



HAL
open science

Le facteur humain dans la mise en oeuvre de la sécurité et de la sûreté maritimes : analyse de l'inscription de la Tunisie dans l'ordonnancement juridique international

Syrine Ismaili

► To cite this version:

Syrine Ismaili. Le facteur humain dans la mise en oeuvre de la sécurité et de la sûreté maritimes : analyse de l'inscription de la Tunisie dans l'ordonnancement juridique international. Droit. Université du Droit et de la Santé - Lille II, 2012. Français. NNT : 2012LIL20003 . tel-01565602

HAL Id: tel-01565602

<https://theses.hal.science/tel-01565602>

Submitted on 20 Jul 2017

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

L'université Lille 2 n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans cette thèse. Elles doivent être considérées comme propres à leur auteur.

Remerciements

Je tiens, tout d'abord, à exprimer mes remerciements les plus profonds au Professeur Jean-Jacques LAVENUE pour sa patience, ses encouragements, ses conseils avisés et sa très grande disponibilité.

Je remercie très sincèrement le Professeur Jean-Pierre BEURIER, M. Philippe BOISSON, le Professeur Patrick CHAUMETTE, M. Pascal GIRERD et le Professeur Martin NDENDE de me faire l'honneur de participer au jury de soutenance et d'avoir accepté d'évaluer mes travaux.

Un grand merci aux professionnels de la mer en Tunisie et notamment à M. Néjib BELMAHRESSIA sans qui ce travail n'aurait été qu'une approche théorique. Merci pour le temps qu'ils m'ont accordé et pour les informations et les documents qu'ils m'ont généreusement fournis.

Merci à mes collègues et amis pour leurs encouragements et pour leur aide. Merci à Sophie, Abdoulhamid, Ziad et Nicolas pour avoir partagé avec moi les moments difficiles de la rédaction d'une thèse.

Merci à mes parents d'avoir cru en moi.

Merci à Christophe de m'avoir soutenue lorsque j'en avais besoin. Je le remercie pour sa patience, son aide et pour avoir vécu cette thèse avec moi.

Merci à Chady pour les sourires qu'il m'a offerts.

Je dédie ce travail à ma douce Tunisie et à la mémoire de ma grand-mère.

Table des abréviations

ADMO : Annuaire du Droit Maritime et Océanique

AESM : Agence Européenne pour la sécurité maritime

AFCAN : Association Française des Capitaines de Navires

AFDI : Annuaire Français de Droit International

AISM : Association Internationale pour la Signalisation Maritime

al : alinéa

AMSM : Agence Méditerranéenne pour la sécurité maritime

ANPE : Agence Nationale de la Protection de l'Environnement

APAL : Agence de Protection et d'Aménagement du Littoral

ASN : Appel Sélectif Numérique

BIMCO : Baltic and International Maritim Council

BIT : Bureau International du Travail

BV : Bureau Veritas

c.: contre

CCM : Code du Commerce Maritime

CDI : Commission de Droit International

CDPM : Code Disciplinaire et Pénal Maritime

CEDIN : Centre de Droit International de Nanterre

CEDRE : Centre de Documentation, de Recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux

CEMEDA : Centre Médical Aéronautique

CERES : Centre d'Études et de Recherches Économiques et Sociales

CETMO : Centre d'Études des Transports pour la Méditerranée Occidentale

CE : Communauté Européenne

CEDRE : Centre de Documentation, de Recherche et d'Expérimentations sur les pollutions accidentelles de l'eau

CLC : Convention on Civil Liability for oil pollution damage

CMB : Convention de Montégo-Bay sur le droit de la mer

CNUCED : Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement

COC : Code des Obligations et des Contrats

COLREG : Collision Regulation

COM : Communication

COPE (fonds) : Compensation for Oil Pollution in European waters fund

COSPAS SARSAT : Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudow (en russe), Search and rescue satellite (en anglais).

COSS : Comité pour la Sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires

CPCC : Code de Procédure civile ou commerciale

CPANM : Code la Police Administrative de la Navigation Maritime

CPJI : Cour Permanente de Justice Internationale

CPMC : Code des Ports Maritimes de Commerce

CSI : Container Security Initiative

CSO : Company Security Officer

CTM : Code du Travail Maritime

CTN : Compagnie Tunisienne de Navigation

DMF : Droit Maritime Français

DT : Dinar Tunisien

DTS : Droits de Tirages Spéciaux

ECSA : European Community Shipowners' Associations

EQUASIS : European Quality Shipping Information System

ETF : European Transport workers' Federation

FIPOL : Fonds International d'Indemnisation pour le dommages dus à la Pollution par hydrocarbures

FODEP : Fonds de Dépollution

FST : Fédération des Syndicats des Transports de l'Union européenne

HNS : Hazardous and Noxious Substances

IACS : International Association of Classification Societies

ICS : International Chamber of Shipping

IFSMA : International Federation of Shipmaster's Associations

IMDG (code) : International Maritime Dangerous Goods code

IMTM : Institut Méditerranéen des Transports Maritimes

INMARSAT : International Maritime Satellite Organization

INNORPI : Institut National de la Normalisation et de la Propriété Industrielle

INTERTANKO : International Association of Independent Tanker Owners
ISEMAR : Institut Supérieur d'Économie Maritime Nantes-Saint Nazaire
ISF : International Shipping Federation
ISM : International Safety Management
ISO : International Organisation of Standardization
ISPS : International Ship and Port facility Security code
ITF : International Transport Worker's Federation
IUMI : International Union of Marine Insurance
JDI : Journal du Droit International
JMM : Journal de la Marine Marchande
JOCE : Journal Officiel des Communautés Européennes
JORF : Journal Officiel de la République Française
JORT : Journal Officiel de la République Tunisienne
KM : Kilomètre
L : Législation
LGDJ : Librairie Générale de Droit et de Jurisprudence
MARPOL : Marine Pollution
Me : Maître
Med Mou : Mémorandum de la Méditerranée pour le contrôle par l'État du port
MOU : Memorandum Of Understanding
n° : Numéro
OCDE : Organisation de Coopération et de Développement Économique
OIT : Organisation Internationale du Travail
OMC : Organisation Mondiale du Commerce
OMI : Organisation Maritime Internationale
OMMP : Office de la Marine Marchande et des Ports
ONG : Organisation Non Gouvernementale
op. cit : *opéré citato* (précité)
OPA : Oil Pollution Act
OPEP : Organisation des Pays Exportateurs de Pétrole
OPRC (convention) : Convention on Oil pollution Preparedness, Response an Cooperation

OSPAR (convention) : Convention for the Protection of marine environment of the North-East Atlantic

p : page

P&I (clubs) : Protection and Indemnity clubs

Paris Mou : Mémorandum de Paris pour le contrôle par l'État du port

PIB : Produit Intérieur Brut

PUF : Presses Universitaires de France

Rec : Recueil

REMPEC : Regional Marine Pollution Emergency Response Center of the Mediterranean

RH : Règles de Hambourg

SAR : Search And Rescue

SFDI : Société Française pour le Droit International

SIRENAC : Système d'information relatif aux navires contrôlés

SOLAS : Safeguard Of human Live At Sea convention

SMDSM : Système Mondial de Détresse et de Sécurité en Mer

SMS : Safety management system

SNDP (convention) : Convention sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de Substances Nocives et Potentiellement Dangereuses

SSO : Ship Security Officer

SSP : Ship Security Plan

STCW : Standard of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers convention

vol : Volume

STM : Service de Trafic Maritime

TIDM : Tribunal International du Droit de la Mer

tjb : Tonne de Jauge Brute

UE : Union Européenne

USA : United States of America

USCG : United States Coast Guard

VTS : Vessel Traffic System

Glossaire

- **Boarding Priority matrix** : Matrice priorité à l'embarquement
- **Collision Regulation (COLREG)** : Règlement international pour prévenir les abordages en mer
- **Company Security Officer (CSO)** : Agent de sûreté de compagnie maritime
- **Container security initiative** : Initiative sur la sûreté des conteneurs
- **Convention on Civil Liability for oil pollution damage (CLC)** : Convention internationale pour la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures
- **Compensation for Oil Pollution in European waters fund (COPE)** : Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures dans les eaux européennes
- **Cosmicheskaya Sistyema Poiska Avariynich Sudow (COSPAS)** : Système spatial pour la recherche des navires en détresse, **Search and rescue satellite (SARSAT)** : Localisation par satellite pour les opérations de recherche et de sauvetage
- **European Community Shipowners' Associations (ECSA)** : Associations des armateurs de la Communauté européenne
- **European Quality Shipping Information System (EQUASIS)** : Système informatique européen de la qualité de la navigation
- **European Transport workers' Federation (ETF)** : Fédération européenne des travailleurs des transports
- **Genuine link**: lien substantiel
- **International Maritime Satellite Organization (INMARSAT)** : Organisation maritime internationale de télécommunications
- **Inspector's training manual for the inspection of seafarers living and working conditions on board ship** : Manuel de formation des inspecteurs pour l'inspection des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires
- **International Chamber of Shipping (ICS)** : Chambre internationale de la marine marchande
- **International Association of Classification Societies (IACS)** : Association internationale

des sociétés de classification

- **International Chamber of Shipping (ICS)** : Chambre internationale de la marine marchande
- **International Federation of Shipmaster's Associations (IFSMA)** : Fédération internationale des associations de capitaines de navires
- **International shipping federation (ISF)** : Fédération internationale des armateurs
- **International Association of Independant Tanker Owners (INTERTANKO)** : Association internationale des armateurs pétroliers indépendants
- **International oil pollution prevention certificate** : Certificat international de prévention de la pollution par hydrocarbures
- **International Shipping Federation (ISF)** : Fédération interantionale de la marine marchande
- **International Safety Management (ISM)** : Code international de gestion de sécurité
- **International Organisation of Standardization (ISO)** : Organisation internationale de normalisation
- **International Ship and Port facility Security code (ISPS)** : Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires
- **International Transport Worker's Federation (ITF)** : Fédération internationale des ouvriers du transport
- **International Union on Marine Insurance (IUMI)** : Union internationale d'assurance transport
- **Marine Pollution (MARPOL)** : Convention interantionale pour la prévention de la pollution par les navires
- **Maritime transportation security act** : Loi sur la sûreté du transport maritime
- **Memorandum Of Understanding (MOU)** : Mémoire d'entente
- **Oil Pollution Act**: Loi sur la pollution par hydrocarbures
- **(Convention on) Oil pollution Preparedness, Response an Cooperation (OPRC)** : Convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par hydrocarbures
- **Port state information exchange system** : Système d'échange d'informations de l'État du port

- **Regional Marine Pollution Emergency Response Center of the Mediterranean (REMPEC)** : Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle
- **Safety management System (SMS)** : Système de gestion de sécurité
- **Safeguard Of human Live At Sea convention (SOLAS)** : Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
- **Search And Rescue (SAR)** : Recherche et sauvetage
- **Ship safety construction certificate:** Certificat de sécurité de construction cargo
- **Ship safety equipment** : Certificat de sécurité du matériel d'armement
- **Ship safety radio** : Certificat de sécurité radio
- **Ship Security Officer** : Agent de sûreté du navire
- **Ship Security Plan (SSP)** : Plan de sûreté du navire
- **Standard of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers convention (STCW)** : Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille
- **United States Coast Guard** : Gardes-côtes américains
- **US Customs and boarder protection** : Service américain de la douane et de la protection des frontières
- **Vessel Traffic System (VTS)** : Service de Trafic Maritime

Sommaire

Partie 1 : L'analyse de la réglementation tunisienne de la sécurité et de la sûreté maritimes liée au facteur humain

Titre 1 : Les acteurs et la norme

Chapitre 1 : Les structures d'élaboration et le contenu de la norme

Chapitre 2 : L'analyse critique de la norme de sécurité et de sûreté maritimes: une approche théorique confrontée à la réalité du monde maritime

Titre 2 : Le contrôle de la norme ou l'effectivité de la prise en compte du facteur humain

Chapitre 1 : L'intégration du facteur humain dans le contrôle par l'État du pavillon

Chapitre 2 : L'incidence de l'avènement de nouveaux acteurs de contrôle maritime sur la prise en compte du facteur humain

Partie 2 : La gestion de la défaillance du facteur humain en droit tunisien : État des lieux et perspectives

Titre 1 : La gestion matérielle et juridique

Chapitre 1 : La gestion opérationnelle des risques de mer

Chapitre 2 : Les mécanismes de responsabilité

Titre 2 : Les enjeux de la défaillance du facteur humain en matière de sécurité et de sûreté maritimes

Chapitre 1 : Le respect de la sécurité et la sûreté maritimes, gage de la protection du droit

Chapitre 2 : Vers de meilleures sécurité et sûreté en mer

Introduction

Les événements du 14 janvier 2011 ont modifié le paysage politique en matière de libertés et de droits de l'homme mais également en ce qui concerne la sûreté du territoire de la Tunisie. Vécus, de prime abord, comme une révolte réussie contre une dictature qui a duré 23 ans, cette révolte qui a redonné au peuple la liberté de parole et de décision, a rapidement été perturbée par des réactions de vandalisme conduites par des groupes armés fidèles à l'ancien régime. Leur objectif était de terroriser le peuple pour qu'il regrette le calme et la sûreté de la période précédente. Le peuple décidé à réussir sa révolution, prit en charge la protection du territoire terrestre contre les actes criminels et s'organisa sous formes de « comités de quartiers ». Soutenus par l'armée nationale, les comités de quartiers forment des barrages de contrôle et vérifient l'identité de toute personne¹.

La sûreté du territoire concerne bien entendu le territoire terrestre, l'espace aérien, mais aussi l'espace maritime. S'est posé alors, la question de savoir si la Tunisie avait encore les moyens, à l'occasion de ces circonstances exceptionnelles, de faire face à un éventuel danger criminel provenant de la mer ou ayant comme théâtre la mer. En l'occurrence, la compétence des comités des quartiers est limitée, voire nulle. La mer, qui a toujours été un trait d'union entre les cultures juridiques et un lieu de rencontre privilégié entre les hommes², est également un espace de liberté réglementé où la sûreté du territoire peut être menacée. Assurer la sûreté en mer est une mission étatique confiée à des organes spécialisés. C'est également une affaire privée. Le responsable d'une expédition maritime doit mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour assurer la sécurité et la sûreté en mer. Les moyens nécessaires sont matériels mais aussi humains. Les moyens matériels consistent en navires en bon état, aptes à affronter tous types de dangers et équipés du matériel nécessaire. Pour ce qui est des moyens humains, il s'agira d'un équipage compétent, en bon état physique et mental et en nombre suffisant. La sûreté en mer est donc une affaire de spécialistes publics et privés. La Tunisie, a-t-elle les moyens et les compétences pour assurer la sûreté en mer?

1 Pour aller plus loin, voir: M. KILANI: « La révolution des braves », éditions Simpact, Tunis, 2011, voir également: A. MEDDEB: « Printemps de Tunis, la métamorphose de l'histoire », éditions Cérés-éditions, Tunis, 2011. Voir également: Courrier international n° 1055 du 20 au 26 janvier 2011, p 14 et suivantes.

2 P. BONASSIES, Ch. SCAPEL: « Traité du droit maritime », éditions LGDJ, 2006, p 10.

Mais on ne peut parler de sûreté en mer sans évoquer la sécurité maritime. Bien que ces deux notions soient distinctes et aient intégré le monde maritime à des périodes différentes, elles sont complémentaires dans le sens où elles poursuivent toutes les deux la même finalité: celle de la protection de la vie humaine en mer, du navire, des marchandises embarquées ou encore de l'environnement marin.

L'idée qui a longtemps prévalu lorsque des dommages survenaient à des personnes, à des biens ou à l'environnement marin, était que la cause de ces dommages était une défaillance technique, une défaillance des moyens matériels. Mais de plus en plus, en matière d'accidents maritimes, le facteur humain est invoqué comme origine de la violation de la norme et par conséquent, de la survenance d'accidents en mer. Cela est sans doute largement vrai, comme nous aurons l'occasion de l'évoquer tout au long de ce travail en identifiant les causes qui font que le facteur humain participe d'une manière significative à la survenance d'accidents en mer. Plusieurs exemples d'accidents de navires à travers le monde illustrent cette réalité. Les récents accidents du « Musketier »³ et du « Sichem osprey »⁴ viennent enrichir une liste bien fournie où figurent, entre autres événements, les célèbres accidents du « Herald of Free Enterprise »⁵ et du « Scandinavian Star »⁶. Le chavirement du « Herald of Free Enterprise » en 1987 qui avait causé la mort de presque 200 personnes avait comme origine une erreur humaine consistant en la négligence de trois marins n'ayant pas accompli leurs devoirs en matière de sécurité. L'équipage non familiarisé avec le navire et qui n'avait pas eu l'occasion de faire un exercice de simulation d'incendie pour connaître d'une manière exacte son rôle si cet incident se produisait, a été à l'origine de l'incendie déclenché à bord du « Scandinavian Star ». Celui-ci a causé le décès de plus de 150 personnes. Dans le cas du cargo britannique « Musketier », l'assoupissement du capitaine qui résultait probablement du manque d'effectif embarqué et de la mauvaise organisation du travail, couplé avec le facteur naturel et le facteur technique a conduit au naufrage du navire. Par ailleurs, le naufrage du chimiquier « Sichem Osprey », un navire neuf et en très bon état technique, est dû au manque de compétence du capitaine et des chefs de quart ainsi qu'au manque de communication entre les différents

3 Voir: « Rapport d'enquête technique: Échouement du cargo Musketier survenu le 8 février 2011 sur le littoral de la commune d'Ambleteuse (Pas de Calais) », Bureau d'enquête sur les événements de mer, p 12: www.beamer-france.org

4 Voir: « Rapport d'enquête technique: Échouement du cargo chimiquier « Sichem Osprey » le 10 février 2010 sur l'île de Clipperton », Bureau d'enquête sur les événements de mer, op. cit, p 14 et suivantes.

5 Voir à ce titre: F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », éditions Charles Léopold Mayer, 2005, p 246.

6 Voir à ce titre: F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit , p 247.

membres de l'équipage.

Tous ces événements, et autres, font qu'il est aujourd'hui généralement admis que 80% des événements de mer ont pour origine une défaillance d'un ou de plusieurs membres de l'équipage⁷. La doctrine va même jusqu'à confirmer que le facteur humain est au coeur de tout accident⁸.

Pour autant, on doit se demander si la cause profonde de ces défaillances ne réside pas dans la mise en oeuvre de la norme applicable, tant au niveau de l'administration que de l'assujetti, ainsi que dans l'interaction entre les deux. La Tunisie, dont l'expérience normative est récente en ce domaine, offre un champ d'observation qui permettra peut être de comprendre la nécessité pour les pays du même type de s'unir pour trouver des solutions régionales à ce type de difficulté. Dans l'état actuel des choses, il est intéressant de savoir comment un petit pays⁹ comme la Tunisie qui possède un littoral d'à peine 1300 KM et des moyens financiers et techniques nettement moins importants que d'autres États maritimes, mais qui reste confronté aux mêmes risques, assure la sécurité et la sûreté de son territoire et de ses ressortissants. L'exemple de la prise en compte du facteur humain et la nécessité de formation qu'il induit, pourra servir de deuxième fil conducteur à notre observation.

Où en sont le droit et la politique maritimes en Tunisie? Qu'en est -il de la réglementation de la sécurité et de la sûreté en Tunisie et de la pratique qui lui est réservée?

L'introduction portera sur trois perspectives: La première apportera une définition des termes de la thèse, la seconde mesurera l'enjeu de la délimitation du sujet et la dernière posera la problématique et l'annonce du plan.

7 Voir: « Social skills: a vital complement to technical skills », in « The international Maritim Human Element Bulletin », n° 27, septembre 2011, p 7. Voir également: D. PAUL, J-Y. LE DRIAN: « Après l'Erika, l'urgence ». Rapport de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale n° 2535, Les documents d'information de l'Assemblée nationale, Tome I, Rapport, p 73. G. DE BOYNES précise lors du colloque « Facteur humain et sécurité maritime » qui a eu lieu au Havre (Amphithéâtre de l'Isel) les 26 et 27 janvier 2011 que la grande majorité de ces erreurs sont commises par les officiers Pont, 15% par le personnel d'exécution, 7% par le personnel des installations à terre et 2% par les officiers mécaniciens.

8 B. DUJARDIN: « Sécurité maritime et tiers-monde: la leçon du Joola », Revue maritime n° 464, février 2003, p 11.

9 La Tunisie s'étend sur une superficie de 162,154 km². Elle est qualifiée par la Banque mondiale comme étant un pays en voie de développement.

I- Définition des termes :

Compte tenu des objectifs de cette étude, il conviendra de définir ce que l'on entend par sécurité maritime (A), par sûreté maritime (B) et par facteur humain (C).

A) La sécurité maritime :

La sécurité est la situation dans laquelle personne, ni rien, ne se trouve exposé à un danger ou à un risque d'agression physique, d'accident, de vol ou de détérioration¹⁰. Le terme de sécurité est pris dans une acception très large au niveau des instances maritimes et englobe tout ce qui peut présenter un risque pour les personnes et pour la protection de l'environnement, qu'il s'agisse de dispositions matérielles ou des conditions d'exploitation. La sécurité maritime cherche à assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer et la défense contre les dangers d'origine naturelle tels que les cyclones et les tempêtes ainsi que les dangers navals provoqués par la circulation maritime¹¹. Ces derniers sont multiples et concernent aussi bien l'équipage, que le navire, que la cargaison. Les membres de l'équipage peuvent être sujet à des blessures ou à des maladies physiques ou mentales. Le navire risque l'échouement, l'abordage, l'incendie ou encore l'explosion. La cargaison peut être perdue en tout ou en partie.

Le monde maritime s'est vite aperçu de ces différents dangers et a cherché, depuis très longtemps, à les parer. Les premières mesures de sécurité maritime remontent à l'antiquité. Le bassin méditerranéen fut équipé de tours de guet sur lesquels étaient installés des feux destinés à prévenir les navires des parages d'une côte dangereuse ou à les guider vers un havre accueillant¹². Au moyen âge, un droit original commence à se généraliser, fondé sur l'idée que chacun des acteurs du transport maritime doit assumer sa part de responsabilité face aux périls de l'expédition maritime¹³. A l'ère de la révolution industrielle, au XIX^{ème} siècle, le transport maritime devient une composante essentielle du monde industriel et colonial et l'industrie maritime a senti la nécessité de protéger le capital investi dans l'expédition maritime. Les sociétés d'assurance et de classification, acteurs actifs en matière de sécurité, fleurissent¹⁴. En outre, dans le cadre de leur rôle régulateur de la sécurité, les États interviennent pour mettre en oeuvre des moyens permettant de faire face aux risques en mer. La première convention internationale adoptée dans ce cadre fut signée en 1914. Il s'agit de la convention

10 Définition de Larousse, éditions 2004.

11 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », éditions Bureau Véritas, 1998, p 15.

12 Introduction du colloque international « Histoire de sauvetage en mer, du Phare d'Alexandrie au satellite », Royan, du 15 au 17 juin 2011.

13 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 103.

14 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, pp 104 et 105.

internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (convention SOLAS)¹⁵, modifiée à plusieurs reprises. Depuis, de nombreuses conventions internationales ont été adoptées et de nombreuses organisations internationales participent à l'élaboration de mesures visant à assurer la sécurité en mer. La réglementation internationale autour de la sécurité maritime est une réglementation fournie, dense et complexe qui intègre la protection de la vie en mer mais aussi des biens et de l'environnement¹⁶.

La réglementation nationale tunisienne en matière de sécurité maritime est très récente. Indépendante depuis à peine une soixantaine d'années¹⁷, la Tunisie s'est progressivement dotée d'une législation nationale gouvernant tous les secteurs politiques et économiques d'un État, y compris le secteur du transport maritime. Si les premières règles relatives à la sécurité en mer furent adoptées à l'époque du protectorat français¹⁸, les lois et codes élaborés au lendemain de l'indépendance du pays sont venus abroger la quasi-totalité des lois anciennes en faveur d'une nouvelle législation. Modeste au départ, cette législation ne cesse d'évoluer et de s'amplifier. Elle est, d'une manière générale, alignée sur les conventions internationales.

B) La sûreté maritime :

La sûreté est la qualité d'un objet ou d'une situation qui offre des garanties et ménage une protection¹⁹. Par conséquent, lorsqu'on se trouve en sûreté, on est à l'abri de tout péril et de toute atteinte²⁰ d'origine criminelle. La sûreté en mer aspire à protéger l'expédition maritime dans sa totalité contre les dangers résultant des pratiques criminelles dont la mer reste le théâtre de prédilection²¹ tels que le trafic de stupéfiants, l'immigration clandestine ou encore la piraterie. Outre les conséquences dramatiques qu'ils ont sur les personnes et les biens, ceux-ci entravent et bloquent toute la chaîne du transport et de la navigation maritime²².

15 Voir infra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

16 Pour plus d'informations, voir B. TOURÉ: « L'insécurité maritime et le droit: mutations, prévention et sanction », Thèse, Université de Lille 2, 2000, p 2 et suivantes. Voir également: Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 25 et suivantes.

17 Le 20 mars 1956.

18 Qui dura de 1881 jusqu'en 1956.

19 Définition de Larousse, éditions 2004.

20 Op. cit.

21 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit.

22 B. HADJ HAMOU: « Règles et régulation: contrôle des navires étrangers par les États dans les ports » in annales de l'Institut méditerranéen des transports maritimes (IMTM), éditions IMTM, 2007, p 151.

Bien que la violence en mer ait toujours existé, les mesures de sûreté sont récentes par rapport aux règles de sécurité maritime²³. La capture du navire « Santa Maria »²⁴ en février 1961 a fait prendre conscience du phénomène de terrorisme maritime. Mais il a fallu attendre l'affaire de « l'Achille Lauro »²⁵, celle de « City of Poros »²⁶ et celle de « l'Akatzuki Maru »²⁷ pour voir adopter des textes de portée internationale luttant contre ce phénomène²⁸. Les choses se sont accélérées à la suite des attentats du 11 septembre 2001²⁹. Les aéroports et les aéronefs sont désormais sous haute surveillance, les bagages sont contrôlés au rayon X et une liste d'articles prohibés à bord a été dressée³⁰. De son côté, l'Organisation maritime internationale, agence spécialisée des Nations-Unies en matière de transport maritime³¹, a vite compris l'intérêt nouveau que présentait les milliers de navires de commerce navigants sur toutes les mers du monde pour des personnes ou des groupes qui auraient des intentions criminelles³². De par leur cargaison parfois hautement dangereuse et de leur vulnérabilité, ces navires peuvent devenir des vecteurs potentiels de destruction massive ou de pollution majeure³³. Nombreux textes de sûreté maritime fleurissent depuis; l'objectif étant d'appréhender tous les risques terroristes associés au transport des marchandises par mer. Mais, même si le terrorisme constitue une menace réelle, d'autres menaces, non moins sérieuses, sont également à prendre en compte. Il s'agit notamment du vandalisme, du trafic de stupéfiants ou de l'immigration clandestine.

23 F. BOUKHATMI: « Évolution du droit maritime algérien, normes et institutions », in annales IMTM, éditions IMTM, 2006, p 59.

24 Paquebot battant pavillon portugais dont un commando d'opposants aux régimes politiques du Portugal et d'Espagne a pris possession par force ce qui a conduit au décès de l'officier de quart et à des blessures de plusieurs membres de l'équipage.

25 Il s'agit d'un navire de croisière transatlantique détourné le 7 octobre 1985 par un commando palestinien qui demandait la libération des détenus palestiniens dans les prisons israéliennes.

26 Il s'agit d'un navire de croisière qui bat pavillon grec. Le 11 juillet 1988, trois personnes armées montent à bord et ouvrent le feu sur les passagers causant la mort de plusieurs personnes.

27 En novembre 1992, le cargo japonais embarquait 1,5 tonne de plutonium depuis le port de Cherbourg en France. Des écologistes opposés au transport de cette substance dangereuse ont tenté de s'interposer au navire. Ils sont, en final, arraisonnés par un commando de la marine nationale.

28 Voir infra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

29 Il s'agit de quatre attentats-suicides perpétrés ce jour sur des bâtiments symboliques des USA dont les auteurs ont été qualifiés de terroristes. Les mesures de sûreté dans le monde entier se sont sensiblement endurcies à la suite de ces événements. Voir à ce sujet: J-M. COLOMBANI: « Tous américains? Le monde après le 11 septembre 2001 », éditions Fayard, 2002.

30 A propos de la sûreté aérienne, voir: A-J. STOLZER, C. HALFORD, J- J. GOGLIA: « Implementing safety management systems in aviation », éditions Surrey, Burlington, 2011. Voir également: Ch. NAUDIN: « Sûreté aérienne, la grande illusion », éditions La table ronde, Paris, 2007.

31 A propos de l'Organisation maritime internationale, voir infra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

32 P. MARIONNET: « Sûreté maritime et portuaire, Vade-mecum ISPS », éditions Infomer, 2006, p 20.

33 P. MARIONNET: « Sûreté maritime et portuaire, Vade-mecum ISPS », op. cit.

La législation tunisienne en matière de sûreté n'échappe pas à la règle. Elle est tout aussi récente que la législation internationale. Tout en s'inspirant de cette dernière, le législateur national ne cesse d'enrichir la législation interne avec des textes de loi qui prennent en considération l'état de la menace criminelle pour la Tunisie.

C) Le facteur humain :

Le « facteur humain » est l'expression par laquelle des spécialistes de la sécurité et de la sûreté des installations désignent le comportement des hommes au travail. Il est fréquemment invoqué dans l'analyse des catastrophes industrielles, des accidents de travail et dans les procès ou les commissions d'enquête³⁴. En ce sens, le facteur humain en matière de sécurité et de sûreté du transport maritime consisterait en la contribution humaine à l'objectif de sécurité et de sûreté qui entoure le transport maritime. Dans la pratique, plusieurs hommes participent d'une manière directe à une expédition maritime. L'élément humain présent à bord du navire se compose du capitaine, de l'ensemble des marins et des agents du service général. Ces derniers ne contribuant pas à l'application des mesures de sécurité et de sûreté, notre étude s'intéressera au capitaine et aux marins.

En dehors des hommes présents à bord, une personne non embarquée se trouve, pourtant, au coeur de l'élément humain du fait de sa responsabilité première pour la qualité de l'environnement du travail de l'élément humain embarqué. En effet, l'environnement dans lequel évolue le facteur humain embarqué est un élément déterminant quant à l'accomplissement des mesures de sécurité et de sûreté exigées au cours de l'expédition. Il s'agit de l'armateur chargé de la gestion de l'expédition sur lequel pèse l'obligation d'armer le navire de manière à ce qu'il ne représente pas de menace pour la sécurité ni pour la sûreté et à ce qu'il soit capable de parer tout danger de quelque nature que ce soit. Même si de nos jours, l'armateur est rarement représenté par une personne physique et prend souvent la qualité d'une entreprise d'armement ou de transport, il sera assimilé à l'élément humain pour les besoins de cette étude.

Le retour d'expérience a mis en évidence l'importance fondamentale du facteur humain pour la sécurité et la sûreté du transport maritime. Les défaillances humaines et organisationnelles sont à l'origine de la grande majorité des accidents en mer. Les événements pour lesquels l'élément humain est mis en cause sont principalement dus au manque de compétence ou de

34 Ch. DEJOURS: « Le facteur humain », éditions PUF, 2005, Préface.

vigilance, à des lacunes dans l'organisation de la vie et du travail à bord ou encore à un problème de communication³⁵. Par ailleurs, de nombreux accidents produits par des défaillances techniques ou structurelles, trouvent leurs origines dans des manques de maintenance, des erreurs lors de l'élaboration ou de la construction, du management³⁶... Bon nombre d'entre-eux ont des retentissements importants au niveau des professionnels de la mer mais aussi pour la population d'une manière générale. C'est notamment le cas des défaillances humaines à l'origine d'accidents de pollution spectaculaire qui non seulement causent des dégâts aux professionnels du transport, de la pêche et du tourisme mais créent également un sentiment d'exaspération chez la population confrontée à l'image des côtes et des plages souillées par des substances polluantes.

Les défaillances ou les erreurs humaines ont été classées par l'Organisation maritime internationale³⁷, en neuf catégories:

- L'erreur humaine au sein de l'organisation à laquelle appartient le navire;
- L'erreur humaine au sein de l'organisation du pilote;
- L'erreur humaine au sein d'autres organisations;
- Les facteurs concernant la liaison avec des organismes extérieurs: non respect des normes, communications, conception du matériel-fabricant, normes de compétence du personnel, environnement/lieu de travail;
- Les facteurs liés à la compagnie d'armement ou de transport, autrement dit à l'armateur, et à l'organisation. Il s'agit des ordres permanents de la compagnie inadéquats, insuffisants ou contradictoires, instructions du fabricant, pression sur le plan de l'organisation, ressources inadéquates, qualifications et connaissances personnelles;
- Les facteurs liés à l'équipage: communication, gestion et supervision inadéquates, effectif, formation, discipline;
- Les facteurs liés à l'équipement: mauvaise utilisation du matériel, équipement nécessaire non disponible, mal adapté ou mal entretenu, personnel non familiarisé avec le matériel, automatisation;
- Les facteurs liés à l'environnement ou au lieu du travail: performances affectées par le bruit, les vibrations, la température, l'humidité, l'environnement visuel, les effets liés aux mouvements du navire, la mauvaise intendance, l'agencement non adapté à la tâche à

35 Voir: « The human elements are what they are, and they are what make us human », in « The international Maritim Human Element Bulletin », n° 27, septembre 2011, p 2.

36 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 114.

37 A propos de l'Organisation maritime internationale, voir infra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

effectuer, l'habitation;

- Les facteurs personnels: la communication, la compétence, la formation, les connaissances et la qualification, la santé, les problèmes familiaux, la fatigue et la vigilance, les capacités de perception, les difficultés à prendre des décisions, la perception des risques³⁸.

L'accent est mis sur l'importance de la qualité de l'intervention humaine à bord pour assurer la sécurité et la sûreté maritimes. L'adéquation du lieu de travail et de vie est également d'une importance capitale.

II- Délimitation du sujet :

Ce travail sera principalement axé sur la sécurité et la sûreté maritimes en Tunisie. Néanmoins, pour la bonne compréhension de certaines notions ou de certains mécanismes, compte tenu des origines externes de la quasi-totalité des mesures réglementaires en la matière, les contextes international et européen seront abordés. Cette approche n'est pas sans difficulté en raison, d'une part, de l'abondance des législations internationale et européenne et de la rareté de la doctrine et surtout de la jurisprudence tunisiennes, d'autre part.

La Tunisie est un pays à « vocation maritime » pour qui la mer représente un potentiel économique important³⁹. Une moyenne de 95% des échanges commerciaux se fait par mer dont 39% d'hydrocarbures⁴⁰, une substance fort polluante. En outre, l'économie tunisienne se caractérise par une ouverture croissante de sa structure de production et d'échange, ce qui place le commerce extérieur au coeur de sa problématique de développement⁴¹. Ceci se traduit par l'évolution constante du trafic. Ainsi, les échanges extérieurs de la Tunisie à travers la mer ont traduit une hausse de 4% entre l'année 2006 et l'année 2007⁴² et de 5,5% entre l'année 2007 et l'année 2008⁴³. La sécurisation des transports en mer apparaît, ainsi, comme un enjeu

38 Voir: OMI-FSI. Rapport du groupe de travail sur les statistiques d'accidents et les enquêtes sur les accidents. FSI /WP, 19 mars 1996, annexe 1.

39 M-M. YAHYAOUÏ: « La Tunisie et le droit de la mer », Thèse, Université Paris 1, 1994, p 7.

40 Z. M'RAD: « Rapport de la délégation tunisienne » in actes du séminaire CETMO (Centre d'études des transports pour la méditerranée occidentale) « Facilitation du transport international de marchandises entre les deux rives de la méditerranée occidentale » du 3 et 4 mai 2001 à Barcelone, p 44.

41 Z. M'RAD: « Rapport de la délégation tunisienne » in actes du séminaire CETMO « Facilitation du transport international de marchandises entre les deux rives de la méditerranée occidentale », op. cit, p 43. Voir également: H. KRAIEM: « Les aspects pratiques du commerce international et du transport », éditions L'univers du livre, Tunis, 2005, p 40 et suivantes.

42 Rapport annuel de l'Office tunisien de la marine marchande et des ports , 2007, p 9.

43 Rapport annuel de l'Office tunisien de la marine marchande et des ports , 2008, p 9.

majeur pour ce pays.

