuously proving integrity and competence.* », IACS Code of ethics (Rev 12, Fev 2006), www.iacs.uk.org , (consulté en juin 2010).

Rapport annuel de *l'international Transport Workers' federation* « Campaign against flag of convenience and substandard shipping», 2004

Model national law on acts of piracy and maritime violence, CMI yearbook, 2000, Singapore II, Document for the conference, www.comitemaritime.org (consulté en juin 2010)

XIII- SITE INTERNET

A- SITE INTERNET INSTITUTIONNEL

www.un.org	Organisation des Nations Unies
www.imo.org	Organisation maritime internationale
www.ilo.org	Organisation internationale du travail
www.unctad.org	Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
www.ioc-unesco.org	Commission intergouvernementale de l'océanographie
www.unhcr.fr	Agence des Nations Unies pour les réfugiés
www.unfccc.int	Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
www.imf.org	Fonds monétaire international
www.iso.org	Organisation internationale de normalisation
www.gesamp.org	Groupe d'experts sur les aspects scientifiques de la protection du milieu marin
http://www.rempec.org/	Centre régional Méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la Pollution Marins accidentelle
http://cep.unep.org/racrempeitc	Régional marine pollution emergency Information and Training Center for the Wider Caribbean
http://pemsea.org/	Partnership in environmental management for the seas of East Asia
http://globallast.imo.org/	Programme pour la gestion des eaux de ballast
www.parismou.org	Memorandum de Paris sur le contrôle par l'Etat du port
www.equipement.gouv.fr	Ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer
http://www.amsa.gov.au/	Autorité australienne de sécurité maritime
www.iacls.uk.org	Association internationale des sociétés de classification
http://www.icc-ccs.org/	Chambre internationale du commerce
www.bimco.org	Baltic and International Maritime Council
www.intertanko.com	
http://www.bic-code.org	Bureau international des Conteneurs et du transport intermodal
http://www.itfglobal.org	Fédération internationale des travailleurs du transport

B- SITES INTERNET D'INFORMATION

www.afri-ct.org	Annuaire français des relations internationales
www.bureauveritas.fr	Bureau Veritas France
www.legifrance.gouv.fr	Le service public de la diffusion du droit
www.cdmt.droit.fr	Centre de droit maritime de l'Université d'Aix en Provence
www.infodoc.unicaen.fr	Université de Caen
www.afcan.org	Association des capitaines de navires
leportique.revues.org	Revue de philosophie et de sciences humaines
www.marisec.org/ics	Chambre internationale du transport et Fédération internationale du transport
www.iddri.org	Institut du développement durable et des relations internationales
www.developpementdurable.revues.org	Développement durable et territoires

TABLE DES MATIÈRES

Remerciements	9
SIGLES, ACRONYMES ET ABRÉVIATIONS	3
TABLE DES ABRÉVIATIONS DES CONVENTIONS OMI	7
GLOSSAIRE	9
INTRODUCTION	1
I- L'internationalisation tardive du droit de la sécurité maritime	5
A- Le développement tardif des règles internationales de navigation	5
B- Le compromis ambigu de la création de l'OMCI	10
II- Les obstacles à la légitimation de la nouvelle institution	15
A- L'importante massification du trafic maritime	16
B- Le déséquilibre institutionnel persistant	20
III- L'engagement salutaire d'un processus de modernisation	22
A- L'engagement difficile des réformes urgentes	22
B- Le maintien nécessaire d'une politique de réforme	27