En outre, dans un domaine où la réglementation d'origine internationale et nationale est très riche et complexe, il a fallu faire un choix de manière à centrer l'étude sur un unique type de navires et à examiner le contenu de la réglementation qui lui est réservée ainsi que sa mise en oeuvre. Dans ce cadre, le choix s'est porté sur les navires de commerce pour deux raisons. La première est que la législation en matière de sécurité et de sûreté maritime réserve la part prédominante à ce type de navires, ce qui ne remet pas en cause l'éventualité d'insécurité ou d'absence de sûreté que peuvent avoir les navires de pêche ou autres. La deuxième raison est que la flotte tunisienne est principalement composée de navires de commerce et que les mesures de sécurité et de sûreté sont aujourd'hui imposées à tous les navires de commerce quelque soit leur tonnage ou leur âge ce qui n'est pas tout à fait le cas pour les autres types de navires.

III- Problématique et annonce de plan :

Pendant longtemps, l'accent a été mis sur l'aspect technique, notamment en matière de sécurité maritime. La prise de conscience évolutive du rôle que joue l'élément humain dans la survenance d'accidents mais aussi dans la prévention des risques naturels, de navigation et criminels pose le problème différemment. A travers l'exemple de la Tunisie, cette étude tentera d'évaluer, à sa juste mesure, la contribution du facteur humain dans la prévention de la sécurité et de la sûreté en mer. Cette contribution est dépendante d'une manière étroite des conditions dans lesquelles vivent et travaillent les marins ainsi que des moyens matériels et humains mis à leur disposition par l'État.

Cela suggère tout d'abord de connaître les normes juridiques qui administrent les conditions de vie et de travail des marins. Celles-ci seront d'abord étudiées d'une manière théorique afin de prendre connaissance de ce que devrait être la contribution du facteur humain. Mais, confrontées à la réalité du terrain, très souvent, les exigences réglementaires sont remplacées par des exigences économiques et les conditions qui devraient être réunies afin de permettre au facteur humain de contribuer au mieux à la prévention en matière de sécurité et en matière de sûreté se dissipent. Le contrôle de l'application des mesures réglementaires contribue, jusqu'à une certaine mesure, à remettre les choses dans l'ordre (Partie 1). Seulement, ce dernier, à lui seul ne peut empêcher la survenance d'incidents et d'accidents en mer. Dans ce

cadre aussi, le facteur humain contribue à la réparation que nécessite la phase de l'après accident, souvent soutenu lors de cette action par l'État. Sur le plan juridique, la survenance d'accidents qui occasionne des dommages en appelle à l'engagement de la responsabilité des parties à l'origine de l'accident. Là encore, le facteur humain peut être impliqué en qualité de responsable de la survenance d'accidents. En dehors des intérêts engagés dans l'expédition maritime, ces accidents peuvent occasionner des dommages de différentes natures à d'autres intérêts et à d'autres droits. S'il est imaginable que les principes fondamentaux du droit de l'environnement peuvent se trouver bafoués par les déficiences sécuritaires dans la mesure où le navire est en contact permanent avec différents éléments de l'environnement, il est moins probable de penser que ces mêmes manquements peuvent enfreindre certains des droits les plus fondamentaux: les droits de l'homme. Les défaillances en matière de sécurité et de sûreté dépassent, ainsi, le domaine limité de la mer et affectent d'autres domaines, d'où la nécessité de réfléchir à des axes de progrès pour l'avenir (Partie 2).

Partie 1 : L'analyse de la réglementation tunisienne de la sécurité et de la sûreté maritimes liée au facteur humain :

D'origines diverses, la réglementation autour de la sécurité et de la sûreté maritimes est dense et en perpétuelle évolution. Si les normes de nature technique détiennent la part la plus importante, celles destinées au facteur humain se développent, de plus en plus, et lui accordent un rôle plus conséquent au fur et à mesure de leur évolution. L'armateur et l'équipage se trouvent investis de nouvelles missions et amenés à acquérir de nouvelles connaissances (Titre 1). Dans le cadre de ces missions, le travail du facteur humain est supervisé par différents protagonistes, l'objectif étant d'inspecter la bonne exécution de la norme y compris quant aux conditions de vie et de travail des marins (Titre 2).

Titre 1 : Les acteurs et la norme :

D'origines interne et internationale, les normes destinées à la sécurité et à la sûreté maritimes s'appliquent à différents domaines et s'élaborent dans le cadre de structures ayant leurs spécificités (Chapitre 1). Ces dispositions réglementaires théoriques se trouvent confrontées dans la pratique à plusieurs obstacles qui empêchent leurs accomplissement tel qu'il a été prévu par le législateur. Les origines des obstacles sont variées (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Les structures d'élaboration et le contenu de la norme :

Ce chapitre portera sur le contenu de la norme applicable en matière de sécurité et de sûreté maritimes (Section 2). Il s'agira d'identifier les mesures de sécurité et de sûreté à appliquer à l'occasion d'une expédition maritime. Ces mesures sont très hétérogènes dans la mesure où elles sont issues de textes d'origines nationale et internationale dont l'auteur peut aussi bien être une entité publique qu'une entité privée (Section 1).

Section 1 : La diversité des structures d'élaboration de la norme :

Une des caractéristiques principales du droit de la sécurité maritime est la diversité et la fragmentation de ses sources. Ce phénomène tient à la diversité des intervenants et protagonistes au niveau national mais aussi sur le plan international. Cette diversité contribue à la richesse ainsi qu'à la complexité de la norme. L'État (Paragraphe 1) reste sans doute l'auteur principal. En outre, la contribution d'organismes privés, notamment des sociétés de classification (Paragraphe 2), s'avère d'une grande importance.

Paragraphe 1 : Les normes internationales validées en droit tunisien :

La mission de protection de la navigation, dont l'État est chargé, est encadrée par les conventions et recommandations des organisations internationales auxquelles il adhère (A). Les règles nationales prises en conformité avec la législation internationale et s'attachant à prendre en considération les spécificités locales complètent ce dispositif législatif (B).

A) Les engagements internationaux :

La sécurité et la sûreté maritimes sont essentiellement régies par des normes internationales émanant d'organisations spécialisées. A l'initiative des États, ces normes émanent notamment de l'organisation maritime internationale (l'OMI) (a) et de l'Organisation internationale du travail (l'OIT) (b).

a) L'action de l'OMI⁴⁴ en matière de sécurité et de sûreté maritimes :

Basée à Londres, l'OMI est une agence spécialisée des Nations-unies. Elle bénéficie d'un budget propre et est autonome dans ses prises de décisions.

Sa principale mission est celle d'organiser une coopération entre les États⁴⁵ dans le domaine de techniques pouvant affecter le commerce maritime et d'encourager l'adoption de normes dans trois domaines: la sécurité maritime, l'efficacité de la navigation maritime et la

44 Plusieurs ouvrages traitent de l'OMI. Voir par exemple: M-H. GASMI: « L'action normative de l'organisation maritime internationale (OMI) », Thèse, Université Panthéon-Sorbonne, Paris, 1995. voir également: J. ZEH ONDOUA: « 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, Lille 2, 1997.

45 Les États qui ont une influence à l'OMI se distinguent selon qu'ils apportent une contribution élevée à l'organisation. En 2006-2007 Panama était le premier contributeur, puis Libéria, Bahamas, UK, Grèce, Singapour, Japon, Marshall, USA, Chine....

prévention et le contrôle de la pollution marine. En matière de sécurité maritime, l'article 16 j de la charte constitutive⁴⁶ de l'organisation lui donne le droit exclusif de recommander aux États membres l'adoption de règles et amendements relatifs à la sécurité et à la sûreté maritimes.

L'organisation a été à l'origine d'un grand nombre de conventions régissant le domaine de la sécurité maritime. Dans le cadre de cette étude, l'intérêt ne sera porté que sur certaines d'entre elles, celles qui prennent en considération le facteur humain. Seront ainsi abordés la convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (la convention SOLAS) de 1974⁴⁷ (1), le code international de gestion de la sécurité (le code ISM) (2), le code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires (le code ISPS)⁴⁸ (3) ainsi que la convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (la convention STCW⁴⁹) (4).

1) La convention SOLAS :

La convention SOLAS (*Safeguard Of human Life At Sea*) est la première convention générale de sécurité. Son adoption s'est révélée nécessaire à la suite du naufrage du navire "*le Titanic*" en avril 1912⁵⁰. Une première conférence fut réunie à Londres en avril 1914 mais son texte est resté lettre morte à cause de la première guerre mondiale. Ayant subi plusieurs révisions et changements, la première version de la convention SOLAS a été adoptée en 1929. Elle fut suivie d'une seconde en 1948 signée à l'initiative du gouvernement britannique puis d'une troisième en 1960. Dans sa version actuelle, celle de 1974, la convention SOLAS est un document volumineux qui traite tout autant de la sauvegarde des biens que des vies humaines en mer. Le texte de la convention couvre les trois principaux domaines de la sécurité maritime: la construction et l'équipement, l'exploitation et la navigation. Le texte définit les

46 Voir: www.imo.org

47 Entrée en vigueur en Tunisie par le biais de la loi 22-80 du 23 mai 1980 portant ratification de la convention internationale de 1974, pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, JORT du 30 mai 1980, p 1471.

48 Les deux codes ISM et ISPS sont introduits dans la législation nationale tunisienne par le biais du décret n° 2005-3050 du 21 novembre 2005, portant publication du texte récapitulatif de la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du protocole de 1978 comprenant tous les amendements en vigueur depuis le 1er juillet 1997 ainsi que le texte du code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires et des amendements à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, JORT du 2 décembre 2005, pp 3379-3380.

49 Entrée en vigueur en Tunisie en application de la loi n° 94-46 du 9 mai 1994 portant adhésion de la République tunisienne à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevets et de veille, JORT du 17 mai 1994, p 800.

50 Paquebot portant pavillon britannique qui coule après avoir percuté un iceberg le 15 avril 1912 au large de la Terre-neuve, une île au large de la côté atlantique de l'Amérique du Nord. Il s'en suit la mort de plus de 1500 personnes.

règles de construction des navires, les règles concernant les équipements de protection contre l'incendie, les engins de sauvetage, les équipements de radiotélégraphie et radiotéléphonie et les techniques de transport des marchandises dangereuses. Ces prescriptions concernent aussi bien les navires à passagers que les navires de commerce.

En 1988, un protocole modificatif de la convention a été adopté. Il visait une harmonisation internationale des systèmes de visites et de délivrance de certificats. Approuvé par la Tunisie, ce protocole entra en vigueur par la loi 98-68 du 4 août 1998⁵¹. Par ailleurs, la convention SOLAS s'accompagne d'un texte intitulé "Règles internationales pour prévenir les abordages en mer" connu sous le sigle COLREG 72 (*Collision Regulations 1972*) qui comprend une réglementation des signaux en mer et "les règles de barre de route"⁵². Dans son texte actuel, la convention intègre des textes complémentaires venant compléter le corpus normatif de la sécurité maritime, les codes ISM (2) et ISPS (3).

2) Le code ISM :

Inspiré du concept développé dans l'industrie par les normes ISO 9000, le code ISM (*International Safety Management*) met l'homme au coeur des enjeux de la sécurité. Il organise les rapports entre les hommes intervenant directement ou indirectement dans une traversée maritime et s'intéresse, notamment, aux relations entre les décideurs restés à terre, armateur et personnel de sa compagnie, et les équipages des navires.

Le code procède d'une longue action de l'OMI pour introduire le facteur humain dans la réglementation de la sécurité maritime⁵³. Les statistiques des causes des accidents prouvant la prépondérance du facteur humain ont poussé l'OMI à relativiser l'efficacité de la réglementation internationale autour des éléments techniques des navires. Elle adopta alors le 4 novembre 1993 la résolution A741(18)⁵⁴ portant adoption du code.

L'objectif du code ISM est de garantir la sécurité en mer et la prévention des lésions corporelles ou des pertes en vies humaines et d'empêcher les atteintes à l'environnement, en

51 Loi n° 98-68 du 4 août 1998, autorisant l'adhésion de la République tunisienne au protocole de 1988 relatif à la convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, JORT du 11 août 1998, p 1735.

52 Il s'agit d'un code de route de la mer établissant les règles de navigation. Il a été adopté le 20 octobre 1972 et est entré en vigueur le 15 juillet 1977. Voir infra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

53 Ph. BOISSON: « Code ISM, une mise en œuvre progressive », Bulletin technique du bureau Veritas, n° 2, juillet 1995, p 5.

54 Amendée à plusieurs reprises. Le dernier amendement est fait en application de la résolution MSC 273(85) adoptée le 4 décembre 2008, entrée en vigueur le 1^{er} juillet 2010. Toutes les résolutions de l'OMI sont consultables sur son site internet à l'adresse suivante: <http://www.imo.org/OurWork/Circulars/Pages/Home.aspx>

particulier l'environnement marin, ainsi que les dommages matériels⁵⁵. Le moyen envisagé par le code pour aboutir à cet objectif est d'équiper et d'entretenir les navires et d'en confier l'exploitation à des équipages ayant reçu une formation adéquate conformément aux conventions et aux normes internationales relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution⁵⁶. Par ailleurs, il incombera à l'armateur d'établir ce que le code appelle un système de gestion de sécurité ou SMS (*Safety Management System*) qui doit, selon l'article 1.2.3 du code, garantir que les règles et règlements obligatoires soient observés et que les recueils de codes, règles, directives et normes applicables recommandés par l'OMI, les administrations, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime soient pris en considération.⁵⁷

La conformité au code ISM est obligatoire pour tout État signataire de SOLAS en vertu de son nouveau chapitre IX: Gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires ajouté à la convention en mai 1994⁵⁸. La règle n°2 du chapitre IX de la convention de SOLAS précise les modalités de mise en vigueur de la nouvelle réglementation. Elle s'applique au plus tard le 1^{er} juillet 2002 à tous les navires de charge et aux unités mobiles de forage au large de moins de 500 tonnes de jauge brute. Le code ISPS régit, lui, les mesures à observer en matière de sûreté (3).

3) Le code ISPS :

Un nouveau chapitre XI-2 relatif aux mesures spéciales pour améliorer la sûreté des navires est entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004⁵⁹ dans tous les États signataires de SOLAS. Les dispositions de ce chapitre sont recueillies dans un nouveau code de l'OMI dit code ISPS (*International Ship and Port Security*). Le code aborde les mesures nécessaires à la prévention des actes de terrorisme et de piraterie en mer. « Il s'agit d'établir un cadre international dans lequel les gouvernements contractants, les organismes publics, les administrations locales et les secteurs maritime et portuaire puissent coopérer en vue de détecter et évaluer les menaces pour la sûreté et pour prendre des mesures de sauvegarde contre tout acte ou circonstance suspect qui menace la sûreté des navires ou des installations portuaires participant au

55 Paragraphe 1.2.1 du code ISM, op. cit.

56 Paragraphe 1.2.2 du code ISM, op. cit.

57 Pour aller plus loin, voir par exemple, Ph. ANDERSON: « ISM code, a practical guide to the legal and insurance implications », LLP, London Hong Kong, 1998.

58 Ph. BOISSON: « Code ISM, une mise en œuvre progressive », op. cit, p 6.

59 Adopté par l'OMI le 12 décembre 2002 par la résolution n° 2 de la Conférence des gouvernements contractant à la Convention SOLAS de 1974: SOLAS/CONF. 5/34.

commerce international »⁶⁰. Il est à noter que cette problématique prend le nom de sûreté du navire et non pas la nomination traditionnelle de sécurité. A partir de cette date, on parlera d'une part des mesures envisagées pour la sécurité en mer et, d'autre part, de celles prises pour garantir la sûreté maritime.

Le Code est composé de deux parties; la partie A étant automatiquement obligatoire et la partie B est composée d'un ensemble de recommandations. Il convient de noter que ce nouveau code s'inspire, sur certains points, du code ISM, notamment au niveau de la structure. Son innovation essentielle est la vision préventive des actes menaçant la sûreté du navire, alors qu'auparavant la lutte contre le terrorisme s'orientait plutôt vers la répression⁶¹.

Les normes de formation des gens de mer, quant à elles, sont contenues dans la convention STCW (4).

4) La convention STCW⁶² :

L'objet de la convention STCW (*Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers*) est double. Il est, d'une part, de définir les connaissances minimales que les États signataires devront exiger pour la délivrance des brevets des marins et, d'autre part, de prescrire les règles à suivre pour la veille à bord des navires. Son premier texte, publié en 1978, comprenait dix-sept articles traitant des questions juridiques ainsi qu'une annexe édictant des règles administratives et techniques. Six chapitres traitent successivement des dispositions générales, du service pont, du service machine, du service radioélectrique, des prescriptions spéciales applicables aux navires-citernes, de l'aptitude à l'exploitation des embarcations et des radeaux de sauvetage. En 1995, la convention a été complètement révisée. La convention modifiée est entrée en vigueur le 1er février 1997. Le principal changement réside dans la nouvelle structure de la convention qui se limite désormais à des questions d'ordre juridique. Les exigences techniques sont regroupées dans un code annexé à la convention et divisé en deux parties. La partie A contient les normes de formation des gens de mer, les règles de délivrance des brevets et de veille. La partie B énonce des recommandations qu'il est souhaitable de prendre en considération par les États signataires de la convention. D'autre part, la convention révisée clarifie le rôle et la responsabilité de l'État

60 Avant propos du code ISPS, op. cit.

61 C'est le cas par exemple de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime conclue à Rome le 10 mars 1988.

62 L'approbation de la convention par la Tunisie est faite par le biais de la loi 46-94 du 9 mai 1994 portant adhésion de la République Tunisienne à la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille, JORT du 17 mai 1994, p 800.

du pavillon en matière de formation des marins.

Dans le domaine de la norme destinée au facteur humain, une autre organisation intergouvernementale occupe une place importante. Il s'agit de l'OIT (b).

b) L'action normative de l'OIT⁶³ :

Fondée en 1919 par le traité de Versailles et basée à Genève, cette organisation émane des Nations-Unies. L'OIT a été mise en place pour instaurer une protection des travailleurs dans le cadre de la réglementation internationale. Elle travaille par le biais de conférences tripartites (représentants des États, des employeurs et des syndicats)⁶⁴.

Son activité normative, destinée aux gens de mer, consiste à édicter des normes sociales minimales en vue de garantir aux marins des conditions de vie et de travail décentes. De telles conditions affectent d'une manière directe la sécurité de l'expédition maritime. Le domaine couvert par l'organisation sous forme de conventions (1) ou de recommandations⁶⁵ (2) est très étendu. Il couvre la sécurité et la santé des marins, leur recrutement, leur formation professionnelle, leurs salaires, la durée du travail et les conditions d'emploi d'une manière générale ainsi que la sécurité sociale. La condition matérielle des marins à bord des navires est également traitée. Celle-ci s'intéresse au logement des marins, à leur nourriture, à leur effectif ainsi qu'au bien être à bord.

1) Les conventions de l'OIT :

Contrairement à la grande majorité des conventions internationales dans les différents domaines juridiques, l'entrée en vigueur des conventions de l'OIT est rapide et obligatoire⁶⁶. Le traité constitutif de l'OIT, dans son article 19, paragraphe 6, oblige les États à soumettre dans un délai de douze mois, et exceptionnellement de dix-huit mois, les conventions et recommandations adoptées aux autorités dans la compétence desquelles rentre la matière, en

63 A propos de cette organisation, voir par exemple : V-Y. GHEBALI: « L'organisation internationale de travail (OIT) », Genève, 1987. Voir également: J-M. BONVIN: « L'organisation internationale du travail, étude sur une agence productrice de normes », Presses universitaires de France, 1998.

64 Il s'agit de la Conférence dont les États sont représentés et qui a la tâche de la préparation des conventions et des recommandations, du Conseil d'administration qui contrôle le travail de l'organisation et adopte le budget et du Bureau international du travail, secrétariat permanent ayant comme rôle la préparation des travaux des deux autres organes, la collecte et la publication d'informations, les consultations demandées par les gouvernements ou les organisations professionnelles.

65 L'ensemble des conventions et des recommandations de l'OIT est disponible sur son site Internet: www.ilo.org

66 Celles-ci n'ont pas la force de la loi à l'intérieur des frontières de l'État. Ce dernier s'engage simplement à les prendre en considération lors de l'élaboration de la législation interne. M.VIRALLY: « La valeur juridique des recommandations des organisation internationales », AFDI, 1956, II, p 78.

vue de les transformer en loi. Le Bureau international du travail⁶⁷ assure le suivi de la transposition en droit interne des conventions ratifiées. Chaque État membre doit l'informer des mesures qu'il a prises en vue de cette transposition.

La Tunisie a ratifié la grande majorité des conventions de l'OIT et les a intégré au fur et à mesure dans sa législation maritime nationale⁶⁸. Étant donné que tel n'est pas le cas de tous les États, l'OIT a décidé de réunir l'ensemble de ces conventions concernant le droit du travail et le droit social maritime en un seul corps de règles, dans une convention réalisée le 23 février 2006⁶⁹, la convention maritime consolidée. Cette convention dont seulement une partie serait obligatoire, la Partie A (la partie B est faite de recommandations) édicte les mesures à observer en matière d'équipement de sécurité minimum, de conditions d'emploi, des heures de travail, du logement, de la nourriture, de la protection sociale et d'autres sujets autour du facteur humain.

2) Les recommandations de l'OIT :

L'organisation a émis 27 recommandations de deux types différents: des règles techniques ne pouvant pas faire l'objet d'une convention ou des directives pratiques complétant ou interprétant les normes conventionnelles en vigueur⁷⁰. Les États sont invités à prendre en considération les dispositions des diverses recommandations lors de l'élaboration de leur législation interne, celles-ci n'ayant pas la force de la loi⁷¹.

L'ensemble de ces normes internationales conserve une force contraignante limitée puisque conditionnée à l'acceptation de l'État. Pour les parties les ayant acceptées, ces normes représentent les lignes directrices d'une sécurité en mer. L'élaboration de normes spécifiques prenant en considération la particularité des divers milieux maritimes reste à la discrétion des États qui confient cette tâche à l'organisme qu'ils désignent compétent. La réglementation nationale est contraignante et adaptée au milieu et personnes sur lesquels elle s'applique (B).

67 Il s'agit du secrétaire permanent de l'organisation. Voir à ce sujet, à titre d'exemple: Y. SIMBRON: « Le bureau international du travail (B.I.T) », éditions Après-demain, Paris, 1994. Voir également: Th. CAYET: « Rationaliser le travail, organiser la production: le bureau international du travail, et la modernisation économique durant l'entre-deux guerres », éditions Presses universitaires de Rennes, 2010.

68 Leur étude sera faite tout au long de ce travail.

69 La convention du travail maritime consolidée 2006 est un instrument juridique mondial, global et pionnier qui répond au besoin de conditions de travail décentes des gens de mer dans le monde et donne l'appui nécessaire pour élaborer des approches similaires, novatrices et équilibrées, dans d'autres domaines. La convention entrera en vigueur douze mois après la ratification d'au moins 30 États membres de l'OIT représentant 33% du tonnage brut de la flotte marchande. La convention est actuellement en cours d'étude par le Ministère des transports en Tunisie. Pour plus de détail, voir « Travail, le magazine de l'OIT », n° 56, avril 2006, p 4 et suivantes.

70 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 71.

71 Voir article 19, paragraphe 6 de la charte constitutive de l'organisation.

B) La réglementation nationale tunisienne :

Il s'agira dans le cadre de cette étude de faire un état des lieux de la législation interne (a) et de l'autorité maritime compétente pour son application (b).

a) État des lieux de la législation nationale :

La réglementation nationale ou étatique émane des organes compétents d'un État donné. Mais de quel État parlons nous? Cette question qui, en droit commun, pourrait sembler étrange, l'est moins dans le langage maritime où l'on parle de trois États différents: L'État du pavillon, l'État côtier et l'État du port.

L'État du pavillon est défini comme étant l'État qui attribue sa nationalité à un navire suivant une certaine procédure d'immatriculation qu'il fixe⁷². L'attribution d'une nationalité à un navire traduit sa soumission à l'État où il est immatriculé mais n'en fait pas, pour autant, une portion du territoire national.⁷³ Elle est souverainement régie par les textes de droit national. Chaque État est libre de fixer ses propres conditions pour l'octroi de sa nationalité. En la matière, le droit international est peu contraignant. L'article 2 de la convention de Genève sur la haute mer de 1958⁷⁴ exige simplement l'existence d'un lien substantiel (*genuine link*) entre l'État et son pavillon.⁷⁵ Cette notion est reprise par la convention sur le droit de la mer signée à Montégo Bay en 1982⁷⁶. La loi du pavillon assure la juridicité de la haute mer et offre un rattachement stable au navire. Elle gouverne également la condition juridique de l'équipage. L'État côtier, quant à lui, est tout État possédant un littoral maritime⁷⁷. Il s'oppose à l'État sans littoral ou État « enclavé » c'est à dire dépourvu de toute ouverture sur mer⁷⁸. Il ne peut avoir de rapport direct avec la réglementation destinée au personnel du navire qui s'approche de ses côtes, à moins qu'il soit à la fois, État du pavillon et État côtier. Enfin, l'État du port est l'État accueillant dans l'un de ses ports un navire étranger pour une durée déterminée⁷⁹.

72 Voir article 91 de la Convention des Nations-unies sur le droit de la mer adoptée le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994, plus connue sous le nom de Convention de Montégo-Bay (CMB).

73 M. REMOND-GOUILLOUD: « Droit maritime », éditions Pedone, 1988, p 3.

74 La convention sur la haute mer adoptée à Genève le 29 avril 1958 par la conférence des Nations-Unies sur le droit de la mer et entrée en vigueur le 30 septembre 1962. Nations-unies, recueil des traités, vol. 450, p 82 et suivantes.

75 Cette souplesse a permis la création et le développement des pavillons de complaisance. Voir par exemple: M. REMOND-GOUILLOUD , op. cit, p 18.

76 Le droit de la mer : texte officiel de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer et de ses annexes accompagné d'un index : acte final de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer : précédés de plusieurs textes relatifs à la Convention et à la Conférence des Nations Unies, 1984.

77 Voir article 90 de la CMB, op. cit.

78 G. APPOLIS: « L'emprise maritime de l'État côtier », éditions Pedone, 1981, p 13.

79 Voir article 218 de la CMB, op. cit.

La désignation de l'État compétent varie donc selon l'emplacement du navire dans l'espace maritime. L'État est dans tous les cas appelé à régler la sécurité et la sûreté en mer. C'est ainsi que l'article 58 de la convention de Genève sur la haute mer dispose que l'État côtier assure la sécurité de la navigation s'agissant de la zone économique exclusive. Ayant une souveraineté totale sur la mer territoriale et les eaux intérieures, l'État côtier est également chargé de la réglementation de la sécurité dans ces deux parties du territoire⁸⁰. Il en est de même pour l'État du port étant donné que les ports font partie des eaux intérieures.

Les règles de sécurité relatives au facteur humain sont à la charge de l'État du pavillon. L'article 10.1 de la convention de Genève sur la haute mer dispose que: « Tout État est tenu de prendre à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne: ...la composition et les conditions du travail des équipages...». L'article 94.4 de la CMB⁸¹ précise qu'il s'agit en l'occurrence de l'obligation de confier le navire à un capitaine et à des officiers compétents possédant les qualifications voulues ainsi que l'obligation pour le capitaine, les officiers et dans la mesure du nécessaire, l'équipage, de connaître parfaitement et de respecter les règles internationales applicables.

Aujourd'hui, la plupart des États de pavillon ont une législation maritime. Ceci est vrai même pour des États n'ayant pas accès direct à la mer. C'est le cas de la Suisse qui s'est dotée en 1953 d'un code sur la navigation maritime⁸². Certains législateurs ont présenté les textes de loi en matière de droit maritime sous la forme cohérente d'un code maritime. C'est le cas de la Tunisie⁸³ qui, à l'aube de son indépendance s'est dotée d'un arsenal de réglementation nationale tendant à assurer la sauvegarde du navire, de la cargaison mais également des hommes et de l'environnement. Il n'existe pas, pour autant, de texte unique traitant de l'élément humain. La contribution de ce dernier à la sécurité et à la sûreté en mer apparaît dans différents textes:

- Le code du commerce maritime promulgué le 24 avril 1962⁸⁴ et entré en vigueur le 1^{er} juillet 1962. Il constitue « une œuvre vigoureuse parce que bien charpentée suivant un plan très clair

80 Articles 2 et 8 de la CMB, op. cit.

81 Op. cit.

82 Loi fédérale sur la navigation maritime sous pavillon suisse du 23 septembre 1953, RS 747.30.

83 C'est également le cas du Maroc dont le code du commerce maritime date de 1919, de la Pologne (1949), de l'Algérie (1975)...

84 Par la loi n° 62-13 du 24 avril 1962 portant promulgation du code de commerce maritime, JORT du 27 avril 1962, p 483 et suivantes. Le code est édité par l'Imprimerie officielle de la République tunisienne en 2010 (dernière édition en date).

marqué du souci de grouper toute disposition touchant à une même matière »⁸⁵ tout en faisant un large appel aux dispositions des conventions internationales.

Le premier livre intitulé « Du régime de la navigation maritime » traite, entre autres sujets, de l'équipage, du capitaine et du pilote. Le troisième livre affecte un premier titre à « l'armateur » et un second à « la responsabilité de l'armateur et des limitations et exonérations de sa responsabilité ».

- Le code du travail maritime promulgué par le 7 décembre 1967⁸⁶ et entré en vigueur le 1^{er} janvier 1968 vient compléter l'édifice étant entièrement consacré aux gens de mer. Ce code est complet dans le sens où il permet de répartir la presque totalité des thèmes ayant rapport avec les gens de mer. Il traite ainsi du recrutement des marins (titre I), de la réglementation à observer à bord des navires (titres III et IV)... Si le code n'envisage pas le régime disciplinaire et pénal des marins, celui-ci a ultérieurement été défini dans le cadre du Code disciplinaire et pénal maritime promulgué par la loi n°77-23 du 30 mars 1977⁸⁷. Le code traite des infractions disciplinaires et pénales éventuellement commises par les marins à bord des navires. Il distingue entre les fautes contre la discipline, les crimes et les délits et établit les sanctions pénales afférentes.

- Le code de la police administrative de la navigation maritime promulgué le 11 juin 1976⁸⁸. Son titre III a été consacré aux visites et commissions de sécurité effectuées à bord des navires.

- Le code des ports maritimes promulgué par la loi n° 2009-48 du 8 juillet 2009⁸⁹. Le titre III du code est consacré à « la sécurité, la sûreté, la santé, la propreté et la préservation de l'environnement dans les ports maritimes ».

Plusieurs lois, décrets et arrêtés viennent porter refonte à ces différents codes. Certains d'entre eux, ayant un rapport avec le facteur humain, seront abordés ultérieurement. En outre, et même si son rôle reste limité notamment en ce qui concerne l'élément humain, la

85 A. BOKOBZA: « Aperçus sur le Code de commerce maritime tunisien », DMF 1962, p 760.

86 Par la loi n° 67-52 du 7 décembre 1967 portant promulgation du Code du travail maritime, JORT du 12 décembre 1967, p 1563 et suivantes. Le code est édité par l'Imprimerie officielle de la République tunisienne en 2010 (dernière édition en date).

87 Portant promulgation du code disciplinaire et pénal maritime, JORT du 5 avril 1977, p 830 et suivantes. Le code est édité par l'Imprimerie officielle de la République tunisienne en 2010 (dernière édition en date).

88 Par la loi n° 76-59 du 11 juin 1976, portant promulgation du code de la police administrative de la navigation maritime, JORT du 15 juin 1976, p 1404 et suivantes. Le code est édité par l'Imprimerie officielle de la République tunisienne en 2008 (dernière édition en date).

89 Portant promulgation du code des ports maritimes, JORT du 14 juillet 2009, p 1900 et suivantes. Le code abroge le code des ports maritimes de commerce de 1999 qui consacrait un ensemble de dispositions à la sécurité et la sûreté des personnes et des marchandises dans les ports. Il est édité par l'Imprimerie officielle de la République tunisienne en 2010 (dernière édition en date).

jurisprudence constitue une source de droit du commerce maritime tunisien. Des décisions de jurisprudence seront abordées au moment opportun.

Des instances nationales compétentes sont chargées de veiller à l'application de cet arsenal de législation (b).

b) L'autorité maritime nationale :

Depuis 1998⁹⁰, l'Office de la marine marchande et des ports (l'OMMP)⁹¹ est l'autorité maritime chargée du fonctionnement, de l'entretien et du développement des ports de commerce ainsi que des attributions de l'administration maritime.

Ses compétences spécifiques portent sur plusieurs domaines:

- L'administration des navires : en la matière, l'office est notamment chargé de la tenue des registres de matricule des navires, de la délivrance des papiers de bord ainsi que des visites de sécurité.
- Les gens de mer : l'office assure la gestion administrative de la carrière des marins et le suivi de l'application de la législation qui la régit. Par ailleurs, il est l'organisme compétent pour la délivrance des brevets maritimes, du contrôle de l'exécution des contrats du travail maritime, de l'organisation du travail à bord ainsi que du visa d'effectif.
- La navigation maritime : l'office assure la police intérieure des ports maritimes de commerce⁹² dans les eaux territoriales. Il participe également aux opérations de lutte contre la pollution marine, à la protection de l'environnement, à l'assistance et au sauvetage en mer. Il est l'autorité chargée de constater les infractions à la législation et à l'instruction des enquêtes maritimes⁹³.
- La sécurité, la sûreté et la protection contre la pollution marine représentent des priorités pour l'office⁹⁴ : le volet sûreté a été renforcé après l'entrée en vigueur du code ISPS le 1^{er} juillet 2004. L'office tâche de combler les insuffisances de sûreté dans les ports et d'acquiescer le

90 Auparavant, l'autorité maritime était représentée par le ministère du transport qui, par la loi n° 98-109, a transféré l'essentiel de ses attributions à l'OMMP, sis à La Goulette. Aujourd'hui, le ministère a comme mission principale de doter le pays d'un système de transport global, économique et sûr et d'en contrôler le fonctionnement en vue d'en faire un facteur essentiel du développement économique et social. www.ministeres.tn/html/indexgouv.html

91 Voir le rapport annuel de l'OMMP, éditions OMMP, 2005, p 4.

92 Ils sont au nombre de sept: Bizerte-Menzel Bourguiba dominé par le trafic pétrolier, Radès spécialisé dans le trafic des conteneurs et les unités roulantes, Tunis-Goulette caractérisé notamment par la navigation de plaisance, Sousse et Sfax-Sidi Youssef dont le trafic est polyvalent, Zarzis dont le trafic est notamment pétrolier et Gabès, un port industriel.

93 Pour les détails de ces fonctions, voir le rapport de l'OMMP, op. cit, p 34 et suivantes.

94 Op. cit, p 31.

matériel favorisant la mise en place des règles de sûreté. En matière de protection de l'environnement, il élabore des plans de gestion de déchets des navires et contrôle le niveau de pollution dans les bassins des ports de commerce et le long du littoral.

Par ailleurs, l'office est représenté sur le plan régional par des régions maritimes⁹⁵, des quartiers maritimes⁹⁶ et des services régionaux de sécurité maritime⁹⁷. Ces derniers sont chargés de plusieurs missions. On citera notamment:

- La programmation de visites de sécurité à bord des navires;
- Le contrôle des navires dans le cadre du contrôle par l'État du port;
- La délivrance des titres de sécurité;
- La tenue et le suivi des dossiers de sécurité;
- Le suivi des navires au cours de construction;
- La participation aux travaux des commissions régionales de sécurité assurée par les régions maritimes;
- La délivrance d'autorisations spéciales pour les navires dans les eaux territoriales;
- La constatation des infractions à la législation et à la réglementation maritime donnant le droit au service régional de dresser un Procès-verbal;
- L'étude des dossiers d'implantation de bases nautiques;

La réglementation en matière de sécurité maritime n'est pas réservée aux États et aux organisations internationales. Plusieurs autres protagonistes participent à son élaboration. On essaiera, dans ce qui suit, de mettre l'accent uniquement sur les acteurs influençant le monde maritime tunisien. Ainsi, nous ne prendrons pas en considération par exemple le rôle important que peuvent jouer les médias, qui à la suite de catastrophes naturelles et matérielles d'une grande ampleur contribuent à une prise de conscience collective qui pourrait peser sur les décisions des politiques comme ce fût le cas en Europe par exemple⁹⁸. La raison de ce choix est tout simplement que la Tunisie, est jusqu'alors épargnée de ces catastrophes. L'analyse prendra, ainsi, en considération l'industrie maritime et les sociétés de classification (Paragraphe 2) qui apportent une contribution importante au processus normatif.

95 Sises à Bizerte, Tunis, Sousse, Sfax et Gabès.

96 Sis à Tabarka, Kélibia, Monastir, Mahdia et Jerba.

97 Sis dans les villes portuaires.

98 C'est le cas par exemple des règles de sécurité intitulées Paquet Erika I, II et III adoptées par la commission européenne à la suite de la marée noire causée par le naufrage du pétrolier Erika en décembre 1999. On y reviendra ultérieurement.

Paragraphe 2 : L'action normative de l'industrie maritime :

L'importance de l'action normative des organismes privés diffère selon l'importance de l'organisme lui-même. Ainsi, les sociétés de classification (A) qui interviennent dès la construction des navires occupent une place plus grande dans la prise de décisions que les autres organismes de l'industrie maritime (B).

A) L'action normative des sociétés de classification :

Les sociétés de classification sont les plus anciens organismes de contrôle technique⁹⁹. Celles-ci sont en général des organismes privés dont l'objet est de réunir un ensemble de renseignements techniques qui permettent d'apprécier le degré de confiance que méritent les navires et autres engins maritimes de transport de recherche ou d'exploitation. Les sociétés de classification sont créées par les assureurs maritimes afin d'obtenir des renseignements précis sur la qualité et la sécurité des navires¹⁰⁰. Outre leur fonction traditionnelle de classification qui contribue d'une manière sensible à la sécurité en mer (a), les sociétés de classification sont dotées d'une action normative en matière de sécurité (b).

a) La fonction de classification :

Les prestations des sociétés de classification évoluent et s'élargissent avec la révolution industrielle du 19^{ème} siècle qui accroît la rapidité, le nombre¹⁰¹ et aussi la régularité des échanges commerciaux. Elles s'orientent alors vers la fixation des normes de qualité des navires avec la publication des Règlements de classification, documents ayant pour but de fixer ces normes techniques de qualité et de sécurité¹⁰² auxquelles doivent se référer les navires pour être sûrs. Ces normes privées édictées par les organismes permettent d'aboutir à ce référent qu'est la classe du navire formalisée au travers de ce qu'on appelle « un certificat de classification » en fonction des règlements nationaux issus de la mise en œuvre des conventions internationales.

L'activité de classification commence dès la conception du navire. La société de classification commence par contrôler les plans de construction. Dans un second temps, elle assure une surveillance pendant toute la durée de la construction pour que ses différents éléments soient

99 L'origine de l'activité se situerait au 17^{ème} siècle. Voir: M. FERRER: « La responsabilité des sociétés de classification », éditions Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2004, p 19.

100 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 125.

101 Le 19^{ème} siècle voit naître la majorité des organismes classificateurs actuels: « Bureau Veritas » en 1828, « Det Norske Veritas » en 1864, « American Bureau of Shipping » en 1862, « Nippon Kaiji Kyokai » en 1899.

102 Ph. BOISSON : « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 247.

conformes aux normes. L'objet des prestations de contrôle des plans et de surveillance de l'assemblage est donc d'orienter les intervenants vers une conception et une construction conformes aux normes édictées pour que le navire puisse recevoir la classe exigée par l'armateur et qu'un certificat de classification formalisant cette classe puisse être émis par les experts de l'organisme de surveillance¹⁰³.

Les prestations des sociétés de classification se poursuivent durant toute la vie du navire sous forme de contrôles réguliers en référence aux normes édictées. Des certificats de sécurité sont émis à l'issue. Les sociétés de classification jouent donc un rôle fondamental dans la prévention des risques maritimes, en effectuant non seulement une mission de classification pour le compte de l'armateur mais également un rôle de certification pour l'État du pavillon. Les États du pavillon délèguent la vérification des qualités techniques des navires battant leurs pavillons à des sociétés de classification agréées par eux mêmes¹⁰⁴. Celles-ci contrôlent et émettent des certificats en leur nom et place. La volonté de contrôle par les États des qualités techniques des navires battant leur pavillon n'est pas nouvelle puisqu'elle remonte au 19^{ème} siècle¹⁰⁵. Mais l'application de normes techniques minimales obligatoires a été instituée, plus tard, par l'adoption des différentes conventions internationales promulguées dans le cadre de l'OMI telles que la convention SOLAS qui fixe les normes minimales à observer pour la sécurité d'une manière générale, la convention pour la prévention de la pollution par les navires, MARPOL,¹⁰⁶ qui porte sur les normes techniques des navires ou encore le code ISM¹⁰⁷ qui définit la gestion de la sécurité à bord.

Ces dispositions renvoient directement à l'État du pavillon l'organisation des contrôles des normes instaurées. Elles précisent expressément que la surveillance des navires et la délivrance des différents certificats peuvent être confiées à des organismes privés de contrôle technique qui se chargent de les exécuter¹⁰⁸.

En dehors de leur fonction de contrôle, sur laquelle on reviendra plus tard d'une manière plus approfondie, les sociétés de classification exercent en matière de sécurité maritime une action

103 M. FERRER: « La responsabilité des sociétés de classification », op. cit, p 20.

104 Trois sociétés de classification sont agréées par l'État tunisien: Bureau Veritas, NAVITAS et Tunisian classification society (TCS).

105 E. CORRE: « De la sécurité et du travail dans la marine de commerce », thèse, Rennes, 1912, p 20.

106 Les premières dispositions avaient été adoptées par la Convention de Londres pour la prévention de la pollution des eaux de mer par les hydrocarbures de 1954 (OILPOL); elles ont été incorporées à la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (convention MARPOL) du 2 novembre 1973, adoptée suite au naufrage du « Torrey Canyon » en 1967. Voir à ce propos, C. WU: « La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures », thèse, Paris 1, éditions Pedone, 1994, p 1.

107 Op. cit.

108 M. FERRER: « La responsabilité des sociétés de classification », op. cit, p 21.

normative (b) consistant à la création de règles techniques contenues dans les règlements et les notes d'informations.

b) L'élaboration de normes de sécurité :

L'action normative des sociétés de classification a longtemps été circonscrite dans des domaines techniques bien déterminés (1). Elle a par la suite évolué vers la prise en compte de l'élément humain (2).

1) Une participation active à l'élaboration de normes techniques :

Les premières réglementations relatives à la solidité des navires, et à la fiabilité de la machine et des équipements ont vu le jour à l'aube du XIX siècle grâce au travail normatif des sociétés de classification.¹⁰⁹ Depuis, ce travail ne cesse de s'accroître et de concerner des domaines variés, ce qui fait qu'aujourd'hui les sociétés de classification prennent une part plus active dans l'élaboration des normes¹¹⁰. Elles disposent du pouvoir de formuler ou de modifier certaines exigences, de changer les modalités d'application, d'autoriser l'application des dispositions qu'elles jugent équivalentes pour tenir compte des caractéristiques particulières d'un navire, d'un équipement ou d'une installation déterminée¹¹¹ ». Les modifications ainsi effectuées sont publiées selon une fréquence annuelle, semestrielle ou trimestrielle.

Grâce, probablement, à la faculté d'anticipation des sociétés de classification, les normes qu'elles édictent bénéficient d'une grande autorité, sont volontairement acceptées par tous les pays ... et sont, parfois, supérieures aux lois positives.¹¹²

On comprend mieux que certaines dispositions des conventions de l'OMI proviennent directement de ces règlements. A titre illustratif, on pourra retenir les dispositions sur les visites des pétroliers et des vraquiers ou celles sur le renforcement des structures de vraquiers en service¹¹³.

L'action normative des sociétés de classification se renforça avec la création en 1968 de l'IACS¹¹⁴ ou l'association internationale des sociétés de classification ayant, entre autres

109 Règlement de 1835 du LRS et de 1851 du Bureau Veritas (BV) concernant les navires construits en bois, Règlement de 1855 du LRS et de 1858 du BV concernant les navires fabriqués en fer et Règlement de 1880 du BV concernant les navires en acier.

110 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 249.

111 Op. cit.

112 G. RIPERT: « Droit Maritime », 3 ème vol, Tome 1, éditions Dalloz, 1967, pp. 282-284, cité par Ph. BOISSON in « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 250.

113 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit.

114 Voir: www.iacs.org.uk

objectifs, 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. Dans le cadre de sa fonction normative, l'association s'est dotée d'un conseil, organe suprême regroupant tous les directeurs des sociétés de classification membres et d'un secrétariat permanent¹¹⁵ chargé d'harmoniser et de coordonner les actions des différents membres tout en veillant à donner plus de visibilité et de lisibilité à l'action internationale de l'association. Les groupes de travail viennent soutenir au quotidien les deux précédents organes. C'est sur ces groupes que repose le travail normatif de l'association.

L'action normative, en elle-même, tend, d'une part, à unifier les règles de classification existantes et d'autre part à concourir à l'oeuvre normative d'autres organisations internationales.

- Pour ce qui est de l'unification des règles de classification, cette action paraît utile vis à vis de la sécurité maritime étant donné qu'elle supprime tout espace de concurrence commerciale en dépit de cette sécurité. Depuis sa création, plus d'une centaine de règles ont été adoptées par l'association sur divers sujets allant de la protection incendie des espaces machines aux normes minimales de résistance longitudinale...¹¹⁶

- Pour ce qui est de la coopération avec d'autres organisations, l'association vient soutenir les efforts de codification de l'OMI depuis 1969, date à laquelle l'IACS a reçu le statut de membre consultatif de l'organisation internationale. Cette collaboration se traduit par la participation active de l'association aux réunions de l'OMI dans le cadre desquelles elle a l'occasion de donner son point de vue sur les questions liées à la sécurité maritime. Par ailleurs, l'association dispose d'un représentant permanent au sein de l'OMI ayant pour rôle d'informer l'association sur les travaux en cours. C'est sur la base de ces informations que l'association rédige un certain nombre de commentaires. Dans les deux cas, l'OMI étudie les suggestions et remarques de l'association, une étude qui aboutit parfois à leur prise en compte lors de l'élaboration de conventions internationales¹¹⁷.

Enfin, les importants investissements réalisés par l'association en matière de recherches concourent de manière appréciable à l'oeuvre de la sécurité maritime¹¹⁸.

115 Créée en juin 1991 et siégeant à Londres.

116 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 139.

117 Plusieurs dispositifs du code de sécurité pour la construction et l'équipement des transporteurs de gaz ont été déjà formulés par l'IACS sous forme de recommandation.

118 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 251.

Dans une deuxième étape, les sociétés de classification ont porté un intérêt à la participation de l'élément humain à la sécurité de l'expédition maritime (2). Comme les autres acteurs du monde maritime, elles ont pris conscience que l'erreur humaine pouvait être la cause de catastrophes maritimes d'une grande ampleur.

2) Une prise en compte de l'élément humain dans l'élaboration des normes de sécurité :
A priori, il n'y a que le navire qui devrait rentrer dans le champ d'action des sociétés de classification. Mais une vision aussi restrictive ignore l'idée communément admise aujourd'hui d'une stratégie globale de sécurité prenant aussi bien en considération l'élément humain que l'environnement. Ainsi, les sociétés de classification ne se cantonnent plus simplement à prescrire les normes techniques de sécurité. Elles vont au-delà en intégrant dans leurs actions les facteurs humains et écologiques¹¹⁹. Par ailleurs, les sociétés de classification ont activement participé à l'adoption sous l'impulsion de l'OMI du code ISM et à la révision de la convention STCW¹²⁰.

La raison de cette prise en considération est le fait que les normes de classification sont en permanence mises à jour prenant en considération les leçons tirées des catastrophes maritimes mondiales. A priori, rien ne diffère sur ce point avec les législations nationales et internationales qui, elles aussi, ont coutume de légiférer à la suite de catastrophes considérables. Néanmoins, l'action d'élaboration ou d'amendement de normes nouvelles par les sociétés de classification est plus rapide dans la mesure où les procédures sont nettement moins lourdes. Ainsi, depuis les années 1990, diverses sociétés de classification commencent à accorder à l'homme quelques parties de leurs règlements en soulignant l'apport de l'élément humain dans une sécurité globale¹²¹, l'application effective des normes¹²², ou encore l'interface entre l'homme et la technologie¹²³.

Qu'en est-il des autres organismes de l'industrie maritime (B)?

119 A ce propos, il est à noter que certains pays financent des projets de recherches très ambitieux sur les facteurs humains (Australie: étude FASTOH sur la fatigue le stress et la santé à bord des navires. Les États-Unis: Programme PTP (Prevention Trought People) pour la réduction des accidents et la pollution marine).

120 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 252.

121 P. DE LIVOIS: « Le concept de sécurité globale », Bulletin technique du BV, juin 1994, p 5.

122 T-C. MATHIESEN: « Implementation of rules and regulations », bulletin de BIMCO, juin 1993, p 14.

123 « Human error plays major role in accidents », Lloyd's List, 16 octobre, 1995, p 2.

B) Les autres organismes de l'industrie maritime :

Par organisme d'industrie maritime, on entend les entreprises qui concourent aux opérations de transports et de commerce maritimes. Leur principale caractéristique est la grande diversité d'objet qui n'a pas empêché la doctrine¹²⁴ de les classer en huit catégories: Les constructeurs et équipementiers navals, les armateurs regroupant les propriétaires de navires, les affréteurs, les exploitants et gestionnaires de flotte, les gens de mer, les chargeurs et propriétaires de cargaisons, les assureurs, les organismes de normalisation, les ports, les services d'aide à la navigation et les sociétés de classification, objet du point précédant.

L'étude de ce paragraphe ne prendra pas en considération toutes ces catégories d'organismes. Ne seront abordés que les organismes qui, d'une part, influencent la prise de décision en matière des règles applicables aux gens de mer, et qui d'autre part, interviennent en Tunisie. Ce sont des organismes qui représentent les intérêts de gens de mer (a) ou encore des associations, fédérations ou autres formes de groupements pouvant orienter l'action normative qui leur est destinée (b).

a) L'action normative des groupements de gens de mer :

Ces organismes gèrent les intérêts des armateurs (1) ou ceux des autres membres de l'équipage navigant (2).

1) Les groupements d'armateurs : Il s'agit de la fédération internationale des armateurs (l'ISF) (1.1) et de l'association internationale des armateurs pétroliers indépendants (l'INTERTANKO) (1.2).

1.1) L'ISF : Créée en 1909 et basée à Londres, l'ISF est la principale organisation internationale d'employeurs du secteur du transport maritime puisqu'elle est composée par des associations nationales de propriétaires de navires¹²⁵. L'ISF s'intéresse principalement à la situation sociale des marins relative à deux domaines: les conditions de travail et la formation. Deux comités composant l'organisme travaillent chacun sur l'un de ces thèmes. L'ISF fait valoir le point de vue des armateurs à l'échelle internationale. Vingt neuf nationalités différentes d'armateurs y sont regroupées¹²⁶.

124 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 97.

125 Documents de l'OMI: « Actes de piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large de la Somalie », circulaire du 4 août 2010, MSC.1/Circ. 1337, p 39.

126 La compagnie tunisienne de navigation (CTN, www.ctn.com.tn), principal armateur tunisien y est

Par ailleurs, l'ISF assure des fonctions de représentation au sein de certaines organisations internationales. Ainsi, elle participe depuis 1919 à la préparation des conférences maritimes de l'OIT¹²⁷. Sa participation consiste principalement à défendre le point de vue des armateurs par rapport au sujet de la conférence. Dans ce cadre, et en collaboration avec la Fédération internationale des ouvriers du transport, l'ISF a contribué en novembre 2009 au choix des membres composant « la commission tripartite spécialisée » prévue par la convention 2006 de l'OIT¹²⁸.

A l'OMI, sa participation consiste notamment à la présentation de rapports sur la qualification des gens de mer. A cet égard, elle a activement participé aux deux conférences STCW de 1978 et de 1995¹²⁹.

1.2) L'INTERTANKO¹³⁰ : Il s'agit de l'association internationale des armateurs pétroliers indépendants dont le but est de s'assurer que les hydrocarbures sont transportés en toute sécurité et de manière responsable. Possédant le statut de membre consultatif de l'OMI, l'association participe à toutes les réunions ayant pour objet les normes de sécurité et d'exploitation relatives aux navires citernes, aux mesures de prévention de pollution par les hydrocarbures ainsi qu'aux questions de responsabilité et d'indemnisation. Par ailleurs, l'association publie régulièrement des rapports sur la sécurité maritime¹³¹ ainsi que sur la sûreté. Elle s'est récemment intéressée au phénomène de la piraterie maritime au large de l'océan indien. Son étude réalisée dans ce sens avance les statistiques du trafic maritime dans cette zone et des risques d'attaques criminelles¹³².

En outre, deux organisations défendant les intérêts des membres de l'équipage influencent la prise de décision en matière de sécurité et de sûreté maritime (2).

représentée.

127 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p101.

128 En application de l'article XIII de la convention. Étant donné que celle-ci n'est pas encore entrée en vigueur, il s'agit d'une commission préparatoire. Voir à ce sujet: Procès verbaux de la 306 ème session du BIT, Genève, novembre 2009 sur le site de l'OIT:www.ilo.org

129 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 102.

130 www.intertanko.com

131 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p103.

132 « *World oil shipping routes under threat from piracy* » (Les routes maritimes pétrolière mondiales sous la menace de la piraterie), consultable sur la page suivante: http://www.pennenergy.com/index/petroleum/display/4340128121/articles/oil-gas-journal/transportation-2/20100/february-2011/intertanko_-world.html

2) Les organismes représentant l'équipage :

Il s'agit de la fédération internationale des associations des capitaines de navires (l'IFSMA) (2.1) et de la fédération internationale des ouvriers du transport (l'ITF) (2.2).

2.1) L'IFSMA¹³³ : Créée en 1974 par huit associations de capitaines, la fédération s'est fixée comme objectif l'union des capitaines de navires du monde entier au sein d'un même organisme professionnel. Sa principale finalité est de promouvoir les normes internationales de compétence professionnelle des gens de mer en vue d'assurer des pratiques opérationnelles sûres. Elle s'est ainsi chargée de recevoir toutes les plaintes formulées, d'une manière anonyme, par les capitaines de navires qui auraient subi des traitements injustes de la part des autorités maritimes et de les transmettre à l'OMI¹³⁴. Membre consultatif de cette dernière, l'IFSMA participe à toutes les réunions de travail dont les décisions peuvent avoir effet sur les capitaines de navire. A titre d'exemple, elle a participé, d'une manière active dans la révision des conventions SOLAS et STCW notamment en ce qui concerne le facteur humain¹³⁵. Elle revendiquait « une application correcte des droits de l'homme » s'agissant des marins¹³⁶.

2.2) L'ITF : Cette fédération a été fondée en 1896 à l'initiative des marins dockers britanniques dans le but de défendre leurs intérêts.¹³⁷ Elle s'ouvre aujourd'hui à tous les types d'ouvriers et compte environ cinq millions de membres répartis dans 400 syndicats¹³⁸. Elle est représentée dans le monde par des directions régionales¹³⁹.

Depuis 1896, l'ITF oeuvre pour améliorer les conditions de travail des gens de mer du monde entier et pour leur garantir une réglementation pouvant protéger leurs intérêts¹⁴⁰. Membre consultatif de l'OMI, la fédération a sévèrement dénoncé les conséquences néfastes sur le plan humain du phénomène de pavillons de complaisance permettant à un navire sous normes de commercer¹⁴¹.

Par ailleurs, la fédération dispose d'un fonds alimenté par les contributions des armateurs ayant signé les conventions collectives de l'ITF et destiné à la protection spirituelle, morale et

133 <http://www.ifsma.org/>

134 Newsletter de l'IFSMA n° 48, décembre 2005, p 3.

135 Journal de la marine marchande (JMM) du 21 juin 1996, p 1534.

136 Newsletter de l'IFSMA n° 48, décembre 2005, p 17.

137 Voir: www.itfglobal.org

138 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 105.

139 Pour la Tunisie, il s'agit de la Direction régionale du monde arabe, voir le site web de l'ITF, op. cit.

140 « Actes de piraterie et vols à mains armées à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes », op. cit, p 39.

141 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit.

physique des gens de mer. Ce fonds a servi notamment à l'établissement d'un centre de recherche sur la sécurité maritime à l'Université de Cardiff et à créer une chaire d'enseignement sur le facteur humain à l'Université maritime mondiale¹⁴². Cette dernière accueille tous les ans deux ou trois professionnels de la mer tunisiens dont les études sont financées par l'OMMP¹⁴³.

D'autres institutions de l'industrie maritime participent à la prise de décision normative en matière de sécurité et de sûreté (b).

b) L'action normative des autres organismes de l'industrie maritime :

La chambre internationale de la marine marchande (l'ICS) (1), l'organisation internationale de normalisation (l'ISO) (2) et l'Union internationale d'assurance transport (l'IUMI) (3) contribuent à orienter la prise de décision en matière de sécurité maritime.

1) L'ICS¹⁴⁴ :

C'est une association commerciale internationale pour les exploitants de navires de commerce. Cet organisme, qui joue un rôle actif dans le domaine de la sécurité et de la sûreté maritime depuis sa création en 1921, réunit des associations nationales de propriétaires de navires qui représentent plus de 75% de la flotte mondiale des navires de commerce. Ses objectifs sont de promouvoir au niveau international les intérêts de ses membres sur toutes les questions de politique générale, de coopérer avec d'autres organismes sur des sujets d'intérêts communs et de prendre part aux délibérations des organisations internationales concernant le shipping¹⁴⁵.

Sa vocation en matière de sécurité est triple:

- Faciliter la recherche de solutions techniques et autres en effectuant des études dont un grand nombre tend à améliorer la prévention des accidents¹⁴⁶.
- Édicter des recommandations sous forme de guides et de manuels donnant des conseils pratiques aux professionnels du shipping. Ces recommandations représentent un complément essentiel aux réglementations gouvernementales¹⁴⁷.

142 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 106.

143 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, directeur à la direction centrale, chargé des affaires maritimes à l'OMMP, Tunis, le 17 octobre 2007, réactualisé.

144 www.marisec.org

145 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 100.

146 Dans sa revue annuelle de 2011, l'ICS s'intéresse au phénomène de la piraterie (p 6) et à l'étude des risques du CO2 émis par les navires de commerce.

147 La chambre avait publié un guide regroupant des directives sur l'application du code ISM dans sa revue annuelle 1994/1995.

- Proposer des solutions aux organisations internationales et aux États axées sur les aspects techniques, opérationnels et juridique des projets touchant les transports maritimes. La chambre avait activement participé aux révisions de la convention STCW¹⁴⁸. En matière de sûreté, la chambre a contribué au sein de l'OMI à l'élaboration d'un texte portant sur les meilleures pratiques de gestion pour décourager la piraterie¹⁴⁹.

2) L'ISO¹⁵⁰ :

Créée en 1947, cette organisation a comme objectif principal de faciliter la coordination et l'unification internationale des normes industrielles en vue de faciliter les échanges de marchandises et les prestations de services¹⁵¹. Elle crée, à cette fin, des normes standards dans les domaines industriels et commerciaux, appelées « normes ISO », qui garantissent certaines caractéristiques aux produits et aux services et notamment la qualité. C'est dans cette optique qu'a été adoptée la norme ISO 22000-2005 « système de management de la sécurité des produits alimentaires » qui s'adresse, entre autres organismes, aux entreprises de transport¹⁵². La norme prévoit l'instauration d'un système de management de la qualité des denrées alimentaires. Dès son entrée en vigueur¹⁵³, la norme a été appliquée par le principal armateur tunisien la CTN¹⁵⁴ afin de garantir la qualité de la nourriture fournie aux équipages. L'ISO est une fédération mondiale d'organismes nationaux de normalisation de plusieurs États. L'organisme national correspondant en Tunisie est l'Institut national de la normalisation et de la propriété industrielle, l'INNORPI¹⁵⁵.

3) L'IUMI¹⁵⁶ :

Cet organisme qui rassemble les associations nationales maritimes du monde entier a pour vocation principale de représenter, sauvegarder et développer les intérêts des assureurs dans l'assurance marine et transport. L'une de ses principales activités en matière de sécurité est la

148 Voir à titre d'exemple: Compte rendu de la 41^{ème} session du sous-comité des normes de formation et de veille, STW 41/ WP.3 Rev.1 du 14 janvier 2010.

149 « Actes de piraterie et vols à mains armées à l'encontre des navires dans les eaux au large des côtes somaliennes », op. cit, p 37.

150 www.iso.org

151 Voir statuts de l'ISO, disponibles sur sa page web.

152 Voir à ce propos: D. BLANC: « ISO 22000, HACCP et sécurité des aliments; recommandations, outils, FAQ et retour de terrain » éditions AFNOR, 2006.

153 Le 5 octobre 2005.

154 Op. cit. Voir à ce propos: Bulletin de la CTN, éditions CTN, octobre-novembre 2005, p 3.

155 www.innorpi.tn

156 www.iumi.com

conférence annuelle des assureurs à l'occasion de laquelle les comités techniques de l'organisme présentent des études, analysent des statistiques et proposent des solutions juridiques. C'est dans ce cadre qu'a été présentée une étude intitulée « *Managing the impact of the human element on risk* » (La gestion de l'impact de l'élément humain sur le risque)¹⁵⁷ dans laquelle l'organisme fait état des statistiques des accidents en mer mettant en cause l'élément humain et insiste sur l'importance de bien former les marins à leur métier. La conférence annuelle de l'IUMI est également l'occasion pour les assureurs de confronter leurs expériences et d'échanger des renseignements sur les nouveaux problèmes du monde maritime. Il s'en suit des solutions pratiques données sous forme de directives aux assureurs nationaux.

Parmi les groupes d'assurances les plus influents dans le monde maritime existe le P&I club¹⁵⁸. Il s'agit d'un groupe d'associations d'assurances mutuelles créé au milieu du XIXème siècle. Le club couvre la responsabilité des armateurs ou des affréteurs pour les dommages causés aux gens de mer ou aux tiers¹⁵⁹.

Tous ces organismes quelque soit leur importance, leur poids ou leur influence sur la prise de décision émettent des mesures qui interviennent à un moment ou à un autre de l'expédition maritime et qui impliquent les gens de mer. Il s'agira au cours de la deuxième section de découvrir l'objet de ces normes édictées dans le but d'assurer la sécurité et la sûreté en mer.

157 Présentée le 23 mai 2010, disponible sur le site web de l'organisme.

158 www.ukpandi.com

159 D'autres organismes non gouvernementaux, à caractère juridique ou écologique peuvent exercer une influence plus ou moins importante sur la sécurité maritime: Le fonds mondial pour la nature (WWF), les associations de défense et de protection de l'environnement, le comité consultatif sur la protection des mers (ACOPS) ou encore Greenpeace international.

Section 2 : Le contenu de la norme :

L'objet de cette section est de rendre compte du contenu des dispositions émanant de l'ensemble des organismes étudiés dans la section précédente. Cette section se veut donc une étude des mesures de sécurité et de sûreté incombant à l'ensemble du personnel navigant en application de la législation nationale et internationale en vigueur. L'analyse critique qu'elle induit et la confrontation à la pratique quotidienne des gens de mer tunisiens fera l'objet du chapitre suivant.

Une question préalable. Pourquoi avoir instauré des règles spécifiques pour les gens de mer? Pourquoi ne pas s'être contenté de la législation de travail et des mesures de sécurité appliquées à l'ensemble des salariés terrestres? La réponse à cette question passe inévitablement par l'observation du lieu du travail de cette catégorie de salariés: le navire. Le fait que leur travail s'effectue sur un élément mobile au dessus d'une surface aussi changeante que la mer, l'importance des intérêts engagés dans l'expédition et les dangers qui la menacent créent des devoirs spéciaux à toute personne embarquée. Ces considérations font que les relations sociales à bord ne sont plus exactement celles de la vie à terre.¹⁶⁰ Pour ces raisons de sécurité et d'ordre public, l'État contrôle les personnes qui assurent la navigation de son pavillon. Les législations maritimes tunisienne et internationale définissent un certain nombre d'obligations à la charge de l'armateur (paragraphe 1) ainsi que de l'équipage (paragraphe 2)¹⁶¹.

Paragraphe 1 : Les obligations de l'armateur :

A l'origine, l'armateur est la personne qui arme le navire, c'est à dire celle qui le dote de moyens en hommes et en matériel lui permettant d'entreprendre une expédition maritime. Progressivement, cette notion s'est confondue avec celle d'exploitant de navire¹⁶². Le code du travail maritime tunisien (CTM) rend compte de cette évolution. L'article 1.1 dispose que l'armateur est « toute personne physique ou morale qui assure l'équipement ou l'exploitation d'un navire à des fins lucratives ou autre ».

160 R. RODIERE, E. De PONTAVICE: « Droit maritime », éditions Dalloz 1997, p 203.

161 L'étude de cette section prendra en compte les dispositions nationales et internationales aujourd'hui applicables en attendant l'entrée en vigueur de la convention maritime consolidée adoptée par l'OIT le 23 février 2006.

162 Pour cerner les contours et l'évolution de la notion de l'armateur, voir: I. CORBIER: « La notion juridique de l'armateur », éditions PUF, 1999. Voir également: M. NDENDE: « Évolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime », DMF, mars 2006, p 195 et suivantes.

Le code a consacré la totalité de son titre IV à l'énumération des obligations de l'armateur. L'analyse de ces obligations permet de constater que la législation maritime tunisienne s'est déjà intéressée à la question de la sécurité et était prédisposée à inclure les « nouvelles » règles internationales de sécurité et sûreté. Lors de l'analyse des obligations de l'armateur telles que définies par la législation tunisienne (A), seront uniquement prises en considération les dispositions pouvant être assimilées aux règles de sécurité et de sûreté instaurées, plus tard, par les codes ISM et ISPS (B). Sera ainsi exclue, à titre d'exemple, l'étude des créances et des privilèges des marins.

A) Les obligations de l'armateur: analyse de la législation tunisienne :

On distinguera les obligations qu'engendre l'application du contrat d'engagement maritime (a), et les obligations de travail à bord (b).

a) Les effets de l'exécution du contrat d'engagement maritime :

Le contrat d'engagement maritime est toute convention en vertu de laquelle le marin s'engage envers l'armateur ou son représentant pour servir à bord d'un navire en vue d'une ou de plusieurs expéditions maritimes¹⁶³. Comme tout contrat de travail, le contrat d'engagement maritime fait peser un certain nombre d'obligations sur les parties l'ayant conclu. On s'intéressera aux obligations de l'armateur envers le marin qui affectent d'une manière directe le bon déroulement du travail maritime et par conséquent la sécurité maritime. Il s'agira respectivement de l'obligation de rémunération du marin (1) et celle de sa prise en charge sociale au cours de l'expédition (2).

1) L'obligation de rémunération :

La liberté contractuelle constitue le fondement juridique de la faculté laissée aux parties dans les rapports de travail de fixer elles mêmes la rémunération de la prestation fournie. Le montant de la rémunération est fixé entre les parties dans le cadre de leur relation individuelle ou plus souvent dans des négociations collectives menées avec les syndicats. Concernant le marin, celui-ci reçoit une rémunération mensuelle forfaitaire déterminée par la convention collective¹⁶⁴ applicable à la fonction. Toutefois, la détermination des salaires ne laisse pas

163 Article 15 du CTM, op. cit.

164 L'article 126 CTM dispose que la convention collective de travail maritime est un accord relatif aux conditions de travail à bord des navires de commerce, conclu entre les armateurs organisés en groupement ou agissant individuellement et une ou plusieurs organisations syndicales professionnelles des marins.

indifférents les autorités de l'État¹⁶⁵. Ainsi par exemple, tout en affirmant l'obligation de rémunération qui incombe à l'armateur, le CTM dans son article 59 précise que toute journée commencée est due en entier. De même, l'article 56 affirme que le marin ayant accompli une tâche autre que celle pour laquelle il est engagé, et comportant une rémunération supérieure à la sienne, a droit aux salaires afférents à cette nouvelle fonction. Lorsque le voyage n'a pu être continué par suite d'une force majeure ou d'un cas fortuit, le marin est payé au prorata des journées passées au service du navire et a également droit à une indemnité équivalente à la moitié des salaires qui seraient dus pour la journée présumée du voyage, d'après l'article 63. Le marin reçoit également une indemnité en cas du retardement du départ, de prolongation ou d'abréviation du voyage, dispose l'article 57 dans son troisième paragraphe.

L'ensemble de ces dispositions contribue au bien être financier du marin qui se reflétera certainement sur la qualité du travail qu'il fournira. Il en est de même pour sa prise en charge sociale au cours de l'expédition (2).

2) La protection sociale du marin :

Les éventuels accidents et maladies qui surviennent à bord du navire affectent d'une manière directe la sécurité à bord. Ces incidents peuvent constituer un obstacle à l'accomplissement du travail du marin et notamment le travail permettant un déroulement sécurisé de l'expédition. Ils peuvent également constituer un danger pour la marchandise transportée et par conséquent pour l'environnement. Il s'agit, donc, d'un fait à double dimension: économique et environnementale.

A cet effet, les articles 91 et suivants du CTM mettent à la charge de l'armateur le soin des marins blessés ou tombés malades pendant le voyage. Ce dernier est réputé commencer dès l'inscription du marin sur le registre de l'équipage et prend fin à l'expiration du contrat d'engagement maritime¹⁶⁶. Contrairement à la législation française¹⁶⁷, par exemple, le lien entre l'accomplissement du travail et la maladie ne doit pas être établi. L'obligation de soins revient à l'armateur d'une manière non conditionnée. Ce dernier sera, néanmoins, déchargé de ses obligations si la maladie ou la blessure sont provoquées intentionnellement ou dues à une faute disciplinaire ou autre du marin.¹⁶⁸

165 Plusieurs considérations sont, ici, à prendre en compte: la volonté de garder la maîtrise de l'évolution des prix et des revenus, le souci de pallier l'insolvabilité du chef de l'entreprise... Voir: J-M. Servais: « Normes internationales du travail », LGDJ, 2004, p 165.

166 Article 92 du CTM, op. cit.

167 Article 79, alinéa 2 du code du travail maritime français.

168 Article 96 du CTM, op. cit.

L'assistance à la charge de l'armateur comprend le traitement médical et la fourniture des médicaments de qualité et en quantité suffisante ainsi que la nourriture et le logement. Cette assistance demeure jusqu'à guérison du marin malade ou jusqu'à constatation du caractère permanent de la maladie rendant le marin inapte aux métiers de la navigation ou encore avec sa prise en charge par un organisme de sécurité sociale¹⁶⁹. Selon l'article 95, l'armateur est également dans l'obligation de verser la totalité du salaire du marin malade ou blessé. En cas de rapatriement d'un marin malade, les frais de cette opération seront supportés par l'armateur. Par ailleurs, il ressort de la lecture de l'article 94 que la présence d'un médecin à bord est obligatoire.

Cela dit, les accidents ne sont pas les seules sources de perturbation du bon déroulement de l'expédition, les conditions quotidiennes de l'accomplissement du travail à bord peuvent également constituer un danger dans le cas où elles ne sont pas respectées (b).

b) Les conditions de travail à bord :

Le marin embarque libre de toute contrainte matérielle. Il appartient à l'armement de le loger, de le nourrir et de lui fournir les vêtements de travail pendant toute la durée de l'expédition (1). Incombe à l'armateur également d'organiser les heures de travail et le nombre du personnel à bord (2).

1) Le gîte et le couvert :

Il revient à l'armateur de nourrir, loger et soigner le marin tant qu'il est à bord. Une série de recommandations et de conventions émanant de l'OIT se sont penchées, depuis le début du vingtième siècle, sur ces questions. Leur intérêt nous paraît réduit étant donné que la législation tunisienne les a repris et en a parfois fait évoluer le contenu. Le CTM prescrit, en effet, dans les détails les obligations de l'armateur quand à la nourriture et au couchage du marin. Il est à souligner que l'accent est porté sur la qualité. L'article 100 impose une nourriture saine de bonne qualité et de nature appropriée au voyage entrepris. Une référence est également faite à la ration quotidienne et à la composition du menu puisque la nourriture doit être « en quantité suffisante... fixée et contrôlée par arrêté ». Toute réduction non justifiée de la ration journalière donne lieu à une indemnité perçue par le marin dont le montant est fixé par l'autorité maritime selon l'article 102. Le code impose, dans son article

169 Article 93 du CTM, op. cit.

99, l'embarquement d'un cuisinier exclusivement attaché à cet emploi à bord des navires où sont engagés plus de 20 marins.

Quant au lieu de travail, l'armateur est tenu de fournir au marin des aménagements ventilés et éclairés, proportionnés au nombre des occupants. Le local devrait être exclusivement réservé à leur usage, dispose l'article 106. L'armement doit également le couchage des marins. Les conventions collectives prévoient la nature du matériel de couchage¹⁷⁰.

Quand à l'organisation du travail à bord, elle a été fixée par décret (2).

2) L'organisation du travail :

Le décret du 16 novembre 1974 relatif à la réglementation du travail à bord¹⁷¹ organise le temps du travail et du repos à bord (2.1) ainsi que l'effectif exigé (2.2).