PARTIE I: PERFECTIONNER LE PROCÉDÉ CONSENSUEL DE PRODUCTION NORMATIVE **35**

TITRE I: LE MAINTIEN D'UN CADRE INSTITUTIONNEL SPÉCIFIQUE	39
CHAPITRE 1 : PRÉSERVER L'UNICITÉ DU RÉSEAU PARTICIPATIF	41
SECTION I- UN RÉSEAU UNIVERSEL D'ÉTATS	41
PARAGRAPHE I- L'ADHÉSION MASSIVE DES ÉTATS	42
A- Le statut de membre à part entière exclusivement reconnu aux États	42
A.1- La procédure d'adhésion en faveur d'une large ouverture	42
A.1.a- Conditions d'attribution du statut de membre à part entière	42
A.1.b- Retrait, exclusion et suspension d'un État membre	45
A.2- Les droits et obligations des États membres	47
B- La progression vers une représentation universelle	51
B.1- Les vagues successives d'adhésion	51
B.2- La représentativité des différents intérêts nationaux	55
PARAGRAPHE II : LA REPRÉSENTATION DÉTERMINANTE DES ÉTATS	60
A- La libre participation au sein des organes pléniers	60
A.1- La libre composition des délégations étatiques	61
A.2- La libre accession des États aux mandats spéciaux	63
B- L'entrée au sein du Conseil et du Secrétariat	63
B.1- L'enjeu stratégique de la représentation au sein du Conseil	64
B.2- Le maintien fondamental de la neutralité au sein du Secrétariat	69
SECTION II : UN RÉSEAU DE COOPÉRATION ÉLARGI	71
PARAGRAPHE I : POUR LE RENFORCEMENT DE SA DIMENSION POLITIQUE	72
A- La coopération en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies	72
A.1- Le rattachement aux organes centraux des Nations Unies	73
A.2- La coordination avec les institutions spécialisées	80
B- La coopération avec les organisations interétatiques en dehors du système des Nations Unies	87
B.1- Le haut degré d'ouverture aux organisations interétatiques	88
B.2- La diversité des organisations interétatiques observatrices	89
PARAGRAPHE II- POUR LE RENFORCEMENT DE SA DIMENSION SOCIALE	96
A- Le rôle participatif des ONG	98
B- La représentation nécessaire de la société industrielle et civile	103
B.1- Les organisations corporatives	104
B.2- Les organisations techniques, savantes et humanitaires	106
CHAPITRE II- AJUSTER LE PROCÉDÉ NORMATIF	111
SECTION I : MAINTENIR LA COHÉRENCE INSTITUTIONNELLE	112
PARAGRAPHE I- FACILITER L'ÉMERGENCE D'UNE POSITION COMMUNE	113
A- Rationalisation nécessaire du cadre de négociation	114
A.1- Évolution de la structure de négociation	114