2.1) Le temps de travail : Le titre II du décret, précise les durées légales, hebdomadaires et quotidiennes de travail des marins. Ainsi, sauf circonstances imprévisibles¹⁷², la durée de travail effectif¹⁷³ ne peut excéder les huit heures¹⁷⁴. Si le décret fait référence à la notion de travail effectif, c'est parce qu'il n'est pas aisé de distinguer le temps où le marin travaille au service de l'expédition et le temps où il se trouve tout simplement sur son lieu de travail qui est en même temps son lieu de vie et de repos. Chaque jour de mer inclut, en effet, un repos effectif minimum de huit heures ininterrompues avec, en plus, quatre heures pour le repas et la toilette¹⁷⁵. Le repos s'entend comme une période d'inactivité pendant laquelle le personnel embarqué est en droit de séjourner dans les locaux qui lui servent d'habitation à bord.¹⁷⁶ Un tableau avancé par l'article 6, fixe les limites

170 Le recueil des Directives pratiques du BIT sur « La prévention des accidents à bord des navires » (BIT, 1996, p 27 et suivantes) ajoute que les produits toxiques et autres substances dangereuses devraient être utilisés et stockés de manière à éviter tout risque pour la sécurité, la santé et le bien être des utilisateurs, que toute substance devrait être, si possible conservée dans son emballage d'origine ou dans un emballage dûment étiqueté, que lorsqu'il est possible d'obtenir une fiche de données sur le produit, celle-ci devrait être conservée à bord et mise à la disposition de tous les utilisateurs.

171 Décret n° 1001-74 du 16 novembre 1974, relatif à la réglementation du travail à bord, à la fixation des effectifs minima et à la répartition des personnels affectés au service du navire, JORT du 19 novembre 1974, p 2505 et suivantes.

172 Le capitaine est seul juge des circonstances imprévisibles pendant lesquelles l'équipage est tenu d'accomplir le travail qui lui est commandé, même en excédant aux heures du travail légal moyennant une rémunération supplémentaire (articles 11 et 12).

173 Est considéré comme temps de travail effectif, le temps pendant lequel un membre de l'équipage est, pour des raisons de service, à la disposition du capitaine, soit à la mer soit au port (article 2).

174 Article 7 du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

175 Article 5 du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

176 M. Le BIHAN-GUENOLE: « Droit du travail maritime, spécificité structurelle et relationnelle », éditions l'Harmattan, 2001, p 145.

maximales de durée du travail hebdomadaire qui ne doit pas dépasser dans les circonstances normales les quarante huit heures.

2.2) Les effectifs à bord des navires¹⁷⁷ : Un navire est exploité par des personnes à bord. L'armateur fixe l'effectif du navire, avec ou sans l'accord du personnel, en fonction de la durée, de la difficulté et de la nature de travail que nécessitent l'expédition. Lors de la fixation de l'effectif l'armateur devrait prendre en considération l'élément de la fatigue des marins. Le nombre des marins devrait être suffisant afin d'assurer avec les soins nécessaires et l'hygiène voulue tous les services requis¹⁷⁸ et, surtout, afin d'assurer la sécurité de la vie humaine en mer¹⁷⁹. L'armateur soumet, par la suite, l'effectif fixé, sous la forme d'une décision d'effectif, au visa de l'administration des affaires maritimes. L'octroi du visa signifie que l'administration considère que l'effectif proposé par l'armateur permet en toutes circonstances et compte tenu des conditions de l'exploitation du navire, de disposer d'un personnel suffisant en nombre et en qualité pour sa bonne exploitation¹⁸⁰. Toutefois, si l'effectif réellement embarqué est inférieur en nombre et en qualité à celui qui a obtenu l'autorisation de naviguer, l'autorité maritime retire ou n'accorde pas le visa¹⁸¹.

Outre la nécessité de s'assurer du respect des dispositions relatives au travail maritime et à la sécurité des navires, ce contrôle administratif peut également s'expliquer par le souci de la sécurité des membres de l'équipage, de celles des autres usagers de la mer ainsi que de l'environnement¹⁸².

Le dispositif des obligations de l'armateur est renforcé par de nouvelles règles de sécurité et de sûreté, émanant des accords internationaux (B).

B) L'analyse normative des nouvelles obligations :

Les codes ISM (a) et ISPS (b) apportent de nouvelles obligations et par conséquent un surplus de travail pour tous les gens de mer en vue d'assurer la sûreté et la sécurité en mer. Toutefois, c'est à l'armateur qu'incombe la partie la plus conséquente de cette nouvelle charge de travail.

177 Sur l'évolution historique de l'effectif embarqué, voir Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 383 et suivantes.

178 Article 23 du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

179 Article 32 du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

180 Article 33 du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

181 Article 37 du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

182 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 151.

a) L'apport du code ISM :

Principal outil de travail pour améliorer les conditions d'exploitation des navires, le code ISM se veut la réponse globale au problème des risques générés par les hommes dans l'activité maritime. Pour ce faire, le code fixe des normes pour garantir la sécurité en mer, améliorer la sauvegarde de la vie humaine et prévenir les atteintes à l'environnement marin et les dommages matériels. Il s'agit, dans ce cadre, de dresser un bilan des obligations incombant à l'armateur.

Celui-ci doit mettre en place une politique et des moyens propres à assurer une sécurité en mer (1). Il doit également veiller à ce que le personnel embarqué soit capable de comprendre et d'appliquer les nouvelles mesures de sécurité (2).

1) Il convient tout d'abord de souligner que le code met un certain nombre de responsabilités à la charge d'une entité appelée « compagnie » définie par l'article 1.1.2 comme étant le propriétaire du navire ou tout autre organisme ou personne, telle que l'armateur gérant ou l'affréteur coque nue, auquel le propriétaire du navire a confié la responsabilité de l'exploitation et qui, en assumant cette responsabilité, s'acquitte des tâches et des obligations imposées par le code. « La compagnie » correspond donc à l'entité qu'on appelle « armateur » dans le langage maritime traditionnel. L'armateur est doté de plusieurs obligations:

1.1) Selon l'article 4 du code, chaque armateur devrait désigner une ou plusieurs personnes à terre ayant directement accès au plus haut niveau de la direction de l'entreprise. Sa responsabilité serait de surveiller les aspects de l'exploitation du navire liés à la sécurité et à la prévention de la pollution et de veiller à ce que les ressources adéquates et le soutien approprié à terre soient fournis en cas de besoin. Lorsque l'armateur est en possession de plusieurs navires, il revient à cette ou à ces personnes de communiquer entre les navires et la direction pour tous les points intéressant la sécurité.

1.2) Selon l'article 2, l'armateur doit également établir une politique en matière de sécurité mettant en œuvre les objectifs du code ISM. Il doit veiller à ce que cette politique soit appliquée à tous les niveaux de l'organisation tant à bord qu'à terre. Cela se traduit par la mise en œuvre d'un système de gestion de sécurité ou un SMS (*Safety Management system*). Le

SMS doit prévoir des mesures propres à garantir que l'organisation à bord est à tout moment en mesure de faire face aux dangers, accidents et situations d'urgence¹⁸³. L'article 1.2.3 du Code attribue au SMS, le rôle de garantir que les règles et les règlements obligatoires ainsi que les textes et les normes applicables reconnus par l'OMI, les administrations de l'État, les sociétés de classification et les organismes du secteur maritime soient respectés. Toutes ces règles seront regroupées dans un document appelé « Manuel de gestion de la sécurité » devant être présent à bord de chaque navire, dispose l'article 11.3. Il s'agit, donc, d'établir des règles de prévention de tout type de danger en mer, autrement dit, d'assurer la sécurité.

La responsabilité de l'armateur ne se limite pas, toutefois, à la confection de procédures écrites. Le SMS doit être mis en application, amélioré au fur et à mesure, et comporter un certain nombre de modalités pratiques, énumérées au paragraphe 1.4 du code ISM . Il doit notamment comprendre une politique et des procédures garantissant la sécurité et la protection de l'environnement conformément à la réglementation internationale et à la législation de l'État du pavillon ainsi que la définition des niveaux d'autorité, et l'établissement de communications entre le personnel à bord des navires et la compagnie à terre d'une part, et entre les membres d'équipage de l'autre. Il doit également comporter des procédures pour la préparation aux situations d'urgence et des procédures pour les audits internes et les contrôles. Il est à noter que pour ménager la neutralité de ces audits, ils doivent être confiés à des personnes ne faisant pas partie du secteur soumis à l'audit à moins que cela soit impossible en raison de la taille et des caractéristiques de la compagnie¹⁸⁴. La finalité des audits est de prendre les mesures coercitives nécessaires aux déficiences constatées¹⁸⁵. Pour l'application de cette politique, des ressources adéquates et un soutien approprié à terre doivent être fournis¹⁸⁶.

Il ne s'agit pas là d'une liste exhaustive. Les compagnies peuvent aller au-delà de ces mesures, mais compte-tenu de la spécificité de chacune d'entre elles et de la diversité des moyens dont elles disposent, le code ne prévoit qu'un minimum d'exigences. Il n'est donc plus possible de pratiquer comme par le passé, une tradition orale du savoir-faire et l'accumulation des compétences par l'expérience¹⁸⁷.

183 Article 8.3 du code ISM, op. cit.

184 Article 12.4 du code ISM, op. cit.

185 Article 12.6 du code ISM, op. cit.

186 Article 4 du code ISM, op. cit.

187 R. CUISIGNEZ: « La réglementation de sécurité à bord des navires marchands », éditions Infomer, 2004, p 37.

La structure, les modalités d'application et l'efficacité du SMS seront des indicateurs importants de la conformité ou de la non conformité de la compagnie aux exigences du code, car c'est à travers son contenu que les plaignants, les assureurs et les autorités de contrôle chemineront, pour trouver les failles lorsqu'elles existent.

L'armateur doit, en outre, accorder encore plus d'attention à l'équipage embarqué (2).

2) Selon l'article 3.2 du code ISM, l'armateur devrait définir et établir par écrit les responsabilités, les pouvoirs et les relations de l'ensemble de l'équipage pouvant être partie prenante dans les problèmes de la sécurité. Mais au préalable, il doit s'assurer que chaque navire est doté d'un personnel navigant qualifié, en possession de brevets et ayant l'aptitude requise conformément aux législations nationales et internationales¹⁸⁸. Plus précisément, l'armateur doit vérifier les points suivants:

2.1) La langue utilisée à bord : L'armateur doit veiller à ce que les membres de l'équipage soient capables de communiquer entre eux¹⁸⁹. La langue commune comprise par tous constitue un vrai problème dans la marine marchande actuelle faisant généralement appel à des équipages multinationaux¹⁹⁰. La doctrine estime que la solution de facilité appliquée auparavant et consistant à traduire tous les documents en anglais devrait être abandonnée en faveur de la solution apportée par le code ISM¹⁹¹. Les marins embarqués sur les navires tunisiens sont en grande majorité de nationalité tunisienne. Les armateurs ont, néanmoins, recours à des marins turcs, marocains ou encore bosniaques¹⁹². L'armateur tunisien est donc tenu de trouver une ou certaines langues de travail comprises par tous.

2.2) La formation de l'équipage :

D'une manière générale, l'armateur doit identifier les besoins en formation nécessaires pour la mise en œuvre du SMS¹⁹³. Dans le but d'identifier ces besoins, l'armateur fait appel à l'expérience, à l'imagination et à l'intelligence de l'élément humain à bord et à terre. Par

188 Article 6.2 du code ISM, op. cit.

189 Article 6.7 du code ISM, op. cit.

190 Voir: F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 114 et suivantes.

191 R. CUISIGNEZ: « La réglementation de sécurité à bord des navires marchands », op. cit, p 38.

192 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit. Le nombre des marins étrangers embarqués sur les navires de commerces tunisiens s'élevait à 44 en 2006 et à 30 en 2007 selon un rapport d'activité interne (inédit) fourni gracieusement par N, BELMAHRESSIA pour les besoins de ce travail.

193 Article 6.4 du code ISM, op. cit.

ailleurs, une préparation aux situations d'urgence est particulièrement nécessaire. Elle doit obligatoirement s'accompagner d'exercices exécutés selon un programme établi à l'avance¹⁹⁴. Une préparation sérieusement effectuée s'appuie sur des procédures claires dont l'efficacité dans la durée, doit être testée par des vérifications effectuées à intervalles réguliers, ainsi que par des réunions suivies d'évaluations, lorsque c'est nécessaire¹⁹⁵. On remarquera que quel que soit la compétence et la formation des marins embarqués, la pratique régulière de ces exercices semble être la manière la plus efficace pour accéder à la connaissance des nouvelles mesures de sécurité instaurées par le code ISM.

Ces dispositions sont également applicables quant aux marins nouvellement engagés ainsi qu'aux marins transférés à de nouvelles tâches liées à la sécurité et à la protection de l'environnement. L'armateur doit dans tous les cas s'assurer que les membres de l'équipage soient familiarisés avec leurs nouvelles fonctions¹⁹⁶. D'une manière générale, l'armateur doit être en mesure, à tout moment, de fournir la preuve qu'un programme d'exercices de préparation et de mises en situation a été confectionné, et que les exercices sont effectivement exécutés¹⁹⁷. Enfin, et pour que le capitaine puisse assumer ses responsabilités, l'armateur devrait s'assurer qu'il a les qualifications requises pour commander le navire. On remarquera qu'en la matière, le code ISM n'innove point. Cette obligation figure déjà dans la législation nationale, et sera abordée ultérieurement. L'apport du code concerne le SMS puisque l'armateur devrait s'assurer que le capitaine connaît parfaitement les mesures y figurant. Il devrait par ailleurs s'assurer que le capitaine bénéficie de tout l'appui nécessaire pour exercer son rôle.

En dehors de ces dispositions qui concernent l'élément humain d'une manière directe, le code rappelle l'importance de la maintenance et de l'entretien du navire dont l'armateur est chargé et qui influe d'une manière sensible sur la sécurité en mer. Pour ce faire, il doit établir les procédures lui permettant de s'assurer que le bateau est maintenu conformément aux dispositions des règles et des règlements appropriés¹⁹⁸. Des inspections effectuées à des intervalles appropriés seront consignées dans un registre et intégrées dans le programme d'entretien courant du navire¹⁹⁹. Enfin, l'article 1.1.6 de la partie B du code recommande la

194 Article 8.2 du code ISM, op. cit.

195 Article 12.1 du code ISM, op. cit.

196 Article 6.3 du code ISM, op. cit.

197 Article 8.3 du code ISM, op. cit.

198 Article 10.1 du code ISM, op. cit.

199 Articles 10.2 et 10.4 du code ISM, op. cit.

tenue par l'État du pavillon de Certificats de gestion de sécurité, certificats délivrés aux navires pour attester que la gestion de l'armateur et la gestion à bord sont conformes au système de gestion de sécurité approuvé.

Le code ISPS (b), instrument ayant pour but de prévenir et détecter les menaces et prendre les mesures adaptées contre les incidents de sûreté, vient ajouter un ensemble d'obligations à la charge de l'armateur afin d'assurer la sûreté en mer.

b) L'apport du code ISPS :

A l'instar du code ISM, le facteur humain est un élément primordial dans la mise en œuvre du code ISPS²⁰⁰. Il existe certes un matériel technologique très sophistiqué destiné aux contrôles de sûreté mais qui ne peut pas à lui seul garantir une sûreté absolue d'autant plus que la plupart des mesures de contrôle préconisées par le code sont appliquées par des hommes.²⁰¹

Il a été précisé au niveau du préambule du code que lors de l'application des obligations à la charge des personnes désignées par la partie A du code, celles-ci devraient prendre en considération les recommandations avancées dans sa partie B. Pour ce qui est des obligations de l'armateur, la mise en œuvre du code passe tout d'abord par la définition d'une politique de sûreté dans chaque compagnie maritime devant notamment comprendre une évaluation de sûreté du navire²⁰². Cette politique est prise sous forme de ce que le code appelle « plan de sûreté du navire » ou SSP (*Ship Security Plan*)²⁰³. Le plan, devant être remis à jour régulièrement, sera élaboré compte tenu des recommandations de la partie B et rédigé dans la ou les langues du travail à bord²⁰⁴. Le plan doit notamment prévoir des mesures pour empêcher l'introduction à bord de matières ou d'engins dangereux, la restriction de zones d'accès afin de restreindre les espaces d'actions pour les éventuelles atteintes à la sûreté ainsi que des procédures pour faire face à une menace et des procédures d'évacuation en cas de

200 Le rôle principal pour la prévention contre les actes criminels est confié au capitaine, à l'agent de sûreté du navire et à l'agent de sûreté de la compagnie. Voir articles 5.4, 6, 11 et 12 du code ISPS.

201 Ph. BOISSON: « Le rôle du personnel dans la mise en place d'une politique de sûreté », in actes du colloque « Code ISPS, quel bilan après une année? », Cité des congrès de Nantes, les 23 et 24 juin 2005, p 109.

202 Prescrite par la section A/8 du Code ISPS, il s'agit d'une étude méthodique des risques basée sur les mesures de sûreté existantes, la menace potentielle et les points faibles à bord.

203 Pour être efficace, le plan de sûreté de chaque bâtiment doit être pris en fonction de ses spécificités. Il doit permettre de protéger les personnes à bord, la cargaison, les provisions de bord et le navire lui-même (section A/9 du Code ISPS). Il doit établir les différentes mesures à prendre en fonction du niveau de sûreté. Le niveau de sûreté est le niveau auquel des mesures de sûreté minimales appropriées doivent être maintenues en permanence (article 9.2 du code ISPS). Des mesures additionnelles ou spéciales pourraient être prises. Dans ce cas, on parlera de niveau de sûreté 2 et de niveau de sûreté 3.

204 Dans tous les cas, une version en anglais, en français ou en espagnol doit figurer à bord (article 9.4 du code ISPS, op. cit).

menace ou d'atteinte à la sûreté²⁰⁵.

D'un autre côté, le plan devrait désigner un agent de sûreté de la compagnie maritime ou CSO (*Company Security Officer*) ainsi qu'un agent chargé de la sûreté à bord ou SSO (*Ship Security Officer*), généralement le second capitaine. Le premier, dont le rôle est défini notamment par l'article 11.2 du code, doit s'assurer que l'évaluation de la sûreté du navire a été menée à bien et que le navire a, à son bord, un plan de sécurité approuvé par l'administration chargée de cette tâche. Il veille à ce que ce plan soit modifié comme il convient pour en rectifier les lacunes et à ce qu'il réponde aux besoins du navire en matière de sûreté. Sur un autre plan, le CSO doit formuler des avis sur les degrés de menace de la sûreté auxquels le navire risque d'être confronté. Il prend les dispositions en vue des audits internes et des examens des activités liées à la sécurité. C'est à lui également que revient la tâche de coordination entre les dispositions du code ISM et celles du code ISPS puisque c'est à lui de veiller à ce que les exigences en matière de sécurité et de sûreté concordent. Il partage, enfin, une obligation avec le SSO, c'est celle de coordonner la mise en œuvre du plan.

Le SSO doit, pour sa part, s'assurer que le plan de sûreté est correctement appliqué à bord en procédant à des exercices et en sensibilisant l'équipage aux nouvelles mesures de sûreté en application de l'article 12.2 du code. Ce même article l'autorise, d'autre part, à procéder à des inspections régulières de sûreté afin de s'assurer que les mesures du plan sont toujours appropriées. C'est à lui aussi de proposer les modifications appropriées au plan. Il s'assure, enfin, que le matériel de sûreté est correctement utilisé, mis à l'essai et entretenu.

Tous ces dispositifs rappellent largement les mesures énoncées par le code ISM. Néanmoins la différence demeure majeure. Le code ISPS prévoit des mesures de sûreté. Il a comme objectif de protéger l'équipage, le navire et la cargaison des dangers extérieurs. Concrètement, le SSP doit notamment empêcher que des marchandises interdites²⁰⁶ ne soient introduites à bord. Parallèlement à cela, les conditions d'accès à bord doivent être renforcées. La partie B du code dresse à cet effet un ensemble de mesures techniques pouvant être appliquées par le SSP pour s'acquitter de cette tâche²⁰⁷. Ce système permet de savoir en permanence l'identité des personnes se trouvant à bord.

205 Voir article 9.4 du code ISPS, op. cit.

206 Armes, substances dangereuses et engins destinés à être utilisés contre des personnes, des navires ou des ports et dont la présence à bord n'est pas autorisée (article 9.4.1 du code ISPS).

207 Article 9. 14 et suivants.

Le SSP doit également permettre de répondre à une menace de sûreté ou à une infraction aux mesures de sûreté²⁰⁸. Dans cette optique, il doit expliciter les tâches du personnel du navire ayant des responsabilités en matière de sûreté, tout comme les rôles des autres membres de l'équipage dans ce domaine²⁰⁹. Par ailleurs, il doit toujours conserver à bord des registres portant sur les activités visées par le plan de sûreté²¹⁰.

Le CSO et le SSO, sont amenés à avoir des connaissances théoriques et techniques en matière de sûreté. L'article 13.1 de la partie B du code ISPS recommande un certain nombre de matières dans lesquelles ils devraient être formés. Il s'agit sur un plan théorique, de la connaissance des législations pertinentes en la matière, des responsabilités et des fonctions de tous les intervenants dans le processus de sûreté... Sur un plan pratique, il s'agit de la préparation de l'intervention et de la planification d'urgence. A cet égard, le CSO et le SSO, comme le reste des membres de l'équipage d'ailleurs, sont amenés à effectuer des exercices au moins une fois tous les trois mois en application de l'article 13.6 du code.

En outre, les navires font l'objet d'inspection et de contrôle²¹¹ pour s'assurer que les mesures de sûreté requises sont concrètement et correctement appliquées. Si les navires sont effectivement en règle, un Certificat international de sûreté attestant qu'ils sont en conformité avec le chapitre XI-2 de la Convention SOLAS et la partie A du Code ISPS leur est délivré²¹². Le certificat, dont la durée de validité est fixée par l'administration maritime²¹³, doit rester à bord pour pouvoir systématiquement être présenté sur demande, notamment lors des contrôles par l'État du port. Enfin, en application de la règle 6.1, le navire devrait également être équipé d'un système d'alerte de sûreté qui doit, selon l'article 6.2, déclencher et transmettre à une autorité compétente désignée par l'État du pavillon une alerte identifiant le navire et sa position.

208 Il s'agit entre autres des procédures d'évacuation des personnes à bord ou des dispositions pour maintenir les activités essentielles du navire ou de l'interface navire/port (article 9.4.4 du Code ISPS).

209 Article 9.4.7 du code ISPS, op. cit.

210 Il s'agit de la formation, des exercices pratiques, des menaces à la sûreté et incidents de sûreté survenus, des infractions aux mesures de sûreté, des changements des niveaux de sûreté, des communications liées directement à la sûreté du navire – et ce a fortiori en cas de menace spécifique à l'encontre du navire ou de l'installation portuaire –, des audits internes et examens des activités liées à la sûreté, des examens périodiques de l'évaluation et du plan de sûreté du navire, des modifications apportées au plan ainsi que de l'entretien, l'étalonnage et la mise à l'essai de tout matériel de sûreté à bord (article 10 du Code ISPS, op. cit).

211 Une vérification initiale complète est prévue, ainsi qu'une vérification de renouvellement tous les cinq ans, auxquelles s'ajoute au moins un contrôle intermédiaire, de préférence deux ans et demi après la vérification initiale et enfin tout contrôle supplémentaire décidé par l'État du pavillon est possible (article 19.1.1 du code ISPS, op. cit).

212 Article 19.2 du code ISPS, op. cit.

213 Voir article 19. 3 du code ISPS, op . cit.

Il est à noter que, tout en concernant chacun un domaine spécifique, les obligations des codes ISM et ISPS se recoupent au niveau de la forme. Ainsi, il est dans les deux cas demandé à l'armateur d'établir une politique de sécurité ou de sûreté, de s'assurer que personnel navigant et notamment le capitaine sont formés à cette politique et désigner des personnes spécialisées dans son application et de s'assurer que les marins exercent périodiquement des exercices d'entraînement. Toutes ces obligations étant suivies par des formalités administratives et apportent vraisemblablement une surcharge de travail pour l'équipage dont l'armateur doit tenir compte dans sa décision concernant l'effectif²¹⁴.

La fonction de l'armateur se développe, donc, en application des nouvelles dispositions de sécurité et de sûreté. Les fonctions des marins subit-elle le même sort? C'est ce que l'analyse du prochain paragraphe essayera de déterminer.

Paragraphe 2 : Les obligations de l'équipage :

L'équipage est composé d'un certain nombre de marins (B) dont la tâche est de faire fonctionner le navire en tant qu'engin de navigation maritime ainsi que l'exercice d'autres services en rapport avec l'exploitation commerciale du navire²¹⁵. Au sein de l'équipage, une personne bénéficie d'un statut particulier et se voit dotée d'obligations qui lui sont spécialement destinées, il s'agit du capitaine. (A).

A) Les obligations du capitaine :

L'article premier des dispositions préliminaires du CTM dispose que le capitaine est « toute personne remplissant les conditions légales à laquelle est confié le commandement du navire ou, celle qui, pour des motifs légitimes, l'exerce en fait temporairement ». Le capitaine est donc celui qui exerce en fait ou en droit le commandement du navire. Il est généralement secondé par les officiers (second capitaine, chef mécanicien, lieutenant...). Au même titre que l'armateur, le capitaine a vu ses obligations initiales (a) se renforcer pour intégrer des nouvelles mesures de sécurité et de sûreté (b).

214 Recommandation inscrite à l'article 4.28 de la partie B du code.

215 A. VIALARD: « Droit maritime », éditions PUF, 1997, p 170.

a) Les obligations initiales du capitaine, étude de la législation tunisienne :

Mandataire commercial (1), préposé nautique (2) et responsable de l'expédition maritime (3), le capitaine est doté de trois types de fonctions.

1) Une fonction commerciale :

Le capitaine représente l'armateur pour ce qui est des besoins du navire et de l'exploitation maritime. Il est, notamment, chargé de recruter l'équipage et d'assurer l'armement du navire et son entretien²¹⁶. Ce rôle assez important par le passé a aujourd'hui moins d'importance qu'il n'a pu en avoir auparavant, étant donné les formes contemporaines de l'exploitation du navire²¹⁷. Aujourd'hui le rôle technique du capitaine supplante ses autres fonctions.

2) Une fonction technique :

Le capitaine assure la conduite du navire en mer en toute sécurité. Il exécute le voyage selon les instructions de l'armateur²¹⁸. Ces instructions peuvent porter, à côté des ports de destination et de relâche, la route à suivre ainsi que la vitesse du navire.

L'inexécution des obligations du capitaine à l'égard de la sécurité de l'expédition sont pénalement sanctionnées. Il en est ainsi de l'obligation de conduire en personne le navire à l'entrée et à la sortie des ports, havres et fleuves²¹⁹. C'est également le cas pour ce qui est de l'obligation d'organiser l'opération de sauvetage des papiers de bord, de l'argent et des marchandises précieuses en cas de danger encouru par le navire²²⁰. En effet, les risques du métier sont tels qu'il n'est pas toujours possible d'attendre les ordres de l'armateur pour faire face à une situation d'urgence. Cette disposition, entre autres, souligne l'existence d'une certaine indépendance du capitaine longtemps désigné comme seul maître à bord²²¹. Ces attributions techniques déterminent aujourd'hui la qualité du capitaine; peu importe qu'il n'assume aucune fonction commerciale²²².

Pour avoir la qualité de capitaine, une formation technique aboutissant à l'obtention du brevet de commandement est exigée. Le brevet varie selon le genre et l'importance de la navigation

216 Article 60 du Code de commerce maritime tunisien (CCM), op. cit.

217 Sur l'évolution du rôle commercial du capitaine voir par exemple: A. VIALARD: « Droit maritime », op. cit, p 174. Voir également: R. RODIERE, E. DE PONTAVICE: « Droit maritime », op. cit, p 257 et suivantes.

218 Article 63, al 3 du CCM, op. cit.

219 Article 47 du CCM, op. cit.

220 Article 48 du CCM, op. cit.

221 Sur l'évolution du statut du capitaine, voir M. LE BIHAN-GUENOLE, « Droit du travail maritime, spécificité structurelle et relationnelle », op. cit, p 57 et suivantes.

222 R. RODIERE, E. DU PONTAVICE: « Droit maritime », op. cit, p 181.

obtenu à la suite d'une formation au sein de l'Académie navale²²³ ou depuis récemment à l'École de la Marine marchande de la Goulette²²⁴. Pour les grandes unités de navigation lointaine, le capitaine doit être muni d'un brevet de capitaine de première classe. Pour les petites navigations, il lui suffit d'avoir le brevet de capitaine de la marine marchande²²⁵.

Il est à souligner qu'à travers le monde, la qualité du diplôme du capitaine varie considérablement et on déplorera comme l'a fait M. Rémond-Gouilloud²²⁶ « la pratique des diplômes de complaisance répandue dans certaines régions du monde » et qui conduit à ce que le navire soit commandé par une personne incompétente ce qui constitue une vraie menace à la sécurité en mer. La mauvaise discipline à bord peut constituer une autre menace. Il est du ressort du capitaine de l'empêcher (3).

3) Une fonction disciplinaire :

Il va de soi que l'ordre et la sécurité du bord, garants de la sécurité d'une manière générale, dépendent du respect des règles disciplinaires. Le capitaine, chef de la société du bord supplée les officiers publics en cette tâche. Il a un pouvoir de commandement sur toute personne se trouvant à bord. A ce titre, il veille à l'application des règles de discipline à bord²²⁷ et est habilité à infliger des sanctions, des arrêts ou même la prison préventive en application des dispositions de l'article 6 du code disciplinaire et pénal maritime tunisien (CDPM)²²⁸. Ne rentre dans la compétence du capitaine que les fautes disciplinaires légères, les fautes graves donnant lieu à une sanction par l'autorité administrative compétente²²⁹. Les pouvoirs disciplinaire du capitaine sont tempérés par des devoirs particuliers notamment celui de ne pas abuser de son autorité²³⁰ ou celui de ne pas s'enivrer²³¹. Par ailleurs, selon l'article 56 du CCM, toutes ces fonctions sont sanctionnées pénalement.

223 L'Académie navale, sise à Menzel Bourguiba dans le nord de la Tunisie, est l'école nationale des marins en Tunisie. Elle est sous tutelle du Ministère de la défense. Elle assure depuis 1979 la formation du personnel officier au commerce qui, parfois, est issu des écoles de pêche.

224 Instaurée en octobre 2009, la création de cette école est issue d'un accord franco-tunisien. Installée au début à Radès, dans la banlieue de Tunis, son siège définitif se trouve à la Goulette.

225 Article premier du décret n°74-862 du 11 septembre 1974, relatif à l'exercice des fonctions de capitaine ou de patron de second capitaine ou de lieutenant à bord des navires de commerce et de pêche astreints à posséder un registre d'équipage, JORT du 13617 septembre 1974, p 2038 et suivantes. En 2008, le diplôme a été délivré à 11 candidats selon un rapport d'activité interne, inédit, fourni gracieusement par N BELMAHRESSIA pour les besoins de ce travail.

226 Dans son ouvrage: « Droit maritime », op. cit, p114.

227 Article 59 du CCM, op. cit.

228 Op. cit.

229 Article 10 du CDPM, op. cit.

230 Article 31 du CDPM, op. cit.

231 Article 48 du CDPM, op. cit.

L'adoption des codes ISM et ISPS vient renforcer l'autorité du capitaine mais aussi alourdir sa charge de travail (b).

b) Les dispositions spéciales de sécurité et de sûreté, l'apport des codes ISM et ISPS :

Les codes se rejoignent pour affirmer le statut du chef de bord du capitaine mais font peser sur lui de nouvelles charge en matière de sécurité (1) et de sûreté (2).

1) L'apport du code ISM :

Seulement deux articles du code s'adressent au capitaine; les articles 5.1 et 5.2. Si les dispositions qu'ils apportent ne sont pas importantes au niveau du nombre, leur conséquence sur le bon déroulement de l'expédition est d'une influence manifeste. Ainsi, l'article 5.2 du code ISM dispose qu'il doit être précisé et souligné dans le SMS que l'autorité supérieure appartient au capitaine et qu'il a la responsabilité de prendre des décisions concernant la sécurité et la prévention. Pour ce faire, le capitaine doit appliquer un certain nombre de mesures énumérées à l'article 5.1. Il doit notamment mettre en œuvre la politique de sécurité et de protection de l'environnement élaborée par l'armateur. Lors de l'application de la politique de sécurité, si le capitaine estime que cette politique présente des lacunes ou des défaillances, il est de son devoir d'en avertir l'armateur.

En ce qui concerne son rapport avec l'équipage, le capitaine devrait donner les ordres et les consignes rattachées à la politique de sécurité d'une manière claire et simple. Pour une meilleure application et une meilleure assimilation de la politique de sécurité, le capitaine devrait encourager l'équipage à sa bonne application tout en vérifiant que l'équipage satisfait aux spécifications.

Pour résumer, le capitaine est chargé de veiller à la bonne application de toutes les obligations incombant à l'armateur en application du code ISM. La responsabilité quotidienne incombe donc au capitaine. Elle lui incombait déjà en application de la législation nationale. La nouveauté consiste donc dans l'élargissement du domaine initial de sa responsabilité puisqu'il doit respecter la politique et le programme de sécurité fixés par l'armateur. L'élargissement du domaine de la responsabilité du capitaine s'affirme avec le code ISPS (2).

2) L'apport du code ISPS :

Au même titre que le code ISM, la règle 8 du chapitre XI-2 de la convention SOLAS ne consacre que deux articles directement destinées au capitaine. Néanmoins, la lecture de ces dispositions et l'établissement des liens avec l'ensemble des règles du code permettent de constater qu'à l'instar du code ISM, le rôle du capitaine indiqué par le code ISPS est d'une importance majeure.

Le plan de sûreté doit, en effet, donner au capitaine le pouvoir et la responsabilité absolus de prendre des décisions concernant la sécurité et la sûreté du navire et de solliciter l'assistance, si besoin est²³². En faisant référence à la sécurité dans un code destiné à l'établissement des mesures de sûreté, les rédacteurs ont peut être voulu mettre l'accent sur le fait que sûreté et sécurité se rejoignent pour assurer la tranquillité de l'expédition. Quoi qu'il en soit, en application de cet article, et lors de la prise des décisions, le capitaine ne doit pas être soumis à la pression de quiconque qui pourrait influencer sa prise de décision. L'article estime, en effet, que le jugement professionnel du capitaine, autrement dit le poids de son expérience, devrait prévaloir sur les instructions de l'armateur ou de l'affréteur ou autres qui ne se trouvent pas à bord du navire au moment où un incident de sûreté se produit. C'est sur la base de ce jugement professionnel que le capitaine devrait prendre les décisions favorables au maintien de la sécurité et de la sûreté en mer. Ces décisions, continue l'article, peuvent porter sur le refus de l'embarquement de certaines personnes ou encore le refus de chargement de certaines marchandises.

Le second article directement destiné au capitaine est l'article 8.2. Il ressort de sa lecture que les rédacteurs du code étaient probablement conscients de la densité des nouvelles règles de sécurité et de sûreté mises à la charge des gens de mer en conséquence de l'entrée en vigueur des codes ISM et ISPS. C'est ainsi qu'il permet au capitaine, s'il juge qu'un conflit existe entre certaines mesures des deux codes, de donner effet aux prescriptions nécessaires pour préserver la sécurité. Dans ce cas il peut néanmoins appliquer des mesures temporaires correspondant au niveau de sûreté en vigueur. L'armateur devrait, par la suite, veiller à ce que de pareils conflits soient résolus et que la possibilité de leur éventuelle survenance soit minimisée.

Il va de soi que le capitaine devrait être formé à sa nouvelle tâche d'intervenant dans le processus de sûreté. A cet égard, l'article 13.3 de la partie B du code recommande un certain

²³² Article 8.1 du code ISPS, op. cit.

nombre de connaissances théoriques et pratiques que le capitaine devrait acquérir. Sur le plan des connaissances théoriques, il s'agit notamment de la connaissance des menaces actuelles pesant sur la sûreté, de la connaissance des procédures et des plans d'urgence. Sur un plan pratique, le capitaine est invité à connaître les méthodes de détection de l'identification d'armes, de substances et d'engins dangereux, des techniques utilisées pour contourner la sûreté, du fonctionnement des équipements et systèmes de sûreté.

Le reste de l'équipage est également concerné par un renforcement du nombre et de l'importance d'obligations (B).

B) Les obligations des marins :

La vie du marin se déroule au rythme des embarquements qui le soumettent périodiquement aux dispositions du CTM, entre autres textes de lois. L'article premier des dispositions préliminaires du code dispose que le marin est « toute personne engagée pour le service à bord d'un navire et inscrite au registre de l'équipage... ». La définition du marin résulte donc de l'association de trois critères: l'engagement envers l'armateur, le service à accomplir à bord et l'inscription au registre du navire considéré comme lieu de travail. Les marins forment une catégorie juridique hétérogène. Le service à bord couvre des spécialités diverses telles que la marche, la conduite l'entretien et l'exploitation du navire. Il est à ce propos à souligner que certaines personnes travaillant à bord et dont l'emploi n'est pas permanent ne sont pas qualifiées de marin. Il en est ainsi de l'ingénieur des télécommunications ou du réparateur de machines.

Dans l'exercice de sa fonction et pour assurer la sécurité en mer, un certain nombre d'obligations sont à la charge du marin. Ces obligations apportées par les dispositions des codes ISM et ISPS (b) sont venues renforcer une législation existante devenue de ce fait classique (a).

a) Les compétences classiques des marins :

Le marin devrait se caractériser au delà de ses compétences techniques par son aptitude à subir les conditions de vie imposées par la mer, l'éloignement et le danger. Ces obligations peuvent être classées en trois catégories:

1) Les obligations relatives à l'exercice du travail :

Le CTM prescrit au marin des obligations inhérentes à sa fonction. Il est ainsi de son devoir d'accomplir son service dans les conditions stipulées dans son contrat d'engagement et dans les lois en vigueur²³³. Il devrait pour cela être présent au jour fixé par le contrat et ne pas s'absenter du bord sans autorisation préalable du capitaine²³⁴. D'ailleurs, l'absence du bord sans autorisation constitue un motif de résiliation du contrat d'engagement²³⁵. Le personnel est reparti entre le pont et la machine et doit accomplir des actions bien précises. Le marin n'est tenu d'accomplir que le travail incombant à sa catégorie de personnel. Mais par les circonstances de force majeure les travaux nécessités sont obligatoires même s'ils incombent normalement à une catégorie de personnel autre que celle dans laquelle il est engagé²³⁶. A l'occasion de son travail le marin doit prendre soin du matériel et équipements mis à sa disposition. La détérioration volontaire entraîne des paiements de dommages et intérêts pour l'armateur²³⁷.

En dehors des obligations inhérentes à l'exercice de la fonction de marin et en raison de la spécificité du lieu de travail, les membres de l'équipage doivent également obéir à sa hiérarchie (2).

2) Le devoir d'obéissance :

Le fonctionnement harmonieux de la société de bord est d'une importance majeure. C'est en effet, la condition de la survie du navire et de l'équipage. Cette considération a entraîné l'institution d'un régime de discipline dont l'application est à la charge du capitaine du navire. Les marins sont soumis à une obligation d'obéissance vis à vis de ce dernier. La non obéissance est qualifiée de faute contre la discipline et fait l'objet de sanctions disciplinaires voire pénales établies par le CDPM²³⁸. Le navire est, en effet, un lieu de travail mobile, soumis à des contraintes extérieures permanentes et qui nécessite pour sa sécurité et pour celle de l'équipage le respect de normes et de consignes strictes.²³⁹

233 Article 44 du CTM, op. cit.

234 Article 41 du CTM, op. cit.

235 Article 42 al 3 du CTM, op. cit.

236 Article 45 du CTM, op. cit.

237 Article 50 du CTM, op. cit. Nous n'avons pas trouvé dans la jurisprudence tunisienne des affaires portant sur ce sujet.

238 Voir article 41 du CTM, op. cit.

239 M. LE BIHAN-GUENOLE: « Droit du travail maritime, spécificité structurelle et relationnelle », op. cit, p 37.

Reste la nécessité d'avoir une formation adéquate afin d'accomplir son travail qui n'est pas d'une moindre importance.

3) La formation :

La sécurité de l'expédition est concrètement dépendante de la qualité du navire mais surtout de la compétence de l'équipage qui le met en œuvre²⁴⁰. Étant donné la complexité que représente la navigation et le fonctionnement des navires, est exigée de plus en plus la possession de certains diplômes par les marins justifiant leur capacité à remplir telle ou telle fonction.²⁴¹ Outre la capacité professionnelle (3.1), la navigation maritime exige que le marin réponde aux conditions d'aptitude physique et morale (3.2).

3.1) La formation professionnelle maritime relève de L'Académie navale ou de l'École de la marine marchande. Dans les formations dispensées par ces écoles, on distingue les formations supérieures qui donnent accès au titre d'officier et les formations initiales qui permettent d'accéder à un emploi au pont ou à la machine²⁴².

L'enseignement maintient l'équilibre entre la théorie et la pratique. La majorité des enseignements sont d'ailleurs assurés par d'anciens navigateurs capables d'appréhender les nécessités techniques du métier. Les inspecteurs tunisiens, quant à eux, sont des marins pont ou machine ayant bénéficié d'une formation à l'École de l'administration maritime de Bordeaux, de Nantes ou à l'Université maritime mondiale de Malmö en Suède²⁴³.

Le cursus de formation en lui-même, est défini par la convention STCW²⁴⁴. Rappelons que cette convention est considérée comme la première initiative prise pour établir à l'échelle internationale des normes professionnelles minimales pour les gens de mer²⁴⁵. Elle traite de la formation de toutes les catégories de marins ainsi que la délivrance des brevets dans sa partie A telle que révisée en 1995. Des normes techniques précises y sont énoncées constituant un véritable référentiel des compétences requises pour l'exercice de telle ou telle fonction. Sa

240 R. CUISIGNIEZ: « La réglementation de sécurité à bord des navires marchands », op. cit, p 31.

241 A. BOYER: « Le droit maritime », Que sais-je? PUF, 1967, p 44.

242 En 2008, 135 candidats issus de l'Académie navale ont reçu les brevets et visas leur permettant d'exercer, selon un rapport d'activité interne, inédit, fourni gracieusement par N. BELMAHRESSIA pour les besoins de ce travail.

243 Mise en place par la convention STCW, elle assure un enseignement sur les normes de formation et de veille destiné au personnel navigant des pays en voie de développement. Depuis 1983, des gens de mer tunisiens sont inscrits tous les ans à cette université.

244 Op. cit.

245 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 394.

partie B quant à elle, énonce des conseils qu'il est recommandé d'observer. La convention prend en considération dans l'élaboration des normes les innovations techniques et technologiques.

Par ailleurs, la convention met à la charge des États de pavillon un contrôle du niveau de formation que reçoit le marin. Selon la règle I/7 de la convention, l'État devrait tout d'abord, rendre à l'OMI un rapport décrivant les formations et les cours dispensés pour ses ressortissants gens de mer ainsi que les types d'examens et d'évaluations prévus. L'État signataire doit également fournir des renseignements sur les mesures prises pour prévenir la fatigue des marins et garantir la communication à bord²⁴⁶. L'État devrait, en second lieu, s'assurer que toutes les activités de formation, d'évaluation de compétences et de délivrance des brevets font l'objet d'un système de normes de qualité afin de garantir la réalisation des objectifs définis par la convention, dispose la règle I/8 de la convention STCW. L'État devrait, enfin, mener une enquête lorsqu'a été signalé tout cas d'incompétence, d'acte ou d'omission susceptible de menacer directement la sécurité maritime commis par des gens de mer brevetés par ses soins auquel cas, il devrait prendre les mesures coercitives appropriées en application de la règle I/5 de la convention STCW²⁴⁷. En outre, le contrat d'engagement du marin pourrait être résilié à défaut d'une formation adéquate²⁴⁸.

3.2) Les critères d'aptitude physique et morale : Le marin est soumis à un examen médical obligatoire préalable à l'accès à la fonction. Un arrêté, relatif à l'examen médical des gens de mer, en fixe les modalités²⁴⁹. En application de l'article premier de l'arrêté, il appartient au médecin de travail désigné ou agréé par l'autorité maritime de reconnaître l'aptitude ou l'inaptitude du marin à l'emploi de navigation. Seulement, il n'existe pas en Tunisie d'organisme étatique spécialisé dans l'examen des gens de mer²⁵⁰. C'est pour cette raison que certains armateurs affectent un corps médical donné aux examens des gens de mer qu'ils engagent²⁵¹. Pour le reste des marins, ils sont généralement examinés dans le service

246 Un rapport annuel, inédit, est envoyé à l'OMI par les services de l'OMMP. Entretien avec N. BELMAHRESSIA.

247 « Les situations où le marin montre une incompétence ou fait ou omet de faire une action qui crée un risque pour la sécurité sont très rares et se règlent en interne entre le marin et l'armateur. L'administration maritime n'en prend généralement pas connaissance ». Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

248 Article 46 al 1 du CTM, op. cit.

249 Arrêté du ministre du transport du 20 novembre 1990, relatif à l'examen médical des gens de mer, JORT du 30 novembre 1990, pp 1834-1835.

250 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

251 C'est le cas de la CTN.

médical destiné aux militaires²⁵².

Pour pouvoir exercer, le candidat à l'examen ne doit être atteint d'aucune affection susceptible de mettre en danger l'ensemble de l'équipage²⁵³. C'est la cohabitation des marins qui exige de se prémunir contre les risques de contagion. Seront ainsi incompatibles avec le métier de marin, les affections cutanées chroniques pouvant incommoder le reste de l'équipage ou les maladies de l'appareil respiratoires telles que les affections pleuropulmonaires chroniques²⁵⁴. Le marin devrait également être doué d'acuité visuelle et auditive²⁵⁵.

L'examen médical est prouvé par « le certificat d'aptitude physique des gens de mer » dont un exemplaire se trouve dans les annexes du CTM. En cours de carrière, le marin victime d'une maladie ou d'un accident pourrait être considéré comme inapte à la fonction de marin. C'est notamment le cas des personnes atteintes d'amputation ou de paralysie²⁵⁶.

Par ailleurs, le marin devrait être capable de supporter les contraintes psychologique pouvant être provoquées par la nature de son lieu de travail, le navire étant un espace clos constituant à la fois le lieu de travail et le lieu de repos du marin²⁵⁷. De par sa nature mobile, le marin est très souvent éloigné de ses proches. Toutes ces considérations peuvent causer chez lui des malaises psychologiques incompatibles avec la navigation.

Au même titre que l'armateur ou le capitaine, les codes ISM et ISPS accentuent la charge de travail et le nombre de compétences exigées par les marins (b).

b) Les obligations de l'équipage au regard de la sécurité et de la sûreté :

Un nouveau dispositif de mesures est imposé à l'équipage. Celui-ci devrait non seulement en être informé mais également l'appliquer en se pliant aux ordres de ses supérieurs hiérarchiques de manière à satisfaire aux exigences de la sécurité (1) et de la sûreté (2) en mer.

1) Les mesures de sécurité :

En application du code ISM, les compétences des personnels, tant à terre qu'à bord, doivent être améliorées en matière de gestion de la sécurité et de protection du milieu marin,

252 Il s'agit du centre CEMEDA, le centre médical aéronautique relevant du Ministère de la défense et conventionné avec le Ministère du transport, sis à Tunis.

253 Article 2 de l'arrêté du 20 novembre 1990, op. cit.

254 Article 8 de l'arrêté du 20 novembre 1990, op. cit.

255 Article 2 de l'arrêté du 20 novembre 1990, op. cit.

256 Article 14, B de l'arrêté du 20 novembre 1990, op. cit.

257 Voir article 11 de l'arrêté du 20 novembre 1990, op. cit.

notamment en ce qui concerne la préparation aux situations d'urgence²⁵⁸. Ce principe met en évidence la nécessité d'une information complète du contenu du SMS. L'information sera complétée par une formation continue des personnels en matière de sécurité, afin améliorer les capacités de prévention et réaction face aux sinistres graves. Le code ISM prescrit à cet effet de nombreuses obligations dont devraient se doter l'équipage à bord. Ainsi, les membres de l'équipage devraient comprendre de manière satisfaisante les règles de sécurité en vigueur et identifier les besoins en formation nécessaire pour la mise en œuvre du SMS²⁵⁹. Ils devraient par ailleurs identifier et décrire les situations d'urgence susceptibles de survenir à bord ainsi que les mesures y remédiant.²⁶⁰ Quelles que soit la compétence et la formation générale des mains embarqués, la pratique régulière d'exercices de sécurité à bord est obligatoire²⁶¹. La sensibilisation de l'importance de toutes ces mesures reste à la charge de leurs supérieurs hiérarchiques.

Qu'en est-il en matière de sûreté (2)?

2) Les règles de sûreté :

Le code ISPS confère un rôle spécial aux gens de mer dans la recherche d'une plus grande sûreté maritime. Les marins ont vu leur charge de travail augmenter par le plan de sûreté des navires. La sûreté est, en effet, une question de coopération et de travail d'équipe, c'est pourquoi tout l'équipage doit être correctement informé de ses devoirs et chacun doit y participer activement. Comme en matière de sécurité, la sensibilisation est primordiale. On trouve à bord des panneaux d'information sur les divers aspects du Code ISPS, les dernières mises à jour, ainsi que les obligations mais également les avantages qu'il comporte²⁶².

La formation du personnel est l'un des paramètres incontournables à la réalisation des objectifs du code²⁶³. L'équipage devrait maîtriser les diverses mesures et équipements de sûreté²⁶⁴. Ceci s'acquière grâce à une formation spécifique et des exercices obligatoires de

258 Article 1.2.2.3 du code ISM, op. cit.

259 Articles 6.4 et 6.5 du code ISM, op. cit.

260 Article 8.1 du code ISM, op. cit.

261 Article 8.2 du code ISM, op. cit. Ces exercices peuvent consister, à titre d'exemple, en une simulation d'incendie de naufrage.

262 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

263 L. GALY: « Mise en place des formations adaptées au code ISPS », in actes du colloque « Code ISPS, quel bilan après une année? », op. cit, p 115.

264 L'équipement le plus sensible du point de vue de l'utilisation au quotidien est le système d'alerte du navire.

sûreté²⁶⁵ qui devraient être effectués à des intervalles appropriés²⁶⁶. Il lui est recommandé, par ailleurs, de connaître les significations et les implications des différents niveaux de sûreté, les procédures et les plans d'urgence, l'identification des armes, d'engins et de substances dangereuses...²⁶⁷ Le personnel à bord chargé de tâches et de responsabilités en matière de sûreté, dispose l'article 13.3, doit comprendre les responsabilités qui lui incombent à cet égard telles qu'elles sont décrites dans le plan de sûreté du navire et devrait avoir les connaissances et aptitudes nécessaires pour les exécuter. Afin de permettre une diffusion homogène et cohérente de la culture de la sûreté maritime, il est nécessaire que la formation fasse appel à des formateurs spécialisés. A côté de leur expertise pédagogique et la connaissance du milieu leur vision globale du monde maritime est indispensable²⁶⁸.

Sur un plan pratique, l'équipage doit vérifier le contenu des bagages de toute personne désireuse de monter à bord. Il peut également procéder à des fouilles corporelles, soit à l'aide d'un détecteur de métaux portatif, soit par le biais d'une fouille tactile²⁶⁹. Ces nouvelles règles se doivent d'être de véritables automatismes pour être utiles. Il est tout aussi capital que les équipages soient bien conscients qu'à tout moment, tout peut arriver et soient donc, dans toute la mesure du possible, préparés à l'inattendu.

Au même titre que l'armateur, la charge du travail de l'équipage s'est considérablement renforcée depuis la promulgation des codes ISM et ISPS. Plusieurs formations et exercices viennent renforcer la formation initiale exigée. L'attention, la veille et la conscience du danger sont plus que jamais exigées. Mais ce qui est théoriquement exigé, est-il appliqué en réalité? C'est ce qu'essayera de démontrer le chapitre 2.

265 L'article 10.1 donne des exemples d'exercices à effectuer par les marins: exercices portant sur des incidents de sûreté, l'attitude à prendre en cas d'infraction aux mesures ou en cas de changements de mesures, la confrontation de cas spécifiques, l'entretien et la mise à l'essai de tout matériel de sécurité...

266 Article 9.4.9 du code ISPS, op. cit.

267 Article 13.4 de la partie B du code ISPS, op. cit.

268 L. GALY: « Mise en place des formations adaptées au code ISPS », op. cit.

269 Ces mesures et d'autres sont proposées par l'article 8 de la partie B du code ISPS, op. cit.

Chapitre 2 : L'analyse critique de la norme de sécurité et de sûreté maritimes: une approche théorique confrontée à la réalité du monde maritime :

Quel sort est réservé aux normes de sécurité et de sûreté requises par les législations internationale et nationale, vues dans le chapitre précédent? La doctrine affirme « qu'un océan sépare toujours l'entrée en vigueur officielle d'un texte de son application effective »²⁷⁰ ce qui induit un problème grave puisque la non application effective, ou encore, l'application partielle des impératifs de sécurité et de sûreté laissent circuler des navires qualifiés de « navires sous normes ». La résolution A-446 de l'OMI du 19 novembre 1981²⁷¹ les identifie comme des navires dont la coque, la machine et l'armement ne répondent pas aux normes, réglementations et prescriptions internationales. De son côté, la doctrine estime que les navires sont dits sous normes « lorsqu'ils sont gérés de façon médiocre à bord et à terre, que les niveaux d'entretien et la formation de l'équipage ne sont pas conformes aux règles et normes internationales agréées »²⁷². Un navire bien conçu et en bon état matériel peut donc être considéré comme un navire sous normes s'il est mal exploité. Les défaillances liées au facteur humain sont, à elles seules, suffisantes pour qualifier un navire donné de navire sous normes. Les navires sous normes sont le produit de deux phénomènes distincts: Le développement des pavillons de complaisance et le non respect des normes par les autres pavillons, appelés encore pavillons traditionnels.

Les pavillons de complaisance sont des États maritimes dont la capacité d'attraction des flottes étrangères repose sur l'absence de contraintes juridiques²⁷³. Ils offrent aux armateurs un rattachement fictif des navires à des ordres juridiques souples, peu contraignants sur le plan fiscal²⁷⁴, administratif, social²⁷⁵... Les navires immatriculés sous pavillons de complaisance sont, dès lors, appelés des navires sous normes, soit en dessous du seuil des normes minimales

270 P. BENQUET, Th. LAURENCEAU: « Pétroliers de la honte; la loi du silence », imprimé à Paris, 1994, p 203.

271 Toutes les conventions, recommandations et résolutions de l'OMI sont disponibles sur son site officiel: www.imo.org

272 Ch. BUCHET: « Les voyous de la mer », éditions Ramsey, 2003, p 66.

273 Plusieurs définitions concernant le phénomène de la complaisance sont contenues dans l'ouvrage de Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 516. Sur l'origine des pavillons de complaisance voir par exemple: P. BENQUET, Th. LAURENCEAU: « Pétroliers de la honte; la loi du silence », op. cit, p 76 et suivantes.

274 Les droits d'enregistrement au pavillon sont de 30 à 50 % inférieurs à ceux appliqués dans des États de pavillon respectant la réglementation de sécurité.

275 P. CHAUMETTE: « L'internationalisation du travail maritime », actes du colloque « Mer et santé », Brest, 21 septembre 2001, p 139.

exigées par la législation en vigueur²⁷⁶. Les principales violations aux règles en vigueur affectent les équipements et leur conditions d'exploitation, la qualité de l'équipage et leur niveau de formation et de compétence. Ainsi, les navires construits à moindre prix et mal entretenus sont à ranger avec ceux qui bien que parfaitement construits, sont armés par des équipages totalement incompetents²⁷⁷.

Les navires de complaisance sont depuis longtemps dénoncés comme à l'origine de la plupart des accidents maritimes²⁷⁸ mais cette réalité ne doit pas en occulter une autre. Les problèmes d'insécurité proviennent également de certains pavillons traditionnels. Ceux-ci permettent de faire circuler des navires sous normes, par manque de moyens ou par laxisme réglementaire. Cette réalité élargit l'étendue de la notion de navires sous normes. Le fait que le pavillon tunisien ne soit pas un pavillon de complaisance n'élimine donc pas la probabilité que certains navires tunisiens soient sous normes²⁷⁹. Il n'empêche pas non plus le fait que des navires étrangers sous normes circulent dans les eaux tunisiennes. Nonobstant le type de pavillon, l'écart entre la théorie et la pratique en ce qui concerne les règles de sécurité est une réalité. L'analyse détaillée de cette réalité fera l'objet de ce chapitre. On soulignera que l'existence de contraintes de deux types, matérielles et économiques, fait obstacle au respect des règles nationales et internationales de sécurité (Section 1). L'entrée en vigueur des nouvelles mesures de sécurité et de sûreté, les codes ISM et ISPS, bien qu'elle favorise la diminution des risques en mer, participe à l'évolution de ces contraintes (Section 2).

276 Les normes minimales sont de deux sortes: techniques, contenues dans la convention SOLAS, la convention des lignes de charge de 1966, les règles internationales pour prévenir les abordages en mer de 1960 et 1972 et sociales contenues dans les différentes conventions de l'OIT.

277 R. RODIERE, M. REMOND-GOUILLOUD: « La mer, droit des hommes ou proie des États? », éditions Pedone, 1980, p 176.

278 Voir par exemple: P. BENQUET, Th. LAURENCEAU: « Pétroliers de la honte; la loi du silence », op. cit, p 73 et suivantes.

279 La Tunisie figure actuellement sur la liste grise des navires. Les listes sont disponibles sur le site du mémorandum de Paris: <http://www.parismou.org/ParisMOU/Organisation/Annual+reports/default.aspx>

Section 1 : Les contraintes matérielles et économiques :

Il ressort de l'examen de la réalité des choses à bord des navires de commerce tunisiens qu'une non conformité existe entre les impératifs de sécurité et de sûreté et les pratiques opérées au quotidien. Certains marins, et notamment certains armateurs, appliquent partiellement les obligations qui leur incombent. D'autres n'hésitent pas à les négliger. En conséquence, le travail et la vie à bord du navire se font dans des conditions non appropriées. Cette réalité, à nuancer selon les navires ou les armateurs, s'explique par l'existence de contraintes de nature matérielle (Paragraphe 1) ou de nature économique (Paragraphe 2) .

Paragraphe 1 : Les contraintes matérielles :

En Tunisie comme ailleurs, mais à des degrés différents, un écart est constaté entre les exigences normatives touchant à l'armement du navire et entre la qualité de l'armement se trouvant à bord. Le constat est vrai en ce qui concerne le niveau de qualification des marins (A) ainsi que pour ce qui est de l'environnement dans lequel ils évoluent (B).

A) La qualification des marins :

La formation adéquate de l'équipage est corollaire de la sécurité en mer. L'exercice à bord d'une fonction ayant rapport direct ou indirect avec la sécurité est subordonné à la possession d'un diplôme adéquat conformément aux normes internationales et nationales en vigueur. Le législateur tunisien affirme d'ailleurs cette réalité en classant le défaut de formation du marin parmi les motifs de résiliation du contrat d'engagement maritime²⁸⁰. De son côté, la doctrine estime que l'incompétence de l'équipage constitue une cause d'innavigabilité. « Le navire est en état d'innavigabilité toutes les fois qu'il est armé par un équipage inexpérimenté et mal formé »²⁸¹. Seulement, en réalité, la faible formation au métier du marin, voire l'absence de formation, est notable sur une échelle internationale²⁸². Cette réalité est rendue possible par la norme de qualification des marins elle même (a). D'autre part, elle représente la conséquence

280 L'article 45, alinéa 1 du Code du travail maritime (CTM) dispose que « le défaut constaté avant le commencement du voyage , des connaissances requises du marin pour l'accomplissement du service pour lequel il s'est engagé, constitue une juste cause de résiliation du contrat maritime ». Cela étant, la jurisprudence tunisienne n'a toujours pas connu de cas de résiliation de contrat pour ce motif.

281 W. TETLEY: « Marine Cargo claims », éditions International Shipping publications, 1988, p 385.

282 Voir « Offre et formation de personnel maritime », rapport de l'OCDE, janvier 2003. Les rapports de l'OCDE sont disponibles sur son site officiel www.oecd.org. Voir également Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 31.

d'une conjoncture du marché de travail en Tunisie (b).

a) Un problème inhérent à la norme de la formation :

D'une manière générale, les normes de sécurité maritime sont considérées comme étant des normes complexes²⁸³ (1). La doctrine leur reproche d'être hétérogènes, à la fois volumineuses et lacunaires²⁸⁴. C'est notamment ce troisième aspect qui caractérise les normes consacrées à la formation des marins (2). Ce constat est également valable pour les normes de sûreté rédigées dans le même style.

1) Les normes de formation des marins sont complexes. Leur lecture laisse apparaître des textes assez longs et extrêmement détaillés. Le recours à des termes techniques confus est chose courante. De surcroît, de nouveaux termes techniques apparaissent avec chaque nouveau document de sécurité publié²⁸⁵. Cette complexité alourdit la compréhension des mesures juridiques et techniques et contribue à une mauvaise application des normes de sécurité et peut donc être considérée comme une source de risque maritime. Si l'on ajoute à cela les perfectionnements technologiques permanents dans le domaine des méthodes de gestion des flottes de commerce, le suivi et le contrôle sérieux des formations de l'équipage embarqué devient encore plus difficile à réaliser²⁸⁶. D'un autre côté, la densité qui caractérise la norme de sécurité en général²⁸⁷ contribue à la rendre complexe. Le temps de compréhension, d'adaptation et de familiarisation avec les normes reste relativement long.

2) La norme est lacunaire: Elle fait appel à des règles d'application restrictive. Ceci peut être vérifié sur trois plans:

2.1) La norme de formation exclut certains marins: La sécurité devrait être l'affaire de tous les marins étant donné qu'un accident en mer mettrait en danger la vie de tous. Pourtant, les normes de sécurité n'impliquent pas toujours tous les acteurs à bord. On regrettera comme l'a fait la doctrine, que la convention STCW n'impose pas une formation aux techniques

283 Voir par exemple: Ph. BOISSON: « La problématique des normes », Annuaire du droit maritime et océanique (ADMO), tome XVI, 1998, p 175.

284 Ph. BOISSON: « La problématique des normes », op. cit, p 176 et suivantes.

285 Il en est ainsi par exemple des différents brevets et certificats de compétence instaurés par la convention STCW, op. cit.

286 D. RETUREAU: « Sécurité maritime et formation des gens de mer », au colloque « Sécurité maritime et protection de l'environnement, évolution et perspectives », Brest, 11-13 mars 2002.

287 A côté des normes internationales, les lois nationales sont souvent suivies de décrets, arrêtés et autres textes.

maritimes à toutes les catégories de personnel. Sont ainsi exclus les agents de la maîtrise technique tels que le maître machine ou le maître électricien²⁸⁸. Dans la pratique, ces marins acquièrent leurs formations dans des écoles spécialisées non réservées aux marins²⁸⁹.

2.2) La norme de formation est trop peu exigeante et il convient de déplorer cette réalité. La convention STCW est la convention de référence en matière de formation maritime à l'échelle internationale. Pourtant, il ressort de la lecture de ses dispositions que toutes les normes de formation exigées sont d'un seuil minimal. Les normes ainsi voulues, laisseraient une marge d'appréciation au marin et à l'armateur. On doute qu'une connaissance minimale des métiers de la mer puisse neutraliser ou même minimiser les facteurs d'insécurité.

2.3) La norme de formation est incomplète: Certaines dispositions de la convention STCW sont incomplètes. Il en est ainsi de la règle I/11 portant sur la formation continue des marins. La règle dispose que le marin titulaire d'un brevet ou d'un certificat délivré est tenu, à des intervalles ne dépassant pas les cinq ans, de satisfaire aux règles d'aptitude physique prescrites par la règle I/9 et de prouver le maintien de sa compétence professionnelle. Seulement, la convention n'indique à aucun moment la nature de cette formation. Elle ne charge pas non plus les législateurs des États signataires de la convention d'établir un programme de formation en la matière. En pratique, les armateurs interprètent librement le contenu de cette obligation²⁹⁰.

Toutes ces considérations font que le niveau de formation des marins escompté en théorie est difficilement réalisable en pratique. Si cette difficulté inhérente à la norme de formation est commune à tous les marins dont l'État a ratifié la convention STCW, les marins tunisiens ont, en plus, des raisons afférentes à leur culture et à leur histoire qui font que leur formation pourrait ne pas correspondre au niveau de formation garantissant la sécurité en mer (b).

288 R. CUISIGNIEZ: « La réglementation de sécurité à bord des navires marchands », op. cit, p 90.

289 Entretien avec B. LAATIL, sous directeur du Service des gens de mer à l'OMMP, La Goulette, le 17 octobre 2007, réactualisé.

290 Entretien avec M. LAHMAR, officier tunisien, le 18 octobre 2007, réactualisé.

b) La nature de la qualification des marins; conséquence d'une conjoncture sociale et historique en Tunisie :

Les marins embarqués sur des navires de commerce tunisiens sont en grande majorité de nationalité tunisienne²⁹¹. La Tunisie est un État jeune, indépendant depuis quelques décennies. A la suite de son indépendance²⁹², l'État a fait appel à des compétences étrangères pour l'aider à se construire dans divers domaines; économiques, culturels et même sur le plan commercial. A côté des marins tunisiens, plusieurs officiers embarqués sur les navires tunisiens étaient de nationalité française²⁹³. Les marins subalternes, quant à eux sont de nationalité turque marocaine ou serbe. Ce paysage de la marine tunisienne changea au fur et à mesure des années. Le nombre des marins étrangers diminua graduellement laissant la place à des marins de nationalité tunisienne ayant reçu leur formation en Tunisie ou à l'étranger. Aujourd'hui, il est rare qu'un armateur tunisien fasse appel à une main d'oeuvre étrangère. Cette réserve de nationalité est actuellement ancrée dans le monde maritime tunisien. Il s'agit là d'un simple choix des gens du métier et non pas d'une obligation réglementaire. La législation tunisienne n'interdit pas de faire appel à une main d'oeuvre étrangère. Cette évolution de l'histoire des métiers de la mer en Tunisie fait de la marine tunisienne un cas original ayant choisi le chemin inverse de la majorité des marines dans le monde qui sont passées d'une quasi-totalité de marins nationaux à une remarquable mosaïque ethnique.²⁹⁴ Seulement, en Tunisie, la culture maritime n'est pas encore ancrée dans les esprits. Les écoles de formation, sont relativement récentes²⁹⁵. Les équipes pédagogiques sont en majorité composées d'enseignants tunisiens mais depuis seulement deux décennies. Le monde maritime tunisien est en évolution, la qualité du marin également²⁹⁶.

Au delà de la qualité des compétences des marins, les conditions du lieu de vie et de travail ne correspondent parfois pas aux exigences établies par la législation. (B)

291 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, OMMP, Tunis, 20 juillet 2007, réactualisé.

292 Le 20 mars 1956.

293 En application de l'« accord entre le gouvernement de la République française et le gouvernement de la République tunisienne relatif à l'organisation des transports maritimes entre ports français et tunisiens signé à Tunis le 27 octobre 1958 dont l'article 3 dispose: « Les marins tunisiens sont admis à bord des navires français et les marins français à bord des navires tunisiens ».

294 R. CUISIGNEZ: « La réglementation de sécurité à bord des navires marchands », op. cit, p 96.

295 L'Académie navale a été créée en 1979, l'école de la marine marchande en 2009.

296 A défaut d'un ouvrage portant sur l'histoire de la marine tunisienne, ces propos sont recueillis lors d'un entretien avec un ancien marin et inspecteur de navires tunisien, M. Taoufik BEN SALAH. Tunis, 19 octobre 2007, réactualisé.

B) Le cadre de vie et de travail à bord du navire :

Le bord du navire est à la fois le lieu du travail et le lieu de vie du marin. Le marin y côtoie une communauté humaine représentant non seulement son environnement professionnel mais également son environnement social. Parfois, faute de moyens ou encore de possibilité de communication, les personnes présentes à bord peinent à former une communauté, un ensemble homogène. Une telle situation favorise l'isolement du marin aussi bien pendant les heures de travail que pendant les heures de repos (a). Par ailleurs, les marins embarqués sont très souvent amenés à évoluer dans un cadre matériel de travail non propice à leur santé et à leur bien être (b).

a) L'environnement social :

Il arrive que les marins embarqués sur un même navire pour une période donnée ne communiquent pas entre eux. La communication avec les personnes à terre peut, elle aussi, être rare voire impossible. Ceci n'est pas sans créer chez le marin un état d'isolement et de repli sur soi (1). Le problème s'aggrave si le marin n'a pas les moyens de combattre la vie monotone à bord ni à terre (2).

1) La communication à bord du navire :

La grande majorité des marins embarqués à bord des navires portant pavillon tunisien sont de nationalité tunisienne. Il va de soi qu'un problème de communication entre des personnes de même langue est très peu probable. Mais il n'est pas exclu que des marins étrangers soient embarqués à bord des navires tunisiens. Dans ce cas là, il arrive que les marins communiquent peu ou pas entre eux en raison de la diversité: diversité de cultures et de langues due à la diversité de nationalités des marins. L'embarquement de marins de divers nationalités a été permis par la majorité des législations maritimes étant donné que cette diversité n'a, à priori, pas de conséquences notables sur la sécurité du navire. Les règles concernant les nationalités des marins relèvent d'ailleurs plus du domaine des politiques relatives à l'emploi de ses ressortissants menées par l'État du pavillon que de politique relative à la sécurité maritime²⁹⁷. Seulement, en optant pour un groupe de personnes hétérogène à bord, il n'est pas sûr que les membres de l'équipage se comprennent entre eux surtout si l'on sort du cadre du langage du travail habituel pour lequel les armateurs semblent n'exiger que les connaissances de base

297 M. LANNEAU-SEBERT: « La mise en oeuvre du droit de la sécurité maritime », Thèse, Nantes, 2006, p 166.

dans la langue anglaise²⁹⁸ ou ce que l'OMI appelle dans sa résolution A. 918(22) « phrases normalisées pour les communications maritimes ». En situation de crise, la réactivité de l'équipage serait bien meilleure si tous les membres avaient en commun la même langue maternelle²⁹⁹. Par ailleurs, dans les heures de repos, les intérêts des marins sont disparates et différent avec les différences de religions ou de cultures. Toutes ces réalités accentuent le phénomène d'isolement. Un équipage composé ainsi aura certainement peu de chance pour réussir à affronter les difficultés de la mer et constitue un risque d'insécurité. Comme en matière de formation des marins, on ne peut que déplorer que la convention STCW ne tient pas compte de ce phénomène, par ailleurs principalement rencontré à bord des navires immatriculés sous des pavillons de complaisance.

Reste la question de la communication avec le monde extérieur du navire. Pendant longtemps, le marin tunisien partant à la mer pendant une longue période n'avait pas de moyens de communication avec les siens restés à terre. La seule occasion de reprise de contact se fait lors des escales dans un pays quelconque. Le marin profite alors des moyens de communication terrestres³⁰⁰. Aujourd'hui et grâce aux progrès technologiques, plusieurs navires sont dotés de systèmes de communication modernes tels que le téléphone et l'Internet. Cette évolution technologique n'a pourtant pas résolu le problème. Plusieurs marins continuent à être isolés de leurs familles. La raison étant que certaines compagnies³⁰¹, autorisant les membres de leur équipage à effectuer des communications personnelles, limitent cette faveur aux officiers soit par principe soit en pratique. Les appels effectués à terre aux centres d'accueil des marins restent le moyen le plus fréquent³⁰². Cette situation d'isolement affecte la santé psychique des marins et agit indirectement sur la sécurité du navire, de la cargaison et des personnes. Un marin en mauvaise santé psychique n'est pas disposé à fournir un bon travail³⁰³. Par ailleurs, la sensation d'isolement amène certains marins à rechercher une compensation dans les drogues

298 Appelées « Globish » dans le langage maritime.

299 « C'est une question de mentalité, de savoir comment on fait le métier, comment on réagit dans telle ou telle situation. Entre tunisiens, on se connaît, on connaît nos qualités et nos défauts », entretien avec M. LAHMAR, op. cit.

Sur le « Scandinavian Star » qui a pris feu au large des côtes scandinaves en avril 1990, les officiers norvégiens étaient mal compris de l'équipage exclusivement portugais. 170 personnes ont péri lors de cet accident.

300 Entretien avec T. BEN SALAH, op. cit.

301 C'est notamment le cas de la CTN.

302 Entretien avec T. BEN SALAH, op. cit.

303 « Les conséquences psychopathologiques de l'isolement du marin sont susceptibles d'avoir un retentissement sur l'activité professionnelle, notamment par l'abaissement de la vigilance et du respect des règles de sécurité ». A. HILI: « La morbidité et la moralité chez les marins de la Compagnie tunisienne de navigation. Étude comparée avec le personnel non navigant: à propos de 865 cas », Thèse pour le diplôme de l'État de doctorat en médecine, Faculté de médecine de Tunis, 2003, p 132.

ou dans l'alcool ce qui représente une menace directe pour la sécurité de leurs personnes ainsi que pour la sécurité du navire et ce qui les soumet à des sanctions et pénalités régies par le CDPM³⁰⁴. Une meilleure solution au problème d'isolement serait la mise en place d'installations de loisirs à bord et à terre pendant les escales. Encore faut-il que leur existence soit garantie (2).