A.2- Évolution de la planification des travaux	121
B- Rationalisation essentielle des méthodes de travail	125
B.1- Flexibilité de la phase de recherche	125
B.2- Recours aux négociations informelles et exclusion du vote	131
PARAGRAPHE II : FACILITER LA PRISE DE DÉCISION	135
A- L'abandon du système majoritaire	136
B- La prise de décision sans recours au vote	141
B.1- Un système adapté aux travaux de l'OMI	141
B.2- La portée juridique des actes consensuels	144
SECTION II: AFFINER LE CHOIX DES INSTRUMENTS NORMATIFS	146
PARAGRAPHE I- ÉVOLUTION FORMELLE DES INSTRUMENTS NORMATIFS	147
A- L'élargissement de l'éventail conventionnel : une action limitée	147
A.1-Le rôle stratégique de l'OMI pour la négociation des conventions	148
A.2- Le pouvoir délégué à l'OMI pour la modification des conventions	155
B- Le recours au droit mou : une action privilégiée	159
B.1- La diversité avantageuse des actes non-conventionnels	160
B.2- La portée normative limitée des recommandations	164
PARAGRAPHE II- ÉVOLUTION MATÉRIELLE DES INSTRUMENTS NORMATIFS	166
A- Les limites de l'action normative réactionnelle	166
B- Les initiatives prudentes fondées sur l'évaluation du risque	169
B.1-Pour une action normative pragmatique : l'évaluation formelle de sécurité	170
B.2- Pour une action normative performante: les Normes en fonction d'objectifs	173
TITRE II- LA DÉLICATE SYNTHÈSE DES STRATÉGIES PARTICULIÈRES DE SES MEMBRES	177
CHAPITRE I : MAINTENIR LE DIALOGUE ENTRE SES MEMBRES	179
SECTION I : L'ENCHÊVETREMENT DES INITIATIVES PARTICULIÈRES	179
PARAGRAPHE I : DEMARCHE PARALLÈLE DES ACTEURS PUBLICS ET PRIVÉS	179
A- L'influence fondée sur le rôle des différents acteurs	180
A.1- Implication ancienne de l'industrie maritime et des États	181
A.2- Internationalisation des démarches privées et publiques	187
B- L'influence fondée sur les intérêts des différents acteurs	191
B.1- L'opposition des intérêts privés à l'intérêt général	191
B.2- L'apparente conciliation des intérêts divergents	194
PARAGRAPHE II: DÉMARCHE RENFORCÉE DES GROUPES D'INFLUENCE	197
A- La diversité des modèles de coopération	198
A.1- L'adoption d'accords spéciaux	198
A.2- La mise en place de cadres de coopération permanents	200
B- Le cas spécifique de l'Union européenne	202
B.1- La construction d'un ordre juridique autonome	203
B.2- La politique européenne de sécurité maritime	208
SECTION II- LA DÉFINITION D'UNE TACTIQUE DE CONCILIATION	212
PARAGRAPHE I- MAINTENIR L'ACTION COERCITIVE	213
A- La mise en cause du procédé normatif de l'OMI	213
A.1- Les atouts des politiques normatives au sein de l'OIT et de la CNUCED	214
A.2- Les atouts de la politique normative européenne	220
B- La mise en cause du degré de contrainte des normes	223
PARAGRAPHE II- SOUTENIR L'ACTION INCITATIVE	228
A- Acte non contraignants : facteurs de régulation étatique	228
A.1- Une pratique généralisée en droit international	229
A.2- Une pratique adaptée au secteur maritime	234
B- Actes non contraignants : facteurs de régulation par les acteurs privés	236
B.1- Les mécanismes de co-régulation: association des acteurs privés et publics	237
B.2- Les mécanismes d'autorégulation: promotion de la culture de la sécurité	241
CHAPITRE II : DEFENDRE LES NORMES UNIVERSELLES SPÉCIALISÉES	245
SECTION I- LIMITER L'ACTION UNILATÉRALE DES MEMBRES	245
PARAGRAPHE I: LES FONDEMENTS DE L'ACTION UNILATÉRALE	246
A- Le rejet des instruments internationaux	246
A.1- Les facteurs intrinsèques des instruments internationaux	246
A.2- Les inconvénients extrinsèques des normes internationales	251
B- Un moyen de pression sur l'OMI	255

B.1- L'action unilatérale nationale	255
B.2- L'action unilatérale régionale	262
PARAGRAPHE II: LES RISQUES LIÉS AU MORCELLEMENT NORMATIF	267
A- Les risques liés à l'affaiblissement de la norme universelle	267
A.1- L'insécurité juridique	267
A.2- Le déséquilibre concurrentiel	269
B- Les risques liés à l'affaiblissement de l'OMI	271
SECTION 2 : RENFORCER L'ACTION COMMUNE DE SES MEMBRES	274
PARAGRAPHE I- LA GARANTIE D'UN ORDRE JURIDIQUE STRUCTURÉ	275
A- Amplifier les effets d'une adhésion massive	275
A.1- Réunir la communauté maritime mondiale	276
A.2- Créer un service mondialisé	278
B- Renforcer la coordination des stratégies	282
B.1- Contribuer à l'approche intégrée des questions maritimes	282
B.2- Assurer la cohésion des initiatives des membres	287
PARAGRAPHE II- L'ENRICHISSEMENT DE L'ACTION UNIVERSELLE	290
A- Le renforcement des normes internationales	290
B- La prise en compte des particularismes régionaux	293
B.1- La participation à l'adoption de normes régionales	293
B.2- L'assimilation du renforcement des structures régionales	297