2) Afin de combattre le caractère monotone de la vie du marin, les installations de loisirs³⁰⁵ s'avèrent être une nécessité pour préserver la santé mentale des marins. Ceci pourrait freiner l'émergence de comportements antisociaux tels que l'alcoolisme, la toxicomanie et même la violence³⁰⁶. Or, il s'avère que la tendance actuelle à bord des navires de commerce dans le monde est que les aménagements pour l'équipage sont réduits au minimum afin d'optimiser l'espace cargaison³⁰⁷.

A terre, et dans le but de briser la sensation d'isolement des marins, des associations portuaires d'accueil des marins en escale se sont constituées. C'est l'objet de la convention n°163 adoptée par l'organisation internationale du travail (OIT) en 1987 portant sur le bien être des gens de mer, en mer et dans le port. Son contenu est précisé et détaillé dans la recommandation n° 173³⁰⁸. En application de ces textes, les États doivent prendre des mesures en matière de sécurité, de santé et de loisirs des gens de mer. Ces services de bien être sont fournis par les pouvoirs publics, les organisations professionnelles et les bénévoles³⁰⁹. Ils doivent être contrôlés par les organisations représentatives des armateurs et des gens de mer.

Au plan structurel, il est demandé de créer des Conseils de bien être destinés à vérifier l'adéquation des moyens et des besoins, de les coordonner et d'aider les fournisseurs de moyens et de services³¹⁰. La vérification opérée par le Conseil devrait être fréquente de manière à ce que les services soient adaptés aux besoins des gens de mer compte tenu de l'évolution de la technique et de l'exploitation ou de toute autre nouveauté dans l'industrie des

304 Entretien avec T. BEN SALAH, op. cit.

305 Certains navires sont équipés de télévision, de salle de jeux...

306 « Les comportements antisociaux à bord des navires tunisiens sont très rares. L'alcoolisme, en particulier, a tendance à disparaître ces dernières années. Ceci est probablement dû à un retour en force vers les pratiques religieuses ». Entretien avec A. EL YAHMADI, directeur, direction des gens de mer de l'OMMP, La Goulette, le 19 octobre 2007, réactualisé.

307 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit , p 254.

308 Tous les textes de conventions et de recommandations de l'OIT sont disponibles sur la page suivante: <http://www.ilo.org/ilolex/french/convdsp1.htm>

309 Article 8.1 de la recommandation n°173 de l'OIT.

310 J-P. BEURIER: « Le bien être des gens de mer, en mer et dans les ports » in « L'homme, ses territoires, ses cultures », mélanges offerts à André-Hubert MESNARD, LGDJ 2006, p 17.

transports maritimes³¹¹. Au plan pratique, il s'agit d'un certain nombre de services tels que des moyens de communication et l'accès aux soins³¹². Sont également mis à la disposition du marin un certain nombre de loisirs: des salles de réunion, de détente, de sport, ainsi que des moyens éducatifs³¹³. Enfin, sur un plan financier, les États membres veillent à assurer un appui financier régulier par l'allocation de subventions ainsi que par les contributions volontaires des armateurs et des gens de mer³¹⁴. D'une manière générale, la convention précise l'ensemble des moyens pratiques dont le marin devrait disposer pendant son escale. Des installations de ce genre peuvent contribuer de manière sensible à atténuer le sentiment d'isolement dont le marin pourrait être victime. La Tunisie n'a pas ratifié la convention. Certains loisirs, mais surtout des moyens de communication, sont néanmoins mis en place dans les ports de commerce tunisiens³¹⁵. Par ailleurs, les marins embarqués sur des navires tunisiens bénéficient des installations de loisirs dans les ports des pays étrangers dont ils font escale.

Pendant l'expédition, le marin n'est pas seulement confronté à des anomalies psychologiques dues à son manque de communication avec la communauté à bord et avec le monde terrestre. Sa santé physique peut, elle aussi, être altérée par l'environnement matériel dans lequel il vit et travaille, ce qui pourrait avoir des conséquences sur la sécurité de l'expédition (b).

b) L'environnement matériel :

L'ergonomie du travail et l'organisation de la vie quotidienne est un des moyens les plus efficaces pour améliorer la sécurité de la navigation³¹⁶. Il est légitime de penser qu'un marin vivant dans des conditions convenables sera plus enclin à effectuer correctement son travail. Le rapport entre bien-être des marins et bonne conduite du navire est donc étroit, il influe largement sur la qualité de la gestion du navire. Le navire est une institution totale prenant en charge la vie quotidienne comme le travail de chacun³¹⁷. Le fonctionnement même de cette institution mobile génère des causes de désagrément et de mal être. Il s'agit notamment du bruit et des vibrations (1) qui altèrent d'une manière sensible la sécurité de l'expédition (2).

311 Article 5 de la convention n°163 de l'OIT.

312 Op. cit.

313 Article 12.1 de la recommandation n°173. La doctrine a fourni des exemples précis: jeux, télévision, journaux: Voir: P. CHAUMETTE: « Du bien être des marins en escale. Les ports confrontés à la sûreté et à l'humanité » in « L'homme, ses territoires, ses cultures », mélanges offerts à André-Hubert MESNARD, op. cit, p 49.

314 Article 10.2 de la recommandation n°173.

315 Entretien avec A. EL YAHMADI, op. cit.

316 B. DUJARDIN: « De la fortune de la mer, regard sur la sécurité maritime », la revue maritime n° 457, octobre 2000, p 91.

317 Op. cit, p 97.

1) Le bruit³¹⁸ et les vibrations :³¹⁹

Les marins sont constamment soumis à des niveaux sonores élevés mais sont généralement démunis des moyens de prévention efficace. Il existe, certes, le casque anti-bruit notamment pour les mécaniciens servant dans les compartiments machines mais cela ne supprime pas totalement la nuisance³²⁰. Cette constatation est valable pour tous les navires y compris les plus neufs et les plus sophistiqués. Lutter d'une manière radicale contre le bruit de la machine n'est techniquement pas d'actualité. La situation s'aggrave à bord des navires vieux ou mal entretenus. Certains armateurs négligent les obligations de la réglementation pour plusieurs aspects de la vie à bord, ici, en matière de protection de la santé physique de marin. Cette permissivité débouche à bord de certains navires sur une vraie « misère humaine »³²¹. Et même si l'automatisation des machines a permis de tempérer l'intensité du bruit³²², l'environnement sonore reste néanmoins une réalité quotidienne dans la vie du marin. Pour ce qui est des vibrations, il existe des équipements de travail conçus pour réduire les niveaux d'exposition aux vibrations³²³.

Une fois sa journée terminée, le marin reste dans cet environnement bruyant et inconfortable étant donné que son lieu de repos se confond avec son lieu de travail. Ainsi, il se trouve en permanence, durant son embarquement, soumis au bruit et aux vibrations ce qui nuit à santé et par conséquent à la sécurité de l'expédition (2).

2) Les conséquences des conditions de l'environnement du bord sur la sécurité de l'expédition :

L'exposition permanente des marins au bruit et aux vibrations génère une tension psychique (2.1) pouvant avoir des conséquences néfastes sur la sécurité en mer (2.2).

318 Les principales sources de bruit dans les navires de commerce sont: les machines (moteurs à combustion interne, les appareils à vapeur), les hélices, la ventilation, les moteurs électriques.

319 Les principales sources de vibrations à bord des navires sont: L'hélice, l'appareil propulsif et les groupes auxiliaires, les appareils de travail, les effets de la mer.

320 Lors d'une visite du compartiment machine du navire « Carthage », un des navires tunisiens les plus modernes, j'ai constaté le niveau très élevé du bruit dans lequel travaillent les marins. J'ai également porté le masque anti-bruit. Le niveau du bruit baisse considérablement mais n'est pas tout à fait masqué.

321 L. MERER: « Le préfet de la mer », éditions des Équateurs, 2007, p 136.

322 M. LE BIHAN-GUENOLE: « Droit du travail maritime, spécificité structurelle et relationnelle », op. cit, p 154.

323 Il s'agit de sièges atténuants les vibrations transmises à l'ensemble du corps ou des poignées atténuant les vibrations transmises aux mains. Par ailleurs, lors de la conception du navire, le fabricant devrait veiller à atténuer le risque de vibrations à la source.

2.1) Le bruit est souvent la cause de troubles de sommeil³²⁴ ou de troubles de vigilance et perturbations intellectuelles³²⁵. Ces troubles peuvent provoquer à bord des erreurs de jugement qui peuvent parfois se révéler dramatiques³²⁶. Encore plus grave, le bruit et les vibrations peuvent générer des troubles cardio-vasculaires³²⁷ ou des troubles pulmonaires plus ou moins graves³²⁸. En Tunisie, le problème est que les marins au commerce sont privés du système médical dispensé à terre. L'équipage des navires marchands n'inclut pas des professionnels de santé³²⁹. Seule la formation paramédicale et au secourisme des marins dans la perspective de telles situations prévaut. En cas de maladie ou de blessure, le marin est soigné avec les moyens du bord. L'évacuation sanitaire est la plupart du temps non envisageable. Au mieux, pourra-t-on dérouter la navire vers le port le plus proche³³⁰.

2.2) L'existence de bruit affecte notamment la communication entre les membres de l'équipage. Prisonniers d'un environnement bruyant, les marins voient leur capacité à communiquer diminuer et se réfugient dans l'isolement. En somme, plusieurs causes sont favorables à l'isolement et au repli sur soi du marin. On peut aisément imaginer qu'une personne dont l'état physique est altéré n'est pas amenée à faire son travail dans les meilleures conditions.

324 Le bruit interfère avec la fonction récupératrice du sommeil ce qui conduit à une augmentation de la fatigue et de l'irritabilité qui peut amener à l'épuisement physique et au surmenage. Voir: A. HILI: « La morbidité et la moralité chez les marins de la Compagnie tunisienne de navigation. Étude comparée avec le personnel non navigant: à propos de 865 cas », op. cit, p 120.

325 A. HILI: « La morbidité et la moralité chez les marins de la Compagnie tunisienne de navigation. Étude comparée avec le personnel non navigant: à propos de 865 cas », op. cit, p 121.

326 Par exemple: Erreur de compréhension de l'ordre d'un supérieur, erreur de manoeuvre liée à une fatigue anormale, risque d'avarie liée à une baisse de jugement...

327 Causés notamment du fait que le travail de nuit ou qui débute tôt le matin coïncide avec le moment où le système cardio-vasculaire est normalement au repos. Une étude comparative entre les marins et les employés sédentaires de la CTN a été effectuée par A. HILI dans le cadre de sa thèse. Elle aboutit sur les résultats suivants en la matière: 16,7% des marins présentent des pathologies cardio-vasculaires contre 0,8% des travailleurs à terre. Voir: « La morbidité et la moralité chez les marins de la Compagnie tunisienne de navigation. Étude comparée avec le personnel non navigant: à propos de 865 cas », op. cit, p 74 et suivantes.

328 6,7% des marins de la CTN sont atteints de ces maladies contre 0,2 % des travailleurs sédentaires. Voir: A. HILI: « La morbidité et la moralité chez les marins de la Compagnie tunisienne de navigation. Étude comparée avec le personnel non navigant: à propos de 865 cas », op. cit, p 163 et suivantes. D'une manière générale, l'organisation mondiale de la santé affirme qu'il existe au moins une centaine d'épidémies en relation avec les transports maritimes. Les plus fréquentes sont les chutes de l'acuité visuelle et les troubles endocriniens. Pour plus d'informations, consulter la page suivante: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs269/fr/>.

329 Entretien avec A. YAHMADI, op. cit.

330 Dr D. BEN: « Le poste de médecin embarqué à bord du M/S Marion-Dufresne II: réflexion à propos d'une expérience personnelle de cinq campagnes océanographiques, de 1998 à 2002 » <http://www.mersante.com/Ben.pdf>, p 26.

2.3) Le bruit peut altérer d'une manière directe la sécurité et la sûreté de l'expédition. L'environnement sonore peut masquer un message d'avertissement ou une alarme signalant un danger envoyé d'un marin aux autres. Il contribue ainsi à bord à créer une ambiance de négligence et d'inattention.

Les contraintes représentant des risques d'insécurité en mer ne se limitent pas à celles précédemment exposées. Le paragraphe suivant (paragraphe 2) traitera d'autres contraintes, d'une autre nature.

Paragraphe 2 : Les contraintes économiques :

C'est à l'armateur qu'incombe la responsabilité d'exploiter le navire dans des conditions de sécurité et de respect de l'environnement. Il dispose, à ce titre, d'une grande liberté pour déterminer la gestion de son exploitation à un niveau de normes très élevé ou à l'opposé aux normes minimales. Il va de soi qu'il a la liberté de décider de diminuer ce montant dans un but purement économique. A ce titre, l'OCDE³³¹ a fait le constat suivant: « Les armateurs confrontés...à des taux d'affrètement non rentables ainsi qu'à une intensification de la concurrence, ont cherché les moyens de réduire les coûts d'exploitation des navires. Dans bon nombre des cas, ces initiatives se sont traduites par une réduction des dépenses de gestion et des sommes destinées à financer la sécurité... avec le risque d'enfreindre les règles et les normes internationales » (B). Par ailleurs, la tendance actuelle vers la baisse du nombre des employés dans le but de baisser les charges salariales dépasse le monde terrestre pour toucher le secteur des marins. Nombreux sont les armateurs qui optent pour un équipage réduit au maximum afin de réduire le coût d'exploitation du navire (A)³³².

A) La réduction des effectifs embarqués³³³ :

Conformément à la règle 13 du chapitre V de la convention de SOLAS³³⁴, les gouvernements contractants doivent s'assurer « qu'au point de vue de la sécurité en mer, tous les navires ont à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité ». La législation tunisienne a prévu le

331 Le dernier rapport en date consacré à cet aspect date de 1996. Il s'intitule: « Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservance de règles et des normes internationales en vigueur », disponible sur le site officiel de l'OCDE: www.ocde.org

332 « Le coût du transport pétrolier a diminué de 15% entre 1992 et 2000 grâce à une moindre maintenance des bateaux et une sous rémunération des équipages ». Ch. BUCHET, « Les voyous de la mer », op. cit, p 44.

333 On entend par effectif le nombre de marins embarqués formant l'équipage.

334 Op. cit.

même principe³³⁵. L'administration maritime assure le contrôle de cette disposition en donnant son visa à l'effectif. Cette autorisation tient nécessairement compte de différents paramètres tels que la durée effective de travail, les compétences de chaque marin embarqué, la taille du navire, son niveau d'automatisation³³⁶. A l'issue de ce contrôle, l'administration délivre une autorisation sous forme d'un document papier devant être conservé à bord de chaque navire.³³⁷ L'armement du navire n'est donc pas l'affaire de l'armateur qu'il tirerait de son droit de chef d'entreprise, puisé dans la liberté du commerce et de l'industrie³³⁸. La raison étant qu'il ne suffit pas pour assurer la sécurité de l'expédition que chaque marin soit compétent, l'ensemble de l'équipage devrait être suffisant en nombre pour pouvoir assumer l'ensemble des tâches nécessaires à la marche du navire. Pourtant, le problème de réductions d'effectifs a atteint d'après la doctrine une ampleur manifestement déraisonnable³³⁹. Il convient de voir les causes de ce phénomène (a) ainsi que les répercussions sur la sécurité de l'expédition (b).

a) Les causes :

Il est constaté que la pratique armatoriale tend à réduire le nombre de marins à bord dans une optique constante de réduction de coûts de l'expédition³⁴⁰. Ainsi par exemple, le capitaine se trouve souvent contraint de prendre le quart ce qui permettra à l'armateur d'embarquer un officier de moins. Seulement, pendant le quart, le capitaine n'a plus le temps de s'occuper de problèmes capitaux tels que la question de la sécurité.³⁴¹

Les causes de ce phénomène sont multiples :

1) L'automatisation :

Il s'agit du remplacement de l'homme par la machine³⁴². Cette dernière est devenue incontournable et essentielle à la création de la richesse. L'automatisation permet d'exploiter

335 Article 32 du décret n°74-1001 du 16 novembre 1974 relatif à la réglementation du travail à bord, à la fixation des effectifs minimaux et à la répartition des personnels affectés au service du navire, op. cit.

336 Article 33, du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

337 Op. cit.

338 Ch. EOCHE-DUVAL: « Effectifs autorisés, effectifs embarqués », DMF, septembre 2002, p 691.

339 R. CUISIGNEZ: « La réglementation de sécurité à bord des navires marchands », op. cit, p 93.

340 Le commandant ADRILLON interviewé par les auteurs de « Pétroliers de la honte; la loi du silence » (op. cit, p 114) affirme: Aujourd'hui un super-pétrolier de 300 000 tonnes navigue avec moins de trente hommes. Au cours des années soixante, un 60 000 tonnes embarquait cinquante personnes ».

341 « C'est une pratique répandue dans plusieurs États, y compris la Tunisie. Elle est notamment pratiquée sur les petits navires ». Entretien avec M. LAHMAR, op. cit.

342 Les panneaux de cale hydrauliques, les gouvernails et grues automatiques ont remplacé l'homme. Par ailleurs, les salles des machines automatisées où les mécaniciens travaillent de jour sont fermées et commandées depuis le pont la nuit.

des bâtiments plus grands, plus rapides et plus complexes avec des équipages moins nombreux. Elle remplace l'homme dans plusieurs postes à bord³⁴³.

Certains estiment que la contraction des effectifs des équipages est un phénomène normal de substitution de l'homme par la machine, du travail par le capital³⁴⁴. Reste à prendre en considération la spécificité de la société vivant à bord du navire. Les situations d'urgence telles que les incendies et abordages exigent nécessairement une contribution en nombre suffisant de personnes. Par ailleurs, on a tendance à oublier qu'une machine ne possède pas les compétences sensorielles ou analytiques d'un être humain, sans parler de sa capacité créative et imaginative.³⁴⁵ Ajoutons à cela que l'automatisation des navires exige une attention et un contrôle permanents³⁴⁶, ce qui représente une charge de travail supplémentaire pour un effectif déjà réduit. Initialement présentée comme une technique visant à simplifier, améliorer et humaniser les conditions du travail à bord³⁴⁷, l'automatisation crée, en réalité, une contrainte. Il s'agit de la fatigue générée par une surcharge de travail. Par ailleurs, dépourvue des capacités sensorielles de l'être humain, elle ne peut, à elle seule, diminuer les risques d'insécurité en mer. Cela étant, l'automatisation est loin d'être la cause principale du phénomène de réduction des effectifs. Il s'agit de la réduction des coûts de l'expédition sous l'effet des pressions économiques (2).

2) Les pressions économiques :

A l'instar de la sécurité industrielle, la sécurité maritime risque de devenir un marché où la négociation seule fait loi échappant ainsi à tout contrôle³⁴⁸. Pour pouvoir survivre, dans un environnement mondial fortement concurrentiel, les acteurs de la chaîne du transport maritime se livrent à des réductions de certains budgets. Cette réalité concerne, entre autres domaines, la rémunération et les charges des marins embarqués. Plus le nombre est réduit, moins la rémunération est importante.

Par ailleurs, la réduction du budget alloué à l'équipage a une autre facette: le recours à une main d'oeuvre faiblement payée. Cette recherche de profit, en dépit des législations, a longtemps été l'affaire des armateurs dont les navires portent des pavillons complaisants. Les

343 Pour plus de détails, voir B. TOURÉ: « L'insécurité maritime et le droit: mutations, prévention et sanction », op. cit, p 41 et suivantes.

344 B. DUJARDIN: « De la fortune de la mer, regard sur la sécurité maritime », op. cit, p 92.

345 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 243.

346 Cdt Th.ROSSIGNOL: « Niveau des effectifs de sécurité des navires », http://www.afcan.org/dossiers_securite/effectifs_securite.html

347 B. TOURE: « L'insécurité maritime et le droit: mutations, prévention et sanction », op. cit, p 37.

348 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 192.

larges écarts observés dans les dépenses annuelles d'exploitation en matière de transport maritime international prouvent que l'exploitation sous normes dégage des marges importantes pouvant représenter une économie journalière de plusieurs dollars³⁴⁹. La doctrine constate à ce propos, que plusieurs marins dans le monde « sont payés moins de 300 euros par mois pour un travail de 80 heures par semaine sans dimanche ni jours fériés... dans des conditions d'insalubrité inimaginables »³⁵⁰. Si les deux éléments vont généralement de pair à bord des navires de complaisance, le recours à la réduction d'effectif est la pratique la plus courante au sein des pavillons traditionnels. Le pavillon tunisien, pavillon traditionnel, ne s'est pas livré à la pratique de sous paiement des marins. D'ailleurs, sur une échelle nationale, les marins font partie de la catégorie sociale des travailleurs les mieux payés³⁵¹. Bien payés mais ne travaillant pas dans de bonnes conditions car en sous-effectif. La sécurité devient un enjeu marchand parmi d'autres dans la concurrence entre pavillons.

La réduction d'effectif est également le fruit de certaines lacunes législatives (3).

3) Un problème de norme, encore une fois :

Parmi toutes les normes qui appellent à faire naviguer les navires avec un équipage suffisant en nombre, il est difficile de trouver des dispositions juridiquement contraignantes, susceptibles de poser une limitation indiscutable à la violation du principe de l'effectif suffisant³⁵². A cet égard, il est établi que³⁵³ « si l'effectif embarqué est inférieur en nombre ou en qualité à celui qui a obtenu le visa, l'autorité maritime retire ou n'accorde pas le visa, sauf dérogation spéciale ».

Cette disposition suscite plusieurs remarques. A priori, une législation tunisienne contraignante en matière de fixation d'effectif existe. Le problème qui se pose est celui du contrôle. Est ce que l'administration contrôle systématiquement la conformité du nombre de marins embarqués avec celui inscrit sur le visa de navigation? Une réponse développée sera établie dans le chapitre suivant portant sur le contrôle par l'État du pavillon des règles sociales à bord des navires. La réponse rapide est négative. Les inspecteurs chargés du contrôle effectué par l'État du pavillon ne calculent pas le nombre des marins à bord³⁵⁴. La deuxième

349 Rapport de l'OCDE, op. cit, p 29. Il s'agit d'une économie de 13% sur le coût d'exploitation.

350 Ch. BUCHET: « Les voyous de la mer », op. cit, p 63.

351 Le salaire minimum d'un matelot est de 1000 dinars tunisiens. Le salaire minimum d'un travailleur terrestre est de 220 dinars.

352 R. CUISIGNEZ: « La réglementation de sécurité à bord des navires marchands », op. cit, p 93.

353 Article 37 du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

354 Entretien avec T. BEN SALAH, op. cit.

remarque concerne la dérogation spéciale que pourrait accorder l'administration. Il s'agit, d'une autorisation pour embarquer un effectif inférieur en nombre et en qualité à celui ayant obtenu le visa. L'article autorisant cette dérogation n'avance pas les arguments sur lesquels l'administration se baserait pour l'appliquer; les articles suivants du décret ne le font pas non plus. La décision reviendrait, à priori, à la seule appréciation de l'administration.

Il apparaît, ainsi, que le phénomène de la réduction des effectifs ne pourrait pas être réglé avec la norme seule. Pourtant, ses répercussions sont assez lourdes pour la bonne conduite du navire, et par conséquent pour la sécurité en mer(b).

b) Les conséquences du phénomène de la réduction des effectifs :

Il s'agit de la charge de travail supplémentaire qui génère une fatigue physique (1) ainsi que de l'isolement des marins (2).

1) Avec la généralisation des équipages réduits, le personnel doit supporter une charge de travail importante. La prolongation du temps réglementaire de travail autorisée par la législation tunisienne³⁵⁵ est de fait, une chose ordinaire. Seulement, la prolongation réglementaire est prévue dans certaines circonstances exceptionnelles notamment en cas de danger imminent menaçant le navire ou sa cargaison³⁵⁶. La prolongation est également autorisée en cas de manque d'effectif exceptionnel dû à la blessure ou à la maladie d'un ou de plusieurs marins embarqués³⁵⁷. Elle doit par ailleurs répondre à certains critères: elle est exceptionnelle et temporaire³⁵⁸. Avec la réduction des effectifs, la prolongation du temps de travail et par conséquent la réduction du temps de repos devient la règle³⁵⁹. Par ailleurs, la législation précise que dans tous les cas, le capitaine devrait notifier la prolongation de travail à l'administration maritime conformément aux dispositions réglementaires³⁶⁰. Avec une prolongation de travail presque automatique, étant donné le phénomène de réduction des effectifs, les capitaines de navires respectent-ils automatiquement cette disposition? La pratique montre que non³⁶¹.

355 En application de l'article 8 du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

356 Article 8 (a) du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

357 Article 8 (b) du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

358 Article 8 premier alinéa du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

359 « Nous ne comptons plus les heures supplémentaires travaillées ». Entretien avec M. LAHMAR, op. cit.

360 L'alinéa premier de l'article 30 précité dispose: « Sur chaque navire auquel s'applique le présent décret, le capitaine tient un registre côté et paraphé par l'autorité maritime sur lequel il relate les circonstances qui l'ont amené à prolonger la durée du travail journalier au delà de huit heures ».

361 « C'est une pratique aujourd'hui enracinée dans les moeurs, ici et ailleurs », entretien avec M. LAHMAR, op.

La charge supplémentaire de travail affecte d'une manière directe la sécurité de l'équipage et par conséquent celle de l'expédition entière. Accompagnée généralement de manque de sommeil, une surcharge de travail génère inévitablement de la fatigue³⁶². La législation tunisienne sur les effectifs fait allusion à cette conséquence lorsqu'elle appelle à prévoir un nombre suffisant de marins pour « éviter tout surmenage de l'équipage et supprimer ou restreindre autant que possible les heures supplémentaires »³⁶³.

La fatigue a des conséquences mentales graves³⁶⁴. Elle agit, par ailleurs, sur la vigilance³⁶⁵ des marins dont la sécurité du navire dépend considérablement. La fatigue pourrait donc conduire à un mauvais choix, à l'erreur humaine³⁶⁶. C'est une cause certaine d'insécurité maritime. La doctrine souligne que de nombreux accidents sont provoqués par des marins souffrant de la fatigue en raison de la combinaison de niveaux d'effectifs inadaptés, d'horaires de travail irréguliers et de la non-prise en compte des facteurs liés à l'exploitation³⁶⁷. Concrètement, la fatigue rend les manoeuvres du marin plus aléatoires, la veille³⁶⁸ moins attentive et l'entretien du navire moins rigoureux. L'obligation de veille à bord des navires, principale obligation de la convention COLREG³⁶⁹, est un élément fondamental de la sécurité maritime. Le défaut de veille peut engendrer divers événements de mer tels que les échouements, les heurts ou les collisions³⁷⁰. Ainsi « tout navire doit en permanence assurer une veille visuelle et auditive appropriée en utilisant également tous les moyens disponibles qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes, de manière à permettre une pleine appréciation de la situation... ». En pratique, dans le but d'identifier tout risque d'accident, l'équipage devrait utiliser le matériel à disposition tel que la radio et le radar³⁷¹. Encore faut-il que ce matériel

cit.

362 Elle se traduit par une diminution des capacités physiques et mentales.

363 Article 32 (c), du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

364 Parmi les conséquences mentales de la fatigue on trouve: « raisonnement erroné et confus, mémoire défaillante, ralentissement des réflexes et des réactions psychologiques, complications respiratoires et gastro-intestinales... »: B. DUJARDIN: « De la fortune de la mer, regard sur la sécurité maritime », op. cit, p 93.

365 C'est l'état optimum du cerveau qui permet de prendre des décisions conscientes.

366 La doctrine définit l'erreur comme étant « un écart à la norme », J. LEPLAT: « Erreur humaine, fiabilité humaine dans le travail », éditions Armand Colin, 1985, pp 18 et 137.

367 Cdt Th. ROSSIGNOL: « Niveau des effectifs de sécurité des navires », op. cit.

368 L'obligation de veille à bord des navires est un élément fondamental de la sécurité maritime, son objectif étant d'éviter que ne surviennent des collisions et des échouements.

369 COLREG Règlement international pour prévenir les abordages en mer (*Collision Regulation*) adoptée à Londres le 20 octobre 1972, entrée en vigueur le 15 juillet 1977, ratifiée par la Tunisie en vertu de la loi 77-70 du 7 décembre 1977, autorisant l'adhésion de la Tunisie à la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, JORT du 9-13 décembre 1977, p 3371. Le texte de la convention se trouve in « Droit international de l'environnement, Traités multilatéraux », éditions Kluwer, 1974, p 972.

370 Une des plus grandes catastrophes maritimes, le naufrage de l'Exxon Valdez survenu le 23 mars 1989 au large de l'Alaska était la conséquence d'un défaut de veille.

371 Règle 7, paragraphe b de la convention COLREG, op. cit.

soit disponible et performant, on y reviendra ultérieurement.

L'obligation de veille fait partie de la formation des gens de mer. Des précisions sur l'organisation de la veille sont d'ailleurs apportées par la convention STCW qui dispose à ce propos que cette obligation consiste à assurer une surveillance visuelle appropriée pour évaluer pleinement la situation et les risques d'abordage ou d'échouement ainsi que les autres dangers pour la navigation³⁷². Une illustration du risque d'insécurité que génère la fatigue provoquée par la réduction des effectifs se trouve dans une étude³⁷³ publiée sur le site des capitaines de France³⁷⁴. Elle montre les résultats suivants:

- Un quart des marins participant à l'étude admet s'être endormi au quart.
- Plus d'un tiers déclare que les heures de travail posent un danger pour le navire.
- Environ la moitié des marins interrogés travaillent 85 heures ou plus par semaine et considèrent que les heures de travail sont un danger pour la sécurité personnelle.

En dehors de la surcharge du travail et de la fatigue, la réduction des effectifs à bord des navires est la source d'autres facteurs d'insécurité maritime (2).

2) La réduction extrême des équipages n'affecte pas seulement la santé physique du marin. Elle provoque également son isolement ou doit-on dire qu'elle accentue son isolement? Les marins, en nombre réduit, ne se croisent plus sauf à la relève du quart. Cet isolement forcé devient sources de pathologies psychiatriques au même titre que l'éloignement et les autres causes d'isolement étudiées dans la paragraphe précédent. Il convient par ailleurs, de souligner que la baisse continue d'effectif embarqué et le recours à des technologies de plus en plus complexes, instaurent une pression de plus en plus forte sur les marins dont les responsabilités individuelles et le stress sont en hausse³⁷⁵. D'ailleurs, ce développement technologique, à lui seul, favorise l'insécurité en mer. Les navires de plus en plus gros, ne se prêtent pas à des manoeuvres subtiles dans les voies navigables étroites et l'équipage doit être plus attentif au risque d'abordage ou de piraterie³⁷⁶. Quoiqu'il en soit, il apparaît que la réduction des effectifs menace la santé du marin et par conséquent la sécurité de l'expédition.

372 Convention STCW, annexe, chapitre II, règle II/1, paragraphe 9.

373 « L'incidence de la fatigue est masquée par les registres falsifiés »,

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

374 <http://www.afcan.org/>

375 D. RETUREAU: « Sécurité maritime et formation des gens de mer », op. cit.

376 E. FRECON: « Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est, histoire d'une résurgence de la piraterie maritime », L'Harmattan, 2002, p 55.

En guise de solution aux problèmes provoqués par la réduction des effectifs embarqués, L'OMI a adopté en novembre 2003 la résolution A772 (18) intitulée « Prise en compte des facteurs de la fatigue sur le plan des effectifs et de la sécurité »... Dans le cadre de cette résolution la fatigue apparaît non seulement comme conséquence de l'effectif réduit de l'équipage qui génère des longues périodes de travail et un manque de repos mais également la conséquence de facteurs psychologiques. La recommandation appelle à prévoir « suffisamment d'officiers de pont qualifiés pour éviter que le capitaine soit tenu d'assurer régulièrement le quart »³⁷⁷. On déplorera à cet égard que l'organisation a agi en terme de recommandation et non pas dans le cadre d'une convention qui contraindrait les États signataires. Encore une fois, la solution ne pourrait pas être recherchée au niveau de la norme. Les économies des armateurs souhaitant être concurrentiels touche également le budget alloué à l'achat et l'entretien des équipements du navire (B).

B) L'absence ou le mauvais entretien des équipements :

Au même titre que les effectifs réduits, la recherche du profit maximum et rapide a pour effet la négligence des impératifs de la sécurité en matière de l'équipement matériel du navire. Certains armateurs se permettent d'armer des navires en mauvais état à bord desquels les besoins pratiques des marins sont négligés (a) ce qui, en plus du non respect des normes en vigueur, met en danger le navire, l'équipage et l'environnement (b).

a) L'état des lieux :

Les dépenses allouées à l'exploitation du navire concernent d'un côté le navire en lui-même (1) et de l'autre, l'équipement mis à la disposition des marins pour satisfaire leurs besoins quotidiens (2).

1) Le navire doit être apte à naviguer. Cette aptitude, si elle ne constitue pas une sécurité totale car le risque en mer reste inévitable, elle correspond néanmoins à une condition essentielle de la sécurité de la navigation et de la protection de l'environnement³⁷⁸. La qualité du facteur technique est depuis longtemps reconnue comme étant une condition de la sécurité de l'expédition³⁷⁹. Un équipage de la meilleure qualité constitue, malgré tout, une source de

³⁷⁷ Cette recommandation est contenue dans le paragraphe 2.2.3 de la résolution A.481 (XII).

³⁷⁸ F. ODIER: « L'autorégulation par la profession », du colloque « Sécurité maritime et protection de l'environnement, évolution et perspectives ». Brest, 11-13 mars 2002.

³⁷⁹ La première version de la convention SOLAS datant de 1914 accordait déjà de l'intérêt au facteur

danger s'il se trouve à bord d'un navire vieilli ou mal entretenu. La doctrine nous explique que la matière qui compose le navire s'épuise à la mer par le fait du sel, de l'humidité et des mouvements des vagues³⁸⁰. L'entretien régulier des navires est donc indispensable³⁸¹. Il n'empêche pas, pour autant, le vieillissement du navire, mais il le retarde. Un navire vieilli est un navire sous normes³⁸². Un navire sous normes est un danger assuré pour la sécurité en mer. L'armateur est tenu de prendre en compte toutes les normes relatives à la construction et à l'entretien réglementaires des navires afin de satisfaire aux différents contrôles de sécurité³⁸³. A ce titre, il doit veiller à l'existence et au bon fonctionnement des appareils et autres machines susceptibles de nuire d'une manière ou d'une autre à la sécurité du navire. Ceci nécessite que les divers dispositifs destinés à assurer la sécurité fonctionnent normalement. Pour ce faire, l'armateur engage des dépenses dans les domaines suivants:

- L'investissement dans des dispositifs de sauvetage, de matériel de lutte contre l'incendie et d'autres dispositifs de sécurité.³⁸⁴
- Le maintien du navire aux conditions de sécurité technique et de navigabilité.
- Enfin, étant donné que les normes de sécurité suivent les évolutions technologiques, l'armateur devrait accorder des coûts supplémentaires de mise à jour des normes.

Il est à noter que l'investissement dans l'achat et l'entretien du matériel a un coût élevé³⁸⁵. Mais l'armateur est également tenu d'investir dans les besoins quotidiens des marins, la nourriture et le couchage (2).

2) La nourriture et le couchage :

Rappelons le, l'armateur est tenu de nourrir les marins³⁸⁶. La nourriture devrait être « saine, en quantité suffisante, de bonne qualité et d'une nature appropriée au voyage entrepris »³⁸⁷. D'un autre côté, l'armateur est tenu de fournir aux marins des objets de couchage installés dans des aménagements « ventilés et éclairés, proportionnés au nombre des occupants et exclusivement technique.

380 B. DUJARDIN: « De la fortune de la mer, regard sur la sécurité maritime », op. cit, p 90.

381 L'entretien des navires tunisiens se fait au chantier naval de Menzel Bourguiba.

382 B. DUJARDIN: « De la fortune de la mer, regard sur la sécurité maritime », op. cit, p 90.

383 Les normes générales de construction et d'équipement des navires sont contenues dans le chapitre II de la convention SOLAS.

384 Le navire doit être équipé entre autres de cartes, boussoles, combustibles, pièces de rechange, chaloupes, treuils...

385 « vingt pour cent de l'investissement sont imputables aux équipements destinés soit à assurer la sécurité soit à lutter contre les incendies », P. BENQUET, Th. LAURENCEAU, « Pétroliers de la honte; la loi du silence », op. cit, p 215.

386 Article 99, alinéa 1er, du CTM, op. cit.

387 Article 100 du CTM, op. cit.

réservés à leur usage »³⁸⁸. Notons également que la nourriture suffisante et le logement adéquat constituent non seulement une obligation réglementaire mais aussi un droit humain élémentaire. Par ailleurs, l'existence de ces deux éléments influe d'une manière directe sur la capacité physique du marin à accomplir son travail³⁸⁹. A côté de l'achat et de la préservation de la nourriture, les dépenses engagées à ce titre concernent le recrutement d'un cuisinier à bord des navires pratiquant des traversées internationales³⁹⁰. Le législateur tunisien permet au marin qui estime que la ration journalière de nourriture est insuffisante ou de mauvaise qualité de demander une indemnité équivalente à la valeur des vivres non distribués. L'autorité maritime fixe le montant de cette indemnité³⁹¹ en guise de tentative de conciliation entre le marin et l'armateur³⁹². Si la conciliation n'aboutit pas pour quelque raison que ce soit, le législateur donne au marin la possibilité de saisir le juge compétent³⁹³. La recherche jurisprudentielle montre que le juge tunisien n'a pas encore été saisi de ce type de requête, l'administration maritime tunisienne déclare avoir toujours réussi la conciliation³⁹⁴.

Pour ce qui est du couchage, les dépenses concernent l'achat et l'installation du matériel ainsi que son entretien. Rappelons que le marin a, lui aussi, des obligations dans ce domaine. Il doit participer à l'entretien de l'équipement mis à sa disposition et est tenu au paiement des dommages-intérêts en cas de détérioration anormale ou de perte résultant de sa faute.³⁹⁵

En pratique, le constat est que l'existence et le maintien de l'équipement de toute nature n'est pas toujours une priorité d'entreprise intégrée dans ce qui devrait être une « éthique professionnelle »³⁹⁶. Ainsi, certains armateurs n'hésitent pas à maintenir en exploitation des navires âgés, amortis, peu entretenus ou encore rouillés³⁹⁷. Ainsi, le risque d'accident s'accroît avec la vieillesse des navires étant donné la fatigue statique³⁹⁸ et dynamique³⁹⁹ de la coque. Par ailleurs, en matière de couchage et de nourriture, l'intérêt que l'on apporte à ces éléments

388 Article 106 alinéas 1 et 2, CTM, op. cit.

389 Voir A. HILI: « La morbidité et la moralité chez les marins de la Compagnie tunisienne de navigation. Étude comparée avec le personnel non navigant: à propos de 865 cas », op. cit, p 99 et suivantes.

390 Article 99 alinéa 2, CTM, op. cit.

391 Article 102, CTM, op. cit.

392 Article 152, CTM, op. cit.

393 Article 158, CTM, op. cit. Le juge compétent en la matière est le juge civil.

394 Entretien avec M. BOUAZIZ, chef division de la navigation maritime à l'OMMP, La Goulette, le 18 octobre 2007, réactualisé. A noter que la situation économique du marin (payé 5 fois plus que la moyenne d'un travailleur terrestre) contribue probablement à éliminer les sources de conflit entre les marins et leur hiérarchie.

395 Article 106, alinéa 3 du CTM, op. cit.

396 L. LUCCHINI, M. VOELCKEL: « Droit de la mer », tome 2, volume 2, Pedone, 1996, p 313.

397 Le rapport de l'OCDE de 1996 montre que les économies réalisées par les armateurs peu scrupuleux de l'application de la législation sont telles que les armateurs ont intérêt à enfreindre les textes les plus contraignants: Les navires hors normes dégagent jusqu'à 15% d'économie sur la sécurité.

398 Se développant au cours des opérations portuaires.

399 Causée par le déplacement vertical de l'eau qui provoque des efforts sur la coque.

varie considérablement d'un navire à un autre⁴⁰⁰. Il dépend de la générosité de l'armateur et de ses convictions personnelles. Les armateurs les plus scrupuleux admettent qu'un marin en bon état physique est plus à même de fournir son travail. Il fournissent par conséquent un couchage et une nourriture de qualités convenables.

D'autres armateurs, toujours dans l'optique d'un gain rapide et facile n'accordent pas d'intérêts à cet aspect. A en croire les professionnels de la mer, la situation se dégrade encore plus à bord des navires de pêche⁴⁰¹.

Ainsi, la concurrence mondialisée a réussi à faire baisser de façon sensible la fréquence d'entretien des navires⁴⁰² ainsi que les dépenses allouées aux besoins quotidiens des marins, avec les risques que cela pourrait générer (b).

b) Les conséquences :

L'inobservation des normes techniques d'équipement et d'entretien des navires génère des risques pour la sécurité du navire et pour la vie et la qualité de vie des marins⁴⁰³. La négligence matérielle conduit à des pertes importantes non seulement financières mais également en termes de vies humaines. Il en est ainsi du navire portant pavillon tunisien « Amira I » qui a sombré dans les eaux glacées de la mer noire le 9 janvier 2003⁴⁰⁴. Quatorze marins ont péri. Le rapport de la commission d'enquête après accident⁴⁰⁵ a confirmé l'état déplorable du navire qui a certainement conduit à sa perte. Plusieurs éléments de l'enquête montrent la défaillance de l'équipement du navire voire du navire même. Ainsi, il a été noté qu'à la suite d'un contrôle technique effectué au chantier naval de *Menzel Bourguiba* en date du 28 mai 2002 une autorisation de navigation de sept mois a été délivrée au navire⁴⁰⁶. L'accident est intervenu au delà des sept mois. Une semaine avant l'accident l'autorité

400 Lors d'une visite organisée par les soins de l'armateur CTN à bord de l'un de ses navires de commerce « Ulysse », j'ai pu constater que la nourriture de l'équipage est d'une bonne qualité. Seulement, certains marins m'ont confié que tel n'était pas le cas de tous les navires de commerce tunisiens. La qualité se dégrade généralement selon la taille et la qualité du navire.

401 Entretien avec M. LAHMAR, op. cit.

402 J-P. BEURIER: « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international » in « La mer et son droit », mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEDEC, éditions Pedone, 2003, p 91.

403 R. GOY: « Mort, lésions corporelles et abandon de marins, de l'OIT à l'OMI », annuaire du droit de la mer, tome VIII, 2003, p 420.

404 « Le naufrage d'Amira I », in le quotidien tunisien « Assabah » (le matin) , le 10 janvier 2003, p 2.

405 Il est regrettable que les rapports d'enquêtes en Tunisie ne soient pas publics. Ceux-ci permettraient aux chercheurs de mieux cerner la matière. Le rapport d'enquête étudié dans ce paragraphe et rédigé en langue arabe littéraire a été gracieusement fourni par Me Habib BOUOMRANE, avocat des familles des victimes.

406 Rapport d'enquête, op. cit, p 12.

portuaire de *Mariupol* en Ukraine a constaté que le niveau de la mer dépassait le niveau de la ligne de charge⁴⁰⁷. Le 7 janvier 2003, deux jours avant l'accident, le capitaine a déclaré à l'armateur les conditions météorologiques difficiles et l'état d'eau glacée⁴⁰⁸. De plus, l'armateur sachant sciemment que le certificat de navigation de son navire ne permettait pas une navigation dans les eaux glacées n'a pas ordonné la suspension du voyage. La commission d'enquête estime que la navigation dans les eaux glacées pourrait provoquer une fissure dans la coque permettant à l'eau de pénétrer dans le navire⁴⁰⁹. Le capitaine a également déclaré une fuite de gaz au niveau du moteur que les officiers mécaniciens essayaient de réparer⁴¹⁰.

Le rapport d'enquête rapporte également un résumé des témoignages de marins ayant déjà été embarqués à bord de ce navire. Il s'avère alors que l'état du navire était déplorable et que certaines machines nécessitaient d'importantes réparations. Le moteur, notamment, souffrait de plusieurs anomalies⁴¹¹. Quelle conclusion pourrait on tirer de cette déclaration? Les catastrophes maritimes, à côté de la négligence des armateurs sont elles l'oeuvre d'un système de classification défaillant ou du moins lacunaire? On y reviendra dans les prochains chapitres.

Le procès « Amira I » est aujourd'hui encore devant les tribunaux.

Que répondent les armateurs à qui on reproche l'obéissance à des considérations essentiellement financières? Ceux qui acceptent de l'admettre se réfugient derrière la faiblesse du prix du transport, le taux de fret⁴¹². Si le taux de fret sur le marché est bas, l'armateur agit sur les frais d'exploitation, notamment les salaires ainsi que le renouvellement ou l'entretien des navires pour maintenir une rentabilité positive. Ainsi, les pressions financières croissantes, les incertitudes sur le taux de fret et l'intensification de la concurrence⁴¹³ ont contraint de plus en plus certains armateurs à réduire les coûts de gestion de la sécurité avec le risque d'enfreindre les règles de sécurité. Seulement, en continuant à

407 Rapport d'enquête, op. cit, p 19. Les lignes de charge indiquent les différentes limites d'immersion du navire. Elles correspondent à l'enfoncement maximal permis selon les saisons et les régions maritimes. Pour plus de détails, voir Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 240.

408 Rapport d'enquête, op. cit, p 20.

409 Op. cit, p 43.

410 Op. cit.

411 Rapport d'enquête, op. cit, p 22.

412 « Il n'y a pas de logique financière, il y a simplement une logique de survie. Si pour survivre, il faut être financiers, alors nous serons financiers, si pour survivre, il faut être armateurs, alors nous serons armateurs. Dans la pratique, nous sommes les deux à la fois », propos d'un armateur in « Pétroliers de la honte », op. cit, p 134.

413 Sur ces sujets, voir par exemple: P. BENQUET et Th. LAURENCEAU: « Pétroliers de la honte; la loi du silence », op. cit, p 131 et suivantes.

accepter des prix de transport bas grâce aux économies réalisées de l'achat de navires sous normes, ces armateurs contribuent à tirer le taux de fret vers le bas entraînant, de cette manière, l'ensemble des armateurs et négligeant plus que jamais la nécessité de la sécurité de l'expédition maritime.

Par ailleurs, les pénalités encourues pour non application de la législation restent largement en deçà des économies réalisées. L'article 96 du CDPM tunisien⁴¹⁴ souligne la faiblesse des sanctions pénales. Il dispose que l'armateur ou le propriétaire du navire qui ne se conforme pas aux prescriptions du CTM est « puni d'une amende de 300 dinars⁴¹⁵ pour chaque infraction constatée ». Ces pénalités sont insuffisantes et peu dissuasives pour les armateurs. Reste que la législation donne une possibilité au marin de formuler une plainte auprès de l'administration maritime en raison de l'inobservance de certaines obligations de l'amateur⁴¹⁶. L'administration après avoir engagé une enquête, tentera la voie de réconciliation entre le marin et l'armateur. En cas d'échec de cette voie, le marin pourrait saisir le juge. Celui-ci n'a pas encore connu de jurisprudence de ce type.

Pour le reste, la défense en amont des conditions de vie et de travail des marins s'organise au niveau national autour du syndicat des marins⁴¹⁷ sis au sein de la Compagnie tunisienne de navigation. Son rôle reste peu influent, faute de moyens et de personnels. Cela étant, le syndicat essaye, depuis quelques années, de faire pression sur le pouvoir législatif pour accélérer l'adhésion de la Tunisie à la convention maritime globale de 2006 de l'OIT⁴¹⁸.

Ainsi, la condition quotidienne des marins met un ensemble de contraintes qui paraissent difficiles à surmonter. Les nouvelles mesures de sécurité et de sûreté, instaurées par les codes ISM et ISPS, se donnent comme objectif de réduire les risques d'insécurité et le nombre d'accidents en mer. Il va de soi que les contraintes matérielles et économiques, constituant une source directe d'insécurité, devraient être prises en considération par cette nouvelle législation (Section 2).

414 Op. cit.

415 Environ 200 euros.

416 Article 108, alinéa 1 du CTM, op. cit.

417 Sur l'histoire du syndicat des marins tunisiens voir: T. ELLOUMI: « Le contrat individuel de travail- La jurisprudence prud'homme à travers le code du travail et le code du travail maritime », éditions « Hayouni », Tunis, 1997, p 21 et suivantes.

418 Entretien avec M. FOU DHAYLI, directeur du Syndicat maritime tunisien, Tunis, 20 octobre 2007, réactualisé.

Section 2 : L'incidence des nouvelles mesures internationales de sécurité et de sûreté maritimes sur les contraintes existantes :

Comme le prédisait la doctrine⁴¹⁹, les nouvelles mesures de sécurité ont considérablement contribué à l'amélioration de la sécurité maritime. Éviter une catastrophe maritime revient à épargner des vies humaines, sauvegarder des marchandises qui constituent une richesse matérielle, préserver l'environnement marin d'un préjudice écologique en même temps qu'éviter les conséquences dommageables pour l'économie et la santé des populations littorales⁴²⁰. Depuis l'entrée en vigueur des nouvelles mesures de sécurité, un bon nombre de navires sous normes dans le monde a disparu. Par ailleurs, certains armateurs non respectueux des obligations réglementaires ont dû changer de comportement face à la pression de leur clients exigeant désormais une certaine rigueur⁴²¹.

Toutefois, l'impact des nouvelles règles de sécurité et de sûreté sur les contraintes sociales et économiques rencontrées au quotidien par les marins est d'une autre nature. Il apparaît à cet égard que certaines contraintes persistent (Paragraphe 1). Dans d'autre cas, la nouvelle réglementation participe à leur aggravation (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La persistance de certaines contraintes :

L'état du droit international en vigueur en matière de sécurité maritime, bien qu'améliorable, est suffisant pour prévenir nombre de fortunes de mer s'il était correctement appliqué⁴²². Améliorable, étant donné que les reproches avancés à la norme de sécurité sont toujours d'actualité malgré l'entrée en vigueur des codes ISM et ISPS. La problématique de la norme persiste (A). Les règles destinées au facteur humain continuent à être complexes et lacunaires. D'autre part, elles ne prennent pas en considération le facteur « implication du personnel ». Un personnel compétent et en bon nombre, c'est bien, mais un personnel impliqué dans le processus de sécurité et conscient des enjeux, c'est encore mieux. La culture de la sécurité ne s'acquiert pas du jour au lendemain, les nouvelles mesures de sécurité et de sûreté n'ont

419 « Il est certain que si l'on applique correctement les dispositions des codes, on parviendra à l'amélioration progressive d'un certain nombre de navires sous-normes », in M. NEUMEISTER: « OCDE: l'intérêt financier des navires sous normes », JMM, 2 février 1996, p 314.

420 Y. MARCHAND: « La maîtrise du code ISM », JMM du 31 mars 1995, p 787.

421 Cdt J. MOIZAN: « La sécurité dans le transport maritime: Comment les entreprises intègrent la sécurité au quotidien? » in « Sûreté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes », actes du colloque ISEMAR, 4 mars 2004, p 30.

422 J-P. BEURIER: « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », op. cit, p 93.

vraisemblablement pas pris en compte cet élément (B).

A) Le problème de la norme persiste:

Les nouvelles mesures de sécurité ont le mérite de tenter de remédier au problème de la sécurité dans sa globalité, dans la mesure où elles traitent de la conception du navire, de son état d'entretien et la façon par laquelle il est exploité et astreignent l'entreprise à se préparer en permanence pour une situation d'urgence ou une éventuelle survenance d'accidents. La nouvelle réglementation n'a pourtant pas su surmonter complètement les observations déjà avancées aux normes de sécurité. Malgré leur abondance (b) elles demeurent lacunaires (a).

a) Des normes lacunaires:

L'imperfection des textes des nouvelles mesures de sécurité tient à la persistance de lacunes. Celles-ci, permettant de contourner les exigences de sécurité, se situent à plusieurs niveaux:

1) Les navires concernés par les nouvelles mesures:

Au même titre que les normes antérieures⁴²³, certaines nouvelles mesures de sécurité ou de sûreté rangent les navires en différentes catégories au regard de leur taille, de la nature de la cargaison transportée, du type de la navigation... Cette attitude existe encore dans la législation maritime malgré les avancées qu'elle a pu faire. Ces avancées sont contenues dans le code ISM. qui peut s'appliquer à tous les types de navires soumis à la convention SOLAS⁴²⁴. La généralisation de l'application des dispositions du code ISM à tous les navires, laisse penser que les rédacteurs du code ont pris conscience que le risque en mer peut concerner tout navire et qu'il n'existe aucun lien logique entre le risque d'une part et la nature du navire de l'autre.

L'avancée de la législation opérée par le code ISM a, pourtant, trouvé ses limites avec l'adoption du code ISPS. Celui-ci ne s'applique qu'à un certain type de navires effectuant les voyages internationaux. Les navires de commerce, ainsi concernés, sont les navires de charge y compris les engins à grande vitesse à cargaisons d'une jauge supérieure à cinq cents tonnes⁴²⁵. Sont, par conséquent, exclus les bâtiments d'une jauge inférieure. Ceci laisse penser que ces bâtiments ne représentent pas une menace sérieuse pour la sûreté de

423 Telles que la convention STCW, et le CTM.

424 Article 1.3, partie A du code ISM, op. cit.

425 L'article 3.1, partie A du code ISM, op. cit.

l'embarcation voire de l'environnement marin. « Il s'agit là d'une réflexion certainement infondée. Les violations de normes de sûreté sur des petites embarcations effectuant des traversées nationales ou internationales, en Tunisie et ailleurs, constitue une vraie menace pour la sûreté en mer »⁴²⁶, estiment les professionnels de la mer. Ainsi, le caractère restrictif du champ d'application des normes de sûreté laisse ouvert la porte à des risques d'insécurité.

2) La formation des marins:

La doctrine a reconnu que le code ISM constitue « une initiative pour améliorer les normes minimales de sécurité. Il offre aux armateurs et aux exploitants un cadre d'organisation utile à l'échelle de la branche d'activité et leur permet de coordonner leurs efforts d'amélioration »⁴²⁷. Le code ne traite, pour autant, pas du principal problème qui se pose en substance, l'absence de marins qualifiés expérimentés et motivés⁴²⁸. On a pu voir que le recours à des marins non compétents est une source d'insécurité. Comment peut-on alors admettre qu'un code dont le but est de « fournir une norme internationale pour la gestion et le fonctionnement sûrs des navires et pour la prévention de la pollution »⁴²⁹ omette d'accorder de l'intérêt à la formation du facteur humain, lequel est censé appliquer cette gestion? La bonne formation à la gestion du navire, n'est elle pas la base de toute démarche de sécurité?

Le problème est que cette omission aura des répercussions lourdes. Les pratiques sous normes ne pourraient pas être totalement éradiquées. Motivés par les économies financières, même les armateurs dont le navire arbore un pavillon traditionnel continueront à embarquer des marins peu ou pas compétents. C'est d'ailleurs ce qu'affirme un rapport de l'OCDE: « Même s'il faut en espérer un effet global bénéfique, les pratiques sous-normes ne sont pas totalement supprimées car ce code ne traite pas le principal problème...à savoir l'absence de marins qualifiés, expérimentés et motivés »⁴³⁰.

En matière de sûreté, il n'est pas prévu de formation obligatoire ni de familiarisation pour l'ensemble de l'équipage. La formation est, certes, souhaitable⁴³¹, mais non obligatoire.

Que faudrait-il conclure de ces différents éléments? Toutes les normes en vigueur n'accordent pas l'importance que le sujet de formation mériterait. Y aurait-il une volonté non avouée de la

426 Entretien avec M. BOUAZIZ, op. cit. A noter que les rapports d'enquêtes ainsi que les statistiques des accidents de navires en Tunisie ne sont pas publiés.

427 Rapport OCDE de 1996, op. cit, p 30.

428 M. NEUMEISTER: « OCDE: l'intérêt financier des navires sous normes », op. cit.

429 Article 1, préambule du code ISM, op. cit.

430 Rapport OCDE de 1996, op. cit.

431 Article 8, paragraphe 4, partie B du code ISPS, op. cit.

part des législateurs à faire perdurer la situation actuelle de la dégradation de la formation de marins? Auquel cas, quelle en serait la motivation ou du moins le motif? Est-ce le fait que les législateurs soient conscients que le coût du respect des normes de sécurité confronté à un taux de fret très variable et généralement révisé vers la baisse brise l'équilibre budgétaire des armateurs? La question reste posée.

3) La formation des formateurs:

L'école de la marine marchande et l'Académie navale dispensent les enseignements aux marins en Tunisie. Certaines formations spécifiques sont assurées par les personnes ou les organismes spécialisés⁴³². Le code ISM est muet par rapport à la désignation des formateurs ainsi que par rapport à la formation qu'ils devaient avoir acquis. Par ailleurs, aucune structure d'enseignement ne leur a été assignée. C'est donc à l'organisme qui proposera, en final, ces formations de faire la preuve de ses compétences et de la qualité de son programme de formation⁴³³. Dans la logique des choses, ne fallait-il pas commencer par là? Ne fallait-il pas, par ailleurs, s'accorder le temps nécessaire pour instaurer un programme de formation commun à toutes les marines marchandes? En l'absence de ce programme, les formateurs auront probablement des approches et des interprétations différentes de ces mesures. La doctrine appelle à ce titre, à ce que les formations soient cadrées par des référentiels standards et précis afin de permettre une diffusion homogène et cohérente d'une culture de la sécurité maritime⁴³⁴.

Cette lacune, on le comprend, ne pouvait pas être surmontée au sein du code ISPS. Il s'agit d'un dispositif mis en place dans l'urgence, probablement sous l'influence médiatique⁴³⁵. Par ailleurs, le code comporte des critères fondés sur le résultat, il ne s'est pas intéressé à la définition des mesures.⁴³⁶

Afin d'essayer de combler ces lacunes, L'OMI envisage d'incorporer dans la convention STCW des dispositions concernant les exigences de formation des agents de sécurité du

432 La formation à la prévention des incendies est assurée par des pompiers, la formation aux premiers soins est assurée par des médecins....

433 Propos de Bruno VACCA in : « Sûreté maritime et portuaire, Vade-mecum ISPS » de P. MARIONNET, op. cit, p 44. D'après le rapport annuel de l'OMMP de 2006 (p 31), en Tunisie, l'Académie navale assure la formation des formateurs en coopération avec les services du Ministère de l'intérieur et du développement local. En France, il s'agit des Écoles nationales de la marine marchande. La formation s'organise autour de deux axes: réglementaire et technique.

434 L. GALY: « Mise en place des formations adaptées au code ISPS », op. cit.

435 Le code est intervenu et adopté en 18 mois.

436 Cdt C-L. DIAMOND: « Position des États-unis » in actes du colloque « Code ISPS: quel bilan après une année? », op. cit, p 34.

navire⁴³⁷. Mais il est regrettable que cette initiative intervienne après l'entrée en vigueur des nouvelles mesures.

4) Les conditions de vie et de travail de l'équipage:

Point essentiel de la sécurité, comme montré auparavant, les conditions de vie et de travail des marins sont à peine effleurées dans le code ISM. On s'attendait, d'une réglementation supposée assurer la gestion de la sécurité de l'exploitation du navire, à une prise en considération des pratiques de travail, source d'insécurité. Les effectifs réduits, le temps de travail supplémentaire, le nombre et la durée des escales en baisse... plusieurs contraintes vécues au quotidien par les marins auraient dues être prises en considération dans le cadre d'une réglementation sur la gestion du facteur humain. En conséquence, le code ISM est souvent perçu comme une réglementation supplémentaire n'impliquent pas de réflexion sur la structure de direction et de fonctionnement de l'armement⁴³⁸. Le code n'a pas pu apporter la transparence espérée à ce niveau là.

En faudrait-il tirer les mêmes conclusions que celles dégagées par rapport aux normes de formation? La question reste, encore une fois, posée.

Par ailleurs, avec chaque entrée en vigueur d'une nouvelle loi, convention ou code, le volume des normes que les marins sont censés connaître et appliquer prend de l'importance. Les normes deviennent abondantes ce qui n'est pas sans conséquences (b).

b) Des normes abondantes:

La réglementation se développe et engendre une production normative abondante. Les normes de sécurité et de sûreté sont d'une densité rédactionnelle importante (1) et d'une diversité considérable (2).

1) La production normative en matière de sécurité et de sûreté maritime est abondante. Ceci est dû, entre autres causes, à la diversité de ses sources. D'un côté, existe la réglementation publique nationale et internationale. Celle-ci se développe généralement au rythme des catastrophes maritimes de grande ampleur⁴³⁹. Ainsi, le code ISPS, adopté à

437 Ph. BOISSON: « Le rôle et la position du personnel dans la mise en place d'une politique de sûreté » in actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année? », op. cit, p 109.

438 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 254.

439 Ceci est notamment valable pour la réglementation internationale, la Tunisie étant encore épargnée de ce genre de catastrophes.

la suite de la catastrophe du Prestige⁴⁴⁰, a succédé au code ISM dans un temps réduit. A cet égard, la première réaction des marins soulignait la difficulté de se former à un nouveau code alors que la familiarisation avec le code ISM n'était pas encore acquise⁴⁴¹. On estime que le problème de la réglementation internationale est qu'à « force de vouloir être trop riche, trop précise, trop détaillée, elle devient trop compliquée pour être transcrite dans l'ordre juridique interne avec facilité et efficacité »⁴⁴².

A côté de ces normes, existent les règles privées développées par l'industrie maritime⁴⁴³. Les organismes privés ont une certaine tendance à la surréglementation « de crainte de voir leurs compétences normatives dépossédées au profit des législateurs publics »⁴⁴⁴.

Si on ajoute à ce corpus normatif les normes facultatives de qualité que s'imposent certains armateurs pour rassurer leurs clients sur le sort de leurs marchandises, le volume des règles devant être comprises et appliquées par les membres de l'équipage devient très pesant et la qualité de l'assimilation et de l'adaptation à la norme pourrait être sacrifiée en dépit de la quantité.

En dehors de leur abondance, les normes de sécurité et de sûreté sont variées (2).

2) Il y a une coexistence entre les règles juridiques et les exigences techniques ce qui risque de nuire à la bonne compréhension de la norme de sécurité. Si les marins sont habitués aux termes techniques, les notions juridiques, elles, peuvent leur paraître étrangères et difficiles à assimiler⁴⁴⁵. Les règles techniques, quoique plus familières aux marins, présentent un autre problème. Ces dernières changent rapidement et suivent l'évolution des innovations techniques et des découvertes technologiques. Le marin est tenu à un travail de compréhension continu.

Par ailleurs, il y a cohabitation entre les prescriptions obligatoires et les simples recommandations. Bien que les gens de mer ne soient pas tenus d'appliquer les recommandations, étant donné qu'elles ne sont pas obligatoires, ils sont invités par la

440 Le 19 novembre 2002, le navire-citerne Prestige portant pavillon du Bahamas se brise et coule à quelques 260 kilomètres à l'ouest de la ville espagnole Vigo. Environ 63000 tonnes d'hydrocarbures se sont échappées.

441 « La première réaction à bord de plusieurs navires était de dire: « Encore un code à lire. Nous venons juste de sortir et d'ingurgiter l'ISM » in « Le rôle du capitaine de navire », Commandant Hubert ARDILLON, actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année », op. cit, p 119/ Entretien avec M. LAHMAR, op. cit.

442 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 636.

443 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

444 Ph. BOISSON: « La problématique des normes », op. cit, p 179.

445 Il en est ainsi par exemple du système de gestion du navire, du plan de sûreté de la compagnie et des installations portuaires, de la fiche synoptique continue du navire...

norme obligatoire elle-même et dans un but d'une meilleure compréhension du système de sécurité ou de sûreté dans sa globalité, à prendre connaissance de leurs contenus, ce qui nécessiterait un effort supplémentaire.

Les règles impératives de sécurité sont certes une nécessité mais leur accumulation est contre productive. Étant donné leur volume, elle peuvent constituer un facteur de découragement pour les marins.

Par ailleurs, pour se donner le moyen de comprendre et d'appliquer des mesures quelconques, ne faut-il pas, au préalable, en être convaincu? On estime que dans l'idéal, les nouvelles mesures de sécurité devraient instaurer les bases d'une culture de sécurité incitant les marins à une bonne compréhension ainsi qu'à une application responsable (B).

B) La culture de la sécurité:

L'implication des marins dans le processus de sécurité et de sûreté constitue « un facteur important d'une politique de prévention efficace »⁴⁴⁶ et favorise, par conséquent, une meilleure protection des intérêts en jeu. Posséder une culture de sécurité semble donc essentiel (a). Pour autant, certaines dispositions des nouvelles mesures de sécurité constituent des obstacles à l'instauration d'une telle culture (b).

a) L'apport d'une culture de sécurité:

Pour une meilleure prévention des risques, la sécurité comme la sûreté ne devraient pas être un exercice solitaire pratiqué par les marins comme tout autre exercice. Les limites d'une défaillance dépassent les personnes présentes à bord du navire, aux biens s'y trouvant voire à l'environnement marin et peuvent avoir une ampleur considérable⁴⁴⁷. Pour cette raison, les marins devraient être convaincus de leur rôle majeur dans la préservation de toutes ces valeurs. Leur implication dans l'élaboration de la politique de sécurité et de la sûreté constitue un facteur fondamental du succès de cette politique car il permet à chacun de prendre conscience et d'accepter ses responsabilités⁴⁴⁸. Il s'avère, en effet, difficile de mettre en place une politique quelle qu'elle soit si le personnel ne voit que les contraintes qu'elle apporte et

446 A. MARTINEZ-FORTUN: « Manager la sécurité », éditions INSEP Consulting, 2001, p 132.

447 « La presse italienne affirme que l'abordage du Ferry-boat « Moby Prince » et du pétrolier « Agip-Abruzzo » au large de Livourne le 11 avril 1991 était dû au fait que l'équipage du Ferry était occupé à regarder un match de football. L'accident a provoqué la mort de cent quarante personnes ». Voir: P. BENQUET, Th. LAURENCEAU, « Pétroliers de la honte; la loi du silence », op. cit, p 24.

448 Ph. BOISSON: « Le rôle et la position du personnel dans la mise en place d'une politique de sûreté », actes du colloque « Code ISPS, quel bilan après une année? », op. cit, p 107.

n'en voit pas l'utilité⁴⁴⁹. La sûreté est un problème de culture, estime la doctrine⁴⁵⁰. Quelles en sont les raisons?

D'une manière générale, l'existence d'une culture de sécurité au sein d'une entreprise quelconque, conduit ceux qui l'adoptent à n'envisager qu'une démarche construite sur des valeurs et des normes dont ils sont convaincus. Par ailleurs, elle rassure ceux qui la partagent et constitue un élément stabilisateur fort de la structure sociale au sein de laquelle elle est appliquée⁴⁵¹. En l'occurrence, l'implication du personnel marin dans le processus de la sécurité et de la sûreté à travers la participation à la définition d'une politique de sécurité et d'une politique de sûreté, augmenterait considérablement sa motivation à les mettre en oeuvre et lui donnerait l'occasion de traiter de tâches non définies en théorie mais pratiquées au quotidien. Sa contribution à l'analyse des résultats d'audit donne une autre acuité au management de la sécurité sur des questions perçues sur le terrain. Il participe, ainsi, à la création d'une culture de prévention⁴⁵². La doctrine le rappelle, la promotion de la culture de sécurité est vraisemblablement la véritable opportunité pour l'homme d'assurer la sécurité collective⁴⁵³.

Seulement, la culture ne s'acquiert pas du jour au lendemain. C'est un travail dans la durée pour lequel l'armateur pourrait avoir un rôle sensible. Celui-ci devrait contribuer à cultiver cette culture au sein de l'équipage qu'il engage à bord de son navire. La doctrine considère, en effet, que c'est principalement à la hiérarchie qu'incombe la mission de faire changer la culture⁴⁵⁴. Concrètement, il reviendrait à l'armateur, de faire valoir clairement ses attentes par rapport à la sécurité et de s'impliquer lui même pour espérer voir intégrer la culture de la sécurité par l'ensemble du personnel. Ceci supposerait deux actions:

- Une sensibilisation de l'équipage: Elle permet de comprendre les enjeux de la sécurité et de la sûreté, la gestion des risques potentiels...L'armateur pourrait par exemple animer, ou faire animer, des réunions avec l'ensemble de l'équipage consacrées uniquement à la question de sécurité. Une telle démarche pourrait avoir comme effet de confirmer l'importance attachée à la performance dans ce domaine.
- La mise à disposition de ressources: Il s'agit d'un point capital pour l'intégration de la culture de sécurité. Pour être investi dans un domaine quelconque, le marin devrait avoir, au

449 L. GALY: « Mise en place des formations adaptées au code ISPS », in actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année », op. cit, p 114.

450 B. COLOBY: « Le port du havre et la sûreté » in « Sûreté et sécurité, quels enjeux pour les industries maritimes? », op. cit, p 41.

451 G. REGNAULT: « Le sens du travail », éditions l'Harmattan, 2004, p 80.

452 O. GAUTHEY, G. GIBEAULT: « Santé et sécurité au travail », éditions Afnor, 2004, p 10.

453 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 259.

454 A. MARTINEZ-FORTUN: « Manager la sécurité », op. cit, p 51.

préalable, un environnement de vie et de travail propice au développement de son engagement. Comment peut-on demander à un marin sous payé, fatigué et isolé d'adopter les normes de la sécurité en matière de prévention d'incendie ou autre? Comment peut-on demander à ce même marin d'être vigilant et d'inspecter les personnes s'approchant de son navire, en application des dispositions de la sûreté?

Ces interrogations font référence à un ensemble d'obstacles matériels à surmonter au préalable pour créer un environnement propice au développement d'une culture de sécurité. On verra que les nouvelles mesures de sécurité et de sûreté ne sont pas tout à fait parvenues à les surmonter (b).

b) Les obstacles à l'intégration de la culture de sécurité maritime:

Certaines dispositions des codes ISM et ISPS constituent des freins à l'instauration d'une culture de sécurité et de sûreté (1). D'autres obstacles découlent de l'esprit même des codes (2).

1) La réglementation ou l'absence de réglementation de certains aspects ne permettent pas l'émergence d'une culture de sécurité. Il en est ainsi de l'aspect des conditions de vie et de travail à bord des navires (1.1), de la formation des marins (1.2) ainsi que du mécanisme de responsabilité des marins (1.3).

1.1) La doctrine estime que l'un des aspects positifs du code ISM est l'accent mis sur l'implication du personnel afin de développer et d'améliorer ses compétences au travers de procédures écrites qu'il devra intégrer⁴⁵⁵. Il s'agit là d'ailleurs, de l'objectif même du code⁴⁵⁶: promouvoir une culture axée sur la sécurité à plusieurs niveaux: la vie humaine, l'environnement marin, les biens. Une des conditions nécessaires à acquérir une culture de la sécurité, on l'a vu, est probablement l'existence, à bord du navire, de conditions de vie et de travail décentes. Or, rappelons le, le code ISM ne traite pas de l'importance de l'existence de ces conditions. Ainsi, le marin dépourvu de moyens de vie et de travail décents, pensera logiquement en premier chef à améliorer sa condition avant de se préoccuper de la sécurité de l'expédition.

455 B. BEILVERT: « La sécurité de l'exploitation du navire », ADMO, tome XV, 1997, p 355.

456 Article 1.2, partie A du code ISM, op. cit.

1.2) Par ailleurs, les codes ISM et ISPS soulignent l'importance de la formation de l'équipage aux mesures de sécurité⁴⁵⁷ et de sûreté⁴⁵⁸. Seulement, pour acquérir une culture de sécurité, la formation à elle seule, à supposer qu'elle soit complète, n'est pas suffisante. Elle ne saurait suppléer à la pratique concrète des choses de la mer et du navire⁴⁵⁹. Le marin devrait disposer d'une aptitude à la perception des risques et d'une capacité à gérer les difficultés. Un changement de temps, la proximité de la côte ou d'un autre navire se gèrent d'abord par l'exercice des sens⁴⁶⁰. La bonne formation n'empêche pas des inaptitudes à la compréhension d'une situation complexe ou d'une crise puis à la réaction adaptée qui évite qu'un accident se transforme en catastrophe⁴⁶¹. Ainsi, en plus des qualification techniques nécessaires au fonctionnement du navire, l'équipage doit posséder les compétences, le sens de l'organisation et l'entraînement nécessaires à l'intervention en cas d'urgence⁴⁶². Mais, les nouvelles mesures de sécurité et de sûreté ne traitent pas de l'exercice des sens. On en constate une excessive approche technique basée sur l'application d'un certain nombre de mesures purement matérielles.