PARTIE II- ENTRETENIR LE RENFORCEMENT DES NORMES PAR L'ACTION CONTINUE **307**

TITRE I- LA CONSTRUCTION PAR PALIERS DE L'ARSENAL NORMATIF	310
CHAPITRE I : LA CONTRAINTE LIÉE AU RESPECT DES POLITIQUES DE PROFITS	312
SECTION I: ACTION CIBLÉE PROPICE AU DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE	312
PARAGRAPHE I : L'ENJEU DE LA SÉCURISATION DES ÉCHANGES COMMERCIAUX	313
A- Le concept de navigabilité dans les normes OMI	313
B- Le concept d'espace de la navigation	322
B.1- La facilitation du trafic et les règles de navigation	322
B.2- L'assistance en mer	325
PARAGRAPHE II : L'ENGAGEMENT PROGRESSIF POUR LA PROTECTION DU MILIEU MARIN	326
A- L'action initialement limitée au rejet opérationnel d'hydrocarbures	327
B- La prise en compte forcée des rejets accidentels et du risque pour l'environnement	334
SECTION 2 : EMPRISE PERSISTANTE DES ARMATEURS SUR LA DYNAMIQUE NORMATIVE	342
PARAGRAPHE 1 : ACCOMPAGNEMENT SYSTÉMATIQUE DES CHOIX TECHNIQUES DES ARMATEURS	343
A- La mise à jour constante des principales conventions	343
B- L'adoption de conventions spécifiques	357
B.1- L'encadrement des systèmes de communication en mer	358
B.2- L'exploitation de flottes spécifiques	362
B.3- Le développement des normes en matière de responsabilité et d'indemnisation	365
PARAGRAPHE II : DIFFICILES NÉGOCIATIONS SUR LE FACTEUR HUMAIN	366
A- Préservation de la liberté de commerce : refus de réglementation sur les équipages	367
B- La gestion imposée de la sécurité : prise de conscience forcée	370
CHAPITRE II : LA PRISE EN COMPTE FORCÉE DES EFFETS DE L'INTERFACE ENTRE LA TERRE ET LA MER	380
SECTION I : ÉMERGENCE DU CONCEPT DE SÛRETÉ MARITIME	380
PARAGRAPHE I : LA LUTTE CONTRE LES CRIMINALITÉS EN MER	381
A- La lutte contre les actes illicites	383
A.1- Une démarche prudente dans le domaine de la répression	383
A.2- Une démarche ciblée dans le domaine de la prévention	385
A.2.a- La lutte contre le terrorisme	386
A.2.b- La lutte contre la piraterie et les vols à mains armées	389
B- La lutte tardive contre les trafics illicites	392
B.1- Le trafic de substances illicites	392

B.2- Le trafic de migrants	396
PARAGRAPHE II : LE PERFECTIONNEMENT DU SUIVI DES NAVIRES	401
A- Le fichage des navires et l'accès aux informations	401
B- La prise en main de la conduite des navires	406
B.1- Une prise en main limitée : le système d'identification automatique	406
B.2- Une prise en main élargie : le système d'identification et de suivi à grande distance	408
SECTION II : ASSIMILATION MESURÉE DU PRINCIPE DE DEVELOPPEMENT DURABLE	412
PARAGRAPHE I : LA PROTECTION DU MILIEU MARIN : UNE DÉMARCHE SEGMENTÉE	413
A- Vers la gestion sûre et écologiquement rationnelle du navire	414
A.1- L'utilisation des peintures antisalissure	414
A.2- La gestion des eaux de ballast et des sédiments des navires	419
A.3- L'enlèvement des épaves	423
A.4- Le recyclage sûr et écologiquement rationnel des navires	425
B- Les perspectives d'une action sur la protection des espaces : le cas spécifique des zones marines particulièrement vulnérables	428
B.1- Modèle différencié de protection des espaces	428
B.2- Correspondance imparfaite avec les dispositions de la CMB	432
PARAGRAPHE II : LA LUTTE CONTRE LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE: UNE ACTION HÉSITANTE	434
A- Une démarche classique sur la prévention de la pollution de l'atmosphère par les navires	434
B- Une démarche attentiste sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre	437
TITRE II- LA MISE EN PLACE PROGRESSIVE DE MÉCANISMES DE CONTRÔLE	442
CHAPITRE I- LES LIMITES DES CONTRÔLES ÉTATIQUES	444
SECTION I : LA VULNÉRABILITÉ DU ENTRE LE NAVIRE ET SON PAVILLON	444
PARAGRAPHE I : LES FAIBLESSES DU CADRE NORMATIF INTERNATIONAL	445
A- Les conventions des Nations Unies	446
A.1- L'imprécision de l'article 91 de la CMB	446
A.2- Le difficile encadrement des conditions d'immatriculation	450
B- Les normes OMI	452
B.1- Le rôle central de l'État du pavillon	452
B.2- Les tentatives laborieuses d'encadrement du lien substantiel	455
PARAGRAPHE II : LES CONDITIONS DE DÉLÉGATION DES MISSIONS RÉGALIENNES À DES SOCIÉTÉS DE CLASSIFICATION	458
A- Le recours fondamental aux délégations à des organismes reconnus	458
A.1- Le rôle essentiel des sociétés de classification	459
A.2- Un principe reconnu par les normes OMI	462
B- Les efforts d'encadrement des compétences statutaires des organismes reconnus	465
SECTION II : LES LIMITES DE LA COMPÉTENCE DE L'ÉTAT RIVERAIN	470
PARAGRAPHE I : L'ÉTAT RIVERAIN DANS LES NORMES OMI	470
A- Les compétences de l'État côtier : équilibre entre protection des côtes et libertés des mers	470
A.1- Les compétences de l'État côtier dans la CMB	471
A.2- L'État côtier dans les normes OMI	473
B- Le rôle fondamental de l'OMI dans l'émergence du rôle par l'État du port	476
B.1- Pour l'accueil des navires	476
B.2- Pour l'inspection des navires	478
PARAGRAPHE II- LE RENFORCEMENT DU CONTRÔLE PAR L'ÉTAT DU PORT	483
A- L'identification des navires sous normes	483
B- Le développement des accords régionaux entre administrations	487
B.1- L'harmonisation et le développement des memoranda	488
B.2- La subsistance de disparités entre les systèmes régionaux	493
CHAPITRE II : LES MISSIONS OPÉRATIONNELLES DE L'OMI	499
SECTION I: LE DÉVELOPPEMENT DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE	499
PARAGRAPHE I : ABANDON DE LA FONCTION PUREMENT CONSULTATIVE	500
A- L'engagement timide des États en faveur d'une mission d'assistance technique	501
A.1- La méfiance des États fondateurs face à l'adhésion massive de nouveaux États	501
A.2- L'émergence d'un consensus politique	507
B- Les fondements juridiques de sa mission d'assistance technique	510
B.1- Création d'un projet propre à l'Organisation	511
B.2- Association à un projet global : les objectifs du Millénaire	515

PARAGRAPHE II- LA MISE EN PLACE DU PROGRAMME INTÉGRÉ DE COOPÉRATION TECHNIQUE	520
A- Le maintien d'un effort constant de coopération technique	520
A.1- Les principes directeurs « classiques »	521
A.2- Un programme stratégique évolutif	523
B- Le développement d'un cadre de gestion décentralisé	527
B.1- Les structures de gestion des programmes	528
B.2- Les centres de formation	533
B.2.a- L'Université maritime mondiale (UMM)	534
B.2.b- L'Institut de droit maritime international	537
B.2.c- L'Académie maritime internationale	539
SECTION II : RENFORCEMENT NOVATEUR DES MÉCANISMES DE CONTRÔLE DE L'APPLICATION DES NORMES OBLIGATOIRES	540
PARAGRAPHE I: LA CODIFICATION DES OBLIGATIONS ÉTATIQUES	541
A- L'institutionnalisation du Sous-comité de l'application des instruments obligatoires par l'État du pavillon	541
B- Codification des obligations découlant des instruments obligatoires	544
B.1- Le Code d'application des instruments obligatoires de l'OMI	544
B.2- Les codes subsidiaires	547
PARAGRAPHE II: L'AUDIT DES ÉTATS MEMBRES	553
A- De l'autoévaluation au Programme facultatif d'audit des États membres	555
B- Vers le programme obligatoire d'audit des États membres	559
TABLE DES ANNEXES	569
INDEX	627
RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES	630
TABLE DES MATIÈRES	701

LA STRATÉGIE NORMATIVE DE L'ORGANISATION MARITIME INTERNATIONALE

L'Organisation maritime consultative intergouvernementale (OMCI) fut créée en 1948 afin de centraliser les questions relatives au transport maritime et répondre à la volonté des grandes puissances de maintenir leur contrôle sur les échanges commerciaux par voie maritime. L'ouverture de nouveaux pavillons lors du mouvement général de décolonisation et la fuite des armateurs vers ceux présentant les avantages économiques les plus attractifs ont brutalement freiné l'action de l'Organisation dévoilant les inconvénients d'un système décisionnel centré sur l'influence des transporteurs. Les catastrophes maritimes qui ont marqué la seconde moitié du XX^e siècle ont pourtant permis à l'Organisation d'engager une lente transformation pour le développement de son action normative. Bien qu'elle n'exerce pas ses compétences dans le domaine économique, en devenant l'Organisation maritime internationale (OMI), la dimension politique de ses travaux dans le domaine technique lui a progressivement conféré une autorité morale fondée sur son expertise et sa vocation universelle. Régulièrement critiquée, l'OMI reste pourtant l'unique institution à réunir l'ensemble des acteurs du secteur maritime et son intervention est primordiale. Son action repose sur sa capacité à orienter la discussion et les négociations afin de parvenir à un consensus. Les limites inévitables d'une démarche compromissaire stimulent le perfectionnement de sa technique d'élaboration des normes universelles et entretiennent un mouvement constant de réformes dont la portée n'est pas toujours à la hauteur des attentes. « *Sécurité, sûreté et efficacité de la navigation sur des océans plus propres* » sont des objectifs ambitieux qui l'ont poussée à déterminer des orientations stratégiques et à agir dans un cadre de performance.

NORMATIVE STRATEGY OF THE INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

The Intergovernmental Maritime Consultative Organization (IMCO) was established in 1948 in order to address at a global scale, issues raised by the maritime transport as well as the concern of the most powerful flag to keep their influence in the field. The registries created by the new States following the decolonization and the escape of the ship-owners towards more economic flag slowed down the action of the Organization, highlighting the disadvantages of a decisional system centered on the influence of the shipowners. Major incidents and marine pollutions of the 20th century allowed the slow transformation of the Organization for the development of its normative action. Even if, the organization does not exercise its competence in the economic concerns, when it became the International Maritime Organization (IMO), the political dimension of its work in technical field conferred gradually to it a moral authority based on its expert testimony and its universal vocation. Although modest, the IMO remains the single institution to join together the whole of the actors of the maritime sector and its intervention is paramount. The adoption of universal standards is founded on its capacity to direct the discussion and the negotiation in order to attain a consensus. The inevitable limits of consensus stimulates the improvement of its technique for the adoption of universal standards and maintains a constant evolution which is not always conform of waitings. "*Safety, security and effectiveness of navigation on cleaner oceans*" are ambitious objectives which pushed it to determine strategic directions and to act within a framework of performance.

DISCIPLINE: Droit public- Droit international public

MOTS-CLÉS : OMI, ONU, institution spécialisée, transport maritime, navigation, droit de la mer, consensus, convention, actes non-conventionnels, droit mou, État du pavillon, État du port, coopération technique, audit, société civile, pavillon de complaisance, mondialisation, universel, action normative, stratégie, performance, qualité, objectifs, risque.

LABORATOIRE : CENTRE DE DROIT MARITIME ET OCÉANIQUE

Faculté de droit et des sciences politiques de Nantes
Chemin de la Censive du Tertre
44300 Nantes cedex 3