Faudrait-il nuancer cette constatation dès lors que le code ISPS dispose que parmi les tâches de l'agent de sûreté du navire figure l'accroissement de la prise de conscience de la sûreté et de la vigilance à bord⁴⁶³? La réponse par la négative semble la plus appropriée puisqu'aucune explication ou interprétation de cette fonction n'est avancée par le code. D'autant plus, qu'en matière de sûreté, la formation n'est pas obligatoire à l'ensemble de l'équipage mais uniquement au personnel du bord chargé de tâches et de responsabilités spécifiques liées à la sûreté⁴⁶⁴. Il reviendrait donc à l'agent de sûreté de fixer l'importance de cette disposition ainsi que de définir les moyens de son application. Dans la pratique, les agents de sécurité et de sûreté tunisiens essayent, autant que possible, de mettre l'accent sur l'importance d'une implication dans le processus de la sécurité et de la sûreté. Ceci passe essentiellement par des réunions d'information et de sensibilisation des marins dont la fréquence, la durée et la qualité

457 Article 6.2, partie A du code ISM, op. cit.

458 Article 12.2.7, partie A du code ISPS, op. cit.

459 Entretien avec A. EL YAHMADI, op. cit.

460 B. DUJARDIN: « De la fortune de la mer, regard sur la sécurité maritime », op. cit, p 96.

461 Sur ce point, nous faisons référence à ce qu'a écrit Laurent MERER, ancien capitaine et ancien préfet maritime de diverses régions de la France: « Il y a beaucoup de mauvais capitaines. Le bon capitaine connaît son navire et ses faiblesses, il en mesure les limites. C'est sa responsabilité. Un bon professionnel doit savoir évaluer les conséquences d'un simple incident et résister aux injonctions de son armateur ou de son affréteur à l'abri dans leurs bureaux, l'oeil uniquement rivé sur les comptes », in « Le préfet de la mer », op. cit, p 46.

462 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 26.

463 Article 12.2.6, partie A du code ISPS, op. cit.

464 Article 13.3 du code ISPS, op. cit.

d'animation dépend de la disponibilité des marins et des agents de sûreté et de sécurité⁴⁶⁵. On en déduit que les réunions de sensibilisation ne sont pas prioritaires.

1.3) La responsabilisation de chaque individu par le code ISM s'oppose probablement à l'implication dans une culture de sécurité laquelle, rappelons le, ne peut passer uniquement par un processus normatif. Le code ISM instaure un système de responsabilité pour la sécurité maritime. Il le fait peser sur les armateurs. Ceux-ci devraient instaurer une politique de sécurité, en informer l'équipage et fournir les équipements et moyens favorisant l'accomplissement de cette politique⁴⁶⁶. En cas d'accident en mer, l'armateur pourrait revendiquer le report de la responsabilité sur l'équipage, la responsabilité, l'autorité et le rôle de chacun étant préalablement définis⁴⁶⁷. A son tour, l'équipage pourrait s'en dégager en invoquant le dysfonctionnement des équipements de sécurité⁴⁶⁸. A ce propos, la doctrine se demande si le code, ainsi conçu, ne s'oppose pas à l'implication dans une plus grande sécurité pour tous étant donné qu'il responsabilise chaque individu⁴⁶⁹.

D'autres obstacles à l'instauration d'une culture de sécurité peuvent être dégagés de la lecture des codes ISM et ISPS (2).

2) L'esprit même des nouvelles mesures de sécurité et de sûreté pourrait mettre des freins au développement de cette culture. Cette remarque est surtout valable concernant les mesures de sûreté. La politique de sûreté est une notion nouvelle qui s'est développée relativement vite, au gré de certains événements tragiques⁴⁷⁰. Les marins, tunisiens et autres, et à des degrés différents, n'ont pas encore eu le temps de l'intégrer⁴⁷¹. De plus, le marin est habitué à la politique de sécurité. Il sait éteindre un feu, réparer une panne et agir pour d'autres situations urgentes. En revanche, il ne comprend pas qu'une personne qui s'approche du bord, suivant son attitude, son apparence ou ses agissements puisse être un danger potentiel⁴⁷². En application des mesures de sûreté, le marin est tenu de vérifier l'identité des

465 Entretien avec B. LAATIL, op. cit.

466 Articles 2 et 3, partie A du code ISM, op. cit.

467 En application de l'article 3.2 du code ISM, op. cit.

468 En application de l'article 9.1 de la partie A du code, le système de gestion de sécurité devrait inclure des procédures permettant que les non-conformités matérielles soient rapportées à l'armateur, étudiées et analysées de manière à améliorer la sécurité et la prévention de la pollution.

469 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 259.

470 P. MARIONNET: « Sûreté maritime et portuaire, Vade-mecum ISPS », op. cit, p 20.

471 Entretien avec B. LAATIL, op. cit.

472 Cdt ADRILLON: « Le rôle du capitaine du navire », in actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année », op. cit, p 119.

visiteurs du bord en escale. Pour cela, il devrait leur demander « leur identité, le but de leur visite, les comprendre, les diriger, les accompagner... Faut-il le rappeler, ce n'est pas son métier premier »⁴⁷³. Cette culture nouvelle est logiquement corollaire d'un manque d'expérience en la matière. « Le manque d'expérience des marins, leur manque de disponibilité... à en croire nos commandants, voilà qui est plus dangereux encore que l'âge des navires »⁴⁷⁴. Par ailleurs, en matière de sécurité comme de sûreté le résultat n'est généralement pas immédiat. Ceci pourrait également constituer un obstacle à l'intégration de la culture de sécurité par le marin, celui-ci étant pragmatique, il a besoin de connaître le résultat de son travail⁴⁷⁵.

En résumé, la culture de sécurité et de sûreté reste encore à intégrer. Les mesures instaurant ces nouvelles notions ne participent pas d'une manière franche à l'intégration d'une culture quelconque. Une évolution des mentalités de l'ensemble des gens de mer en ce sens est donc souhaitable. L'armateur a un rôle important à jouer en la matière par l'organisation de réunions de sensibilisation et par la mise à disposition de moyens et d'équipements matériels. Dans l'intérêt de tous, les nouvelles mesures ne devraient pas être perçues comme une contrainte administrative supplémentaire mais comme un outil opérationnel qui permettra à l'ensemble du monde maritime de se moderniser⁴⁷⁶. Le problème est qu'en aggravant des contraintes déjà supportées par les marins, elles risquent de ne pas être perçues de la sorte (Paragraphe 2).

Paragraphe 2 : L'accentuation de certaines contraintes :

L'abondance des procédures de sécurité et de sûreté et l'effort supplémentaire que dégage la compréhension et l'application des codes ISM et ISPS augmentent les contraintes assumées d'un côté par l'équipage (A) et de l'autre par l'armateur (B).

A) L'accentuation des contraintes supportées par l'équipage:

La mise en oeuvre des nouvelles mesures de sécurité et de sûreté engendre une charge de travail supplémentaire supportée par l'équipage. Les marins devraient être formés aux

473 Op. cit, p120.

474 P. BENQUET, Th. LAURENCEAU: « Pétroliers de la honte; la loi du silence », op. cit, p 55.

475 P. CHAUMETTE: « Quelle charge de travail supplémentaire pour l'équipage de navire? », table ronde n° 3, actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année? », op. cit, p 145.

476 J. CAËR, préface de « Sûreté maritime et portuaire, vade-mecum ISPS », op. cit, p 11.

nouvelles prescriptions et entretenir leur formation par des exercices cycliques. Par ailleurs, les nouvelles prescriptions génèrent de nouvelles tâches administratives. Cette surcharge de travail assumée par les marins participe à l'aggravation de l'état de fatigue (a) et d'isolement (b) initialement existants.

a) L'aggravation du problème de la fatigue:

La nouvelle source de fatigue des marins est générée par l'obligation de formation et d'entretien des compétences (1), par la multiplication des tâches administratives (2) ainsi que par l'application des mesures techniques de sûreté (3).

1) A côté des efforts supplémentaires de compréhension et d'analyse de la législation applicable par son pavillon, le marin subit « la fragmentation croissante de l'appareil normatif mondial »⁴⁷⁷. L'ampleur de l'application des nouvelles normes de sûreté varie d'un État à l'autre. Les États-Unis, par exemple, ont opté pour des mesures plus exigeantes en matière de sûreté et les imposent à l'ensemble de l'industrie mondiale maritime⁴⁷⁸. Le marin devrait, donc, être formé aux règles de sécurité et de sûreté contenues dans les codes ISM et ISPS et aux autres règles spécifiques à certains pavillons. Il doit, par ailleurs, savoir appliquer les procédures appropriées selon la position géographique du navire sur lequel il embarque. Il s'agit là de l'inconvénient principal des nouvelles mesures de sûreté, estime la doctrine⁴⁷⁹. Non seulement la formation demandée représente un travail supplémentaire pour l'équipage, mais elle n'est pas toujours comprise par l'ensemble des marins étant donné la complexité des procédures ainsi que leur fragmentation. Par ailleurs, le marin est tenu d'entretenir son niveau de formation par des exercices de sécurité et de sûreté cycliques. On déplorera à cet égard, comme l'a fait la doctrine⁴⁸⁰, que le temps des exercices de sécurité pourrait être pris sur le temps du repos des marins ce qui est d'un côté, « une bien mauvaise manière de les mobiliser dans le sens de la sécurité »⁴⁸¹ et de l'autre, une bonne manière d'accentuer la fatigue de l'équipage.

477 Ph. BOISSON: « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le monde maritime », DME, septembre 2003, p 736.

478 Les États-Unis interprètent les recommandations figurant dans la partie B du code ISPS comme étant obligatoires pour les navires à destination de leurs ports.

479 Cdt H. ARDILLON: « Le rôle du capitaine de navire », actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année », op. cit, p 123.

480 R.CUISIGNEZ: « La réglementation de sécurité à bord des navires marchands », op. cit, p 94.

481 Op. cit.

2) Les tâches administratives en liaison avec les codes ISM et ISPS se sont multipliées. L'agent de sûreté du navire, dans la pratique très souvent le second capitaine⁴⁸², assume plusieurs nouvelles tâches administratives venant s'ajouter à son travail technique de marin. Ces tâches sont inhérentes à son rôle défini dans l'article 7.2 du code ISPS. L'agent de sûreté doit, à titre d'exemple, rédiger des comptes rendus des exercices et des entraînements de sûreté, des rapports sur les modifications à apporter au plan de sûreté du navire, des notifications de toute défectuosité ou non conformité identifiée à bord du navire, des comptes rendus sur la mise en oeuvre du plan de sûreté du navire... Ces procédures permettront certainement un meilleur contrôle de la gestion de la sûreté mais elles empiètent sur le temps de travail et de repos de l'agent de sûreté qui demeure un marin tenu d'exercer diverses tâches nautiques.

Le code ISM de son côté, fait peser une lourde charge administrative sur le capitaine du navire. Il lui incombe, ainsi, de passer en revue le système de gestion de sécurité du navire et d'en signaler les lacunes à l'armateur avec précision et par écrit⁴⁸³. Il s'agit là, en soi, d'un travail susceptible de détourner le capitaine de sa tâche maritime principale⁴⁸⁴.

3) Le code ISPS impose aux marins des nouvelles pratiques qui, non seulement leur sont tout à fait étrangères, mais qui, également, viennent augmenter le nombre de tâches initialement effectuées par leur soin. Le personnel navigant est tenu de surveiller les zones d'accès restreint pour s'assurer que seules personnes autorisées y ont accès⁴⁸⁵. Il doit, en outre, vérifier l'identité des personnes visitant le navire⁴⁸⁶. Ces visites accumulées créent une charge de travail supplémentaire et détournent l'équipage de sa tâche principale à savoir faire fonctionner le navire correctement⁴⁸⁷. Les marins sans personnel supplémentaire ni spécialement formés se transforment en vigiles de leur navires. Pour les syndicats britanniques, cette nouvelle réglementation constitue une charge qui risque de rendre le travail insupportable⁴⁸⁸.

482 Entretien avec M. LAHMAR, op. cit.

483 Article 5.1.5 du code ISM/ Voir chapitre précédent.

484 Entretien avec L. ZORGATI, capitaine « long court » tunisien, Tunis, le 15 mars 2008, réactualisé.

485 Article 7.2.4 du code ISPS, op. cit.

486 Article 7.2.3 du code ISPS, op. cit. Pendant une visite effectuée à bord du navire de commerce « Ulysse » au port de Radès en Tunisie, le contrôle d'identité et des effets a été effectué par l'officier machine. Voir également un retour d'expérience, P. MARIONNET: « Sûreté maritime et portuaire, Vade-mecum ISPS », op. cit, p 166.

487 C'est notamment le cas de l'équipe machine qui assure le contrôle à la coupée.

488 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 256.

On remarquera, enfin, que la charge de travail supplémentaire est variable selon le type du navire. Il existe des navires à risque élevé, comme les pétroliers ou les gaziers sur lesquels une atteinte à la sûreté aura probablement un fort impact médiatique. C'est la raison pour laquelle une forte rigueur est demandée à bord de ces bâtiments et par conséquent une charge de travail encore plus importante⁴⁸⁹.

La surcharge de travail est prise en compte par les recommandations de la partie B du code ISPS en termes d'effectif, de repos et de durée de travail. L'article 4.28 dispose que « l'administration devrait tenir compte de tout sùcroit de travail que pourrait entraîner la mise en oeuvre du plan de sûreté du navire et veiller à ce que le navire soit doté d'effectifs performants et en nombre suffisant. A cet égard, l'administration devrait vérifier que les navires sont capables de respecter les heures de repos et autres mesures contre la fatigue promulguées par la législation nationale... »⁴⁹⁰. Il s'agit là certainement, et non pas probablement comme l'estime la doctrine⁴⁹¹, d'une recommandation puisque figurant à la partie B du code. On regrettera, à cet égard, que les rédacteurs du code n'aient pas pris l'initiative de rendre obligatoire une telle disposition. Le problème est qu'en application des normes de sûreté, la sécurité est, en quelque sorte, sacrifiée. L'équipage, fatigué par l'application des mesures de sûreté pendant une escale devrait reprendre ses tâches maritimes à la fin de l'escale, ce qui pourrait être fait en dépit de la sécurité du navire. Il faudrait donc faire attention à ce que les mesures de sécurité et les mesures de sûreté ne s'opposent pas. Prévoir un nombre de marins suffisant pour effectuer toutes les tâches qu'imposent les règles de sécurité et les règles de sûreté permettrait qu'aucun objectif n'empiète sur l'autre. Ce n'est vraisemblablement pas l'avis des armateurs étant donné qu'ils écartent la solution qui consiste à appliquer la recommandation précitée. La doctrine affirme qu'ils n'avaient pas l'attention d'accroître les effectifs pour répondre aux besoins de la sûreté⁴⁹². Le problème est un problème de coût de main d'oeuvre déjà élevé, on y reviendra.

En plus de la fatigue générée par la surcharge de travail, les marins subissent l'isolement d'une manière accentuée (b).

489 J. MOIZAN: « Quelle surcharge de travail supplémentaire pour l'équipage de navire », table ronde n° 3, actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année », op. cit, p 147.

490 M. LAHMAR, officier tunisien, m'a confié lors d'un entretien que cette prise en considération n'a pas été effectuée par l'administration maritime tunisienne.

491 P. CHAUMETTE: « Quelle charge de travail supplémentaire pour l'équipage du navire? », table ronde n° 3, actes du colloque « Code ISPS, quel bilan après une année », op. cit, p 144.

492 Ph. BOISSON: Discussion, actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année », op. cit, p 127.

b) Le renforcement de l'isolement des marins:

L'une des conséquences les plus graves de l'application des nouvelles règles, notamment celles de sûreté, est l'aggravation de l'état d'isolement du marin. L'objectif du code ISPS, la prévention des actes criminels et terroristes, n'est pas sans nourrir une culture de méfiance de l'autre se traduisant par un isolement et un repli sur soi, aussi bien pendant le voyage (1), que pendant les escales (2).

1) Le renforcement de l'isolement en mer:

Conscients de l'état de retranchement dans lequel vit le marin, les rédacteurs du code ISM appellent les armateurs à « à veiller à ce que les membres de l'équipage soient capables de communiquer efficacement entre eux ⁴⁹³». L'expression manque néanmoins de clarté. L'armateur pourrait, en application de cette disposition considérer que le minimum d'anglais requis permet aux marins de communiquer entre eux. Encore faut-il qu'ils le maîtrisent et qu'ils s'en souviennent dans les moments de panique. En outre, ce minimum de connaissance linguistique ne permettra pas d'établir une relation sociale entre les marins dans les moments de repos. Ne fallait-il pas mieux que le code de gestion de sécurité bord impose à l'armateur d'engager des marins maîtrisant tous une même langue?

Par ailleurs, et loin des problèmes de différence de cultures, de religions ou de langues, le code ISM altère directement les relations sociales au sein du navire et avec l'entreprise d'armement. La politique de sécurité de la compagnie devient un moyen de contrôle de toutes les activités humaines à bord. Rappelons le, le capitaine⁴⁹⁴ d'un côté, et l'armateur⁴⁹⁵ de l'autre, sont tenus d'effectuer des audits internes pour vérifier que les activités liées à la sécurité s'effectuent, de la part de chacun des marins, conformément au système de gestion de sécurité. Ces contrôles permettent, certes, de prendre les mesures correctives nécessaires pour remédier aux déficiences constatées⁴⁹⁶ mais la sensation d'être constamment contrôlé génère chez les marins une pression nerveuse encore plus grave que la fatigue physique puisqu'elle atteint la fonction essentielle du marin, l'attention et la veille. La nécessaire confiance qu'avait l'armateur en son commandement se mue en une méfiance systématique, explique la doctrine⁴⁹⁷.

493 Article 6.7 du code ISM, op. cit.

494 Article 5.1.5 du code ISM, op. cit.

495 Article 12.1 du code ISM, op. cit.

496 Article 12.6, partie A, code ISM.

497 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 253.

La situation pendant l'escale n'est pas meilleure (2).

2) Le renforcement de l'isolement au port:

En vertu des nouvelles mesures de sûreté, l'organisation du travail pendant les escales a dû être profondément revue⁴⁹⁸. L'escale qui représentait une échappée très furtive et très relative aux contraintes qui pèsent sur la vie quotidienne des marins et qui permettrait une remise à zéro nécessaire après des semaines de frustration⁴⁹⁹, s'est transformée en un nouveau tourment pour les marins⁵⁰⁰.

En application du code ISPS, les États portuaires sont astreints d'établir des niveaux de sûreté répertoriés sous trois classes⁵⁰¹. Le niveau de sûreté désigne la qualification du degré du risque qu'un événement ou une tentative d'événement lié à la sûreté se produise⁵⁰². La classe 1 correspondrait à un risque normal, la classe 2 à un risque accru et enfin la classe 3 correspond à un risque imminent.⁵⁰³ Les installations portuaires prennent les mesures correspondantes aux niveaux de sécurité fixés par l'État et désignent « un agent de sûreté de l'installation portuaire » chargé d'assurer la communication avec les navires et de coordonner les mesures appropriées⁵⁰⁴. Le code ISPS dispose que les zones d'interface navire-port doivent faire l'objet d'un plan de sûreté prédéfini en collaboration entre l'agent de sûreté du navire, celui de la compagnie d'armement et celui de l'installation portuaire⁵⁰⁵. Ce plan varie selon les différents niveaux d'alerte⁵⁰⁶. Cette disposition ne devrait pas être interprétée ou appliquée d'une manière incompatible avec le respect voulu des libertés et des droits fondamentaux, notamment ceux qui ont trait aux travailleurs maritimes, dispose le préambule du code ISPS dans un essai de conciliation entre sûreté, sécurité, bien-être et services sociaux aux marins en escale⁵⁰⁷. La pratique montre que cette disposition n'a pas été prise en considération partout dans le monde. L'instauration des règles de sûreté dans les ports a considérablement modifié la condition d'accueil des marins étrangers dans

498 Cdt H. ADRILLON: « Le rôle du capitaine de navire », actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année », op. cit, p 121.

499 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 30.

500 Entretien avec M. LAHMAR, op. cit.

501 SOLAS, chapitre XI-2, règle 1, op. cit.

502 SOLAS, chapitre XI-2, règle 1, § 1.14, op. cit.

503 SOLAS, chapitre XI-2, règle 7, op. cit.

504 Articles 14 et 17, partie A, code ISPS, op. cit.

505 Article 12.9 et 14.6 du code ISPS, op. cit.

506 Op. cit.

507 P. CHAUMETTE: « Du bien-être des marins en escale. Les ports confrontés à la sûreté et à l'humanité », in « L'homme, ses territoires et ses cultures », op. cit, p 53.

les escales; la tendance va vers la fermeture des zones portuaires et vers les contrôles de déplacements⁵⁰⁸. C'est notamment dans les ports des États-Unis que la constatation est valable. Depuis les attentats du 11 septembre 2001, les autorités maritimes américaines ont aboli le visa collectif qui permettait aux équipages de se rendre à terre⁵⁰⁹. Dans d'autres cas, les représentants des armateurs se sont vus interdire l'accès au navire par les autorités portuaires et les marins n'ont pas pu descendre à terre même pour des raisons médicales⁵¹⁰. Ce constat est, néanmoins, à nuancer suivant la situation géographique du port. Ainsi, dans les ports tunisiens optant pour le niveau 1 de sûreté, le déplacement des marins est encore possible. Les marins sont toutefois soumis à plusieurs contrôles d'identité et d'effets personnels⁵¹¹. Cela étant, la souplesse de certaines autorités portuaires ne remet pas en cause le fait que la mise en oeuvre du code ISPS officialise la méfiance de la terre et dans les ports vis à vis des marins et rend leur déplacement dans les ports d'escale plus difficile qu'auparavant ce qui ne peut que renforcer leur isolement.

En remède à cette situation, et afin de concilier mesures de sûreté et respect du droit de libre circulation libre des marins, il est nécessaire que la Tunisie, entre autres, renforce les moyens d'identification des gens de mer par l'introduction de données biométriques visibles sur la pièce d'identité. De telles mesures faciliteraient la libre circulation des marins à terre pendant les escales et allégeraient les contrôles d'identité et des effets personnels tout en prenant en considération les exigences de la sûreté. C'est ce que propose la convention n° 185 de l'OIT portant sur les pièces d'identité des gens de mer, non encore ratifiée par la Tunisie⁵¹².

Les nouvelles mesures de sécurité et de sûreté ne posent pas seulement des contraintes de cet ordre. Elles entraînent également des charges financières lourdes pesant, à priori, sur les

508 Op. cit, p 54.

509 Ch. BUCHET: « Les voyous de la mer », op. cit, p 68.

510 Ph. BOISSON: « Le rôle et la position du personnel dans la mise en place d'une politique de sûreté », op. cit, p 108.

Ces décisions sont rendues possibles en application de mesures prises unilatéralement par les États-Unis: « *Maritime transportation security act, 2002* » (Acte de sûreté du transport maritime) de novembre 2002, (PL 107-295) et « *Container Security initiative* » (Initiative sur la sûreté des conteneurs) lancé en janvier 2002 par le *US Customs and Border Protection* (Service américain des douanes et de la protection des frontières). On y reviendra ultérieurement.

511 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

512 Adoptée en juin 2003 et entrée en vigueur en février 2005. L'article 2 de la convention appelle les États à fournir à leurs ressortissants marins, qui en ont fait la demande, une pièce d'identité conforme comportant des données biométriques. L'État doit également enregistrer chaque pièce d'identité délivrée, suspendue ou retirée par ses services sur une base de données électronique. Les titulaires de ces documents devraient obtenir plus facilement l'autorisation de descendre à terre pendant une escale. Comme toutes les conventions de l'OIT, le texte de la convention n° 185 est disponible sur le site officiel de l'organisation: www.ilo.org

armateurs et pouvant introduire des discriminations entre eux (B).

B) L'accentuation des contraintes supportées par l'armateur: Le prix de la sécurité:

Les nouvelles mesures de sûreté et de sécurité sont susceptibles d'avoir des incidences bénéfiques en matière de protection des professionnels portuaires et de la mer, de sûreté des approvisionnements stratégiques ainsi que des retombées indirectes en ce qui concerne la lutte contre les trafics de tous genres et la sûreté d'acheminement des marchandises transportées. Elles sont propres à éviter des accidents en mer et à faciliter la répression des trafics illicites et des fraudes. D'ailleurs, la grande majorité des acteurs du système du transport maritime sont favorables à leur instauration⁵¹³. Seulement, la prévention des accidents par l'amélioration des normes a un coût qui, à court terme, peut fausser le jeu normal de la concurrence et engendrer des charges d'exploitation importantes⁵¹⁴. L'aspect financier de la mise en oeuvre des codes ISM et ISPS est assez conséquent. Les dépenses que l'armateur aura à supporter sont notamment afférentes aux coûts en ressources humaines ainsi qu'aux coûts en équipements (a). Mais est-ce à l'armateur tout seul qu'incombe de payer la facture de la sécurité? (b)

a) La révision des charges financières à la hausse:

Il s'agit du coût en ressources humaines (1) et de celui affecté à l'achat et à l'entretien des équipements de sécurité et de sûreté (2).

1) Le coût en ressources humaines:

L'investissement dans la sécurité ne se limite pas à l'achat et à la révision d'équipements. Il s'étend, de plus en plus, aux charges destinées au personnel et en particulier aux charges de formation et de rémunération du personnel qui se sont multipliées avec l'entrée en vigueur des codes ISM et ISPS. C'est notamment en matière de sûreté que les charges financières s'accroissent. En effet, parmi les conditions à remplir en vue de l'obtention du certificat de sûreté, figure la désignation d'un agent de sûreté de la compagnie d'armement chargé d'établir une politique de sûreté et de prendre les dispositions nécessaires en vue de l'accomplir⁵¹⁵. Les données concernant le marché maritime tunisien étant difficiles d'accès, nous nous référons

513 C'est ce qui ressort des entretiens avec des marins, du personnel de l'administration maritime et du Ministère du transport tunisien.

514 L. LUCCHINI, M. VOELCKEL: « Droit de la mer », op. cit, p 313.

515 Article 11, partie A, code ISPS, op. cit.

aux chiffres avancés par l'OCDE pour avoir une idée approximative des nouvelles charges financières. L'OCDE estime que pour un « gros exploitant de niveau international » le coût de cette procédure sera de 150 000 dollars américains par an⁵¹⁶. La formation de l'agent de sûreté de la compagnie aux normes techniques nouvelles, à elle seule, reviendrait à 3500 dollars par an⁵¹⁷. Figure également, l'obligation de désigner un agent de sûreté du navire chargé de tous les aspects du fonctionnement liés à la sûreté et notamment la mise en oeuvre du plan de sûreté du navire⁵¹⁸. Sachant que ce poste est généralement confié à un marin titulaire d'un poste à bord du navire, cette personne verra son revenu augmenter en fonction des tâches de sûreté qu'elle accomplit. Par ailleurs, le code ISPS impose à toute personne à terre et en mer chargée de la sûreté d'entretenir sa formation par des entraînements périodiques⁵¹⁹. Le coût de ces exercices vient accroître le volume des charges supportées par l'armateur. Devrait également figurer à bord de chaque navire un plan de sûreté, document incorporant des dispositions sur les procédures et les stratégies de sûreté⁵²⁰. L'élaboration de ce plan impose le recrutement de personnes compétentes pour sa rédaction ainsi que pour sa modification selon le besoin. Ajoutons au coût du recrutement de ces personnes celui de l'évaluation de la sûreté du navire. C'est une opération qui constitue une autre condition pour l'obtention du certificat de sûreté⁵²¹. Elle consiste à examiner et évaluer les mesures de protection, les procédures et les opérations mises en place à bord pour garantir l'accomplissement de toutes les tâches liées à la sûreté du navire⁵²². L'OCDE estime que cette évaluation se fait sur une moyenne de trois jours et de huit heures par jour. Le coût de l'opération est estimé à 100 dollars de l'heure⁵²³. Les exigences de recrutement, de formation et d'évaluation en matière de sécurité sont du même ordre. Ainsi, l'armateur est tenu de recruter et de financer la formation d'un agent de la sécurité du navire⁵²⁴ et d'un agent de sécurité de la compagnie⁵²⁵. Il est, par ailleurs, astreint à l'élaboration d'un système de gestion de sécurité pour chacun de ses navires⁵²⁶ couvrant les inspections régulières de sécurité, les vérifications internes, les contrôles de gestion ainsi que

516 Rapport de l'OCDE de juin 2004: « La sûreté dans les transports maritimes: facteurs de risques et répercussions économiques », p 36.

517 Rapport OCDE de 2004, op. cit

518 Article 12 du code ISPS, op. cit.

519 Article 13.4 du code ISPS, op. cit

520 Article 9 du code ISPS, op. cit.

521 Article 8 du code ISPS, op. cit.

522 Article 8.4 du code ISPS, op. cit. Elle porte, entre autres sujets, sur la sûreté physique du navire, son intégrité structurelle, les systèmes de protection de l'équipage et les systèmes de radio et de télécommunication.

523 Rapport OCDE de 2004, op. cit, p 37.

524 Article 5 du code ISM, op. cit.

525 Article 4 du code ISM, op. cit. Le coût annuel de la formation est d'environ 15 000 dollars.

526 Article 2 du code ISM, op. cit.

la notification et le suivi des accidents, incidents et défaillances⁵²⁷. Les dépenses allouées à la mise en oeuvre du code ISM sont également élevées⁵²⁸ d'autant plus que les audits internes de vérification sont prévus pour être fréquents⁵²⁹. Par ailleurs, ces exigences font subir aux armateurs le coût des délais de leur mise en place ou de leur réalisation et de la mobilisation d'experts indépendants et de membres de la compagnie.

Le problème est que les codes ISM et ISPS engendrent des frais importants sans compensation directe en terme de revenus⁵³⁰. Le gain, par ailleurs non négligeable, sera ressenti à long terme. Il est, tout d'abord, physique et consiste en la sauvegarde des vies humaines. Il est, ensuite, matériel consistant en la préservation des marchandises et équipements, en une réduction des traitements médicaux apportés au personnel du navire, en une diminution des pertes dues aux vols et surtout en un rabais sur les primes d'assurances⁵³¹. A long terme, les économies ainsi réalisées peuvent permettre de compenser l'augmentation des coûts de la sécurité et de la sûreté qui proviennent également de l'achat et de l'entretien du matériel de sécurité et de sûreté (2).

2) Le coût en équipement:

Les nouvelles mesures de sécurité et de sûreté appellent les armateurs à installer et entretenir des équipements permettant d'exécuter les tâches de sécurité et de sûreté telles que définies dans le plans de sûreté du navire ainsi que dans son système de gestion⁵³². Les équipements permettraient à l'équipage de prendre plus rapidement conscience des dangers qui menacent la sécurité ou la sûreté du navire en mer et au port et de pouvoir les prévenir. Cela étant, aucun des codes ne dresse une liste du matériel nécessaire. Quelques exemples sont toutefois donnés dans les parties B des codes⁵³³. La doctrine⁵³⁴ fait, de son côté, l'effort d'identifier les

527 Article 12 du code ISM, op. cit

528 La mise en application du code ISM se traduit par une dépense générale variant entre 50 et 400 milles dollars suivant l'importance de la compagnie d'armement. A ce coût, il faudra ajouter la somme annuelle de 10 milles dollars allouée à l'entretien du navire et aux différentes rémunérations et charges sociales.

529 B. BEILVERT: « La sécurité de l'exploitation du navire », op. cit, p 354.

530 Un armateur souhaitant rester dans l'anonymat m'a confié: « La sécurité, je veux bien, mais il faut avoir les moyens »!!!

531 A. LARBY: « Impact économique du code ISPS pour les acteurs du transport », table ronde n°1 in actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année? », op. cit, p 65.

532 Article 10 du code ISM et article 9.4 du code ISPS, op. cit.

533 Notamment l'article 9 de la partie B du code ISPS, op. cit.

534 P. MARIONNET: « Sûreté maritime et portuaire, Vade-mecum ISPS », op. cit, p 158. Voir également: F. ODIER: « La sûreté maritime ou les lacunes du droit international » in « La mer et son droit », mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et à Jean-Pierre QUENEUDEC, op. cit, p 465. En matière de sécurité il s'agit par exemple des engins de sauvetage, des équipements de sécurité incendie et des équipements de détresse. En matière de sûreté, il peut s'agir de systèmes de radar de poupe destinés à avertir de l'approche des embarcations utilisées par les pirates pour monter à bord ou de dispositif de poursuite simple destiné à permettre le suivi d'un navire si

équipements qu'elle estime appropriés.

En matière de sécurité, les armateurs pouvaient déjà avoir une idée presque précise du coût de l'achat et de l'entretien des équipements. La conformité des équipements marins mis à bord des navires avec les prescriptions de la sécurité maritime n'est pas chose nouvelle. La convention SOLAS de 1974 l'exigeait déjà. Les armateurs devraient, toutefois, s'assurer que le matériel de sécurité réponde aux exigences du système de gestion de la sécurité de chacun de leur navires et qu'il est régulièrement entretenu⁵³⁵. La nouveauté concerne notamment la sûreté maritime, une matière avec lesquels les professionnels de la mer ne sont toujours pas familiers⁵³⁶. Les estimations chiffrées de l'OCDE concernant l'achat et l'entretien du matériel de sûreté sont ahurissantes⁵³⁷. D'un autre côté, il est à noter que les dépenses affectées aux équipements sont presque identiques quelque soit le type du navire et le pavillon auquel il appartient⁵³⁸. Ajoutons qu'à ces coûts à caractère obligatoire peuvent être jointes les dépenses résultant de la volonté d'une meilleure qualité qui se traduisent en l'application des recommandations contenues dans les parties B des codes ISM et ISPS. Notons, enfin, qu'en matière de sûreté, s'il y a surcharge de travail pour l'équipage et un coût de mise en place important pour l'armateur, il n'y a pas de gain de productivité pour le navire. Avec une bonne application du code ISPS c'est le port qui est gagnant. Le navire, en revanche, perd en maintenance puisque le personnel machine, très souvent, est utilisé à une tâche qui n'est pas la sienne, le contrôle des personnes et de leur effets⁵³⁹.

Toutes ces considérations laissent penser qu'il n'est pas garanti que tous les armateurs aient la capacité financière de se conformer aux nouvelles exigences de la sécurité maritime. D'ailleurs, certains d'entre eux, en Tunisie et ailleurs, se dérobent de leurs obligations en énonçant leur manque de moyens et accusent l'OMI de ne pas les aider financièrement⁵⁴⁰. Étant donné que c'est à l'armateur seul qu'incombe l'obligation des dépenses allouées à l'armement du navire, il est à craindre que les exigences de sécurité et de sûreté cantonnent

celui-ci est détourné illicitement.

535 Voir le point précédent (1).

536 Voir paragraphe précédent, (B).

537 Rapport OCDE de 2004, op. cit, p 40 et suivantes. Pour un navire appliquant également les recommandations de la partie B, l'investissement initial est estimé à 300 millions de dollars américains, le coût d'entretien annuel à 15 millions de dollars.

538 Cdt J. MOIZON: « La sécurité dans le transport maritime: comment les entreprises intègrent la sécurité au quotidien », in actes du colloque « Sûreté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes », op. cit, p 31.

539 Cdt J. MOIZON: « Quelle charge de travail supplémentaire pour l'équipage de navire? », table ronde n°3, actes du colloque « Code ISPS, Quel bilan après une année? », op. cit, p 148.

540 Entretien avec M. LAHMAR, op. cit.

l'exploitation maritime aux riches armateurs. Dans ce cas, le risque encouru serait l'émergence « d'une sécurité à deux vitesses »⁵⁴¹: D'un côté, les armateurs riches et soucieux de la sécurité veilleront à mettre en oeuvre les exigences normatives. De l'autre les armateurs ne disposant pas de ressources financières importantes continueront à naviguer avec des navires sous normes. Au regard de toutes ces considérations, devrait-on maintenir le fait que c'est à l'armateur seul de payer la facture de la sécurité? Pour un meilleur aboutissement des objectifs des codes ISM et ISPS, qui devrait payer la facture de la sécurité? (b)

b) Qui devrait payer le coût de la sécurité?

L'application des codes ISM et ISPS engendre une charge financière d'une grande ampleur. Les législations nationale et internationale s'accordent sur le fait que l'armement du navire en équipements et en main d'oeuvre revient à l'armateur. Cette obligation crée néanmoins une lourde charge qui sera notamment supportée, estime la doctrine,⁵⁴² par les « petits armateurs » (ayant deux à trois navires). A terme, ils ne seront probablement pas en mesure de supporter ces coûts supplémentaires notamment en matière des budgets attribués au recrutement des personnes affectées uniquement à la sûreté et à la sécurité.

Quelle en serait la solution? Plusieurs pistes sont à creuser:

1) Une première idée serait de penser que la « gestion de sécurité » telle que définie par les nouvelles mesures de sûreté et de sécurité devrait imposer « soit une mise en commun des ressources pour plusieurs compagnies, soit de déléguer la sécurité à des entreprises spécialisées, soit de confier la gestion complète à une société de management »⁵⁴³. Cette solution ne semble pas convenir, actuellement, en Tunisie. Attendu que le nombre des compagnies d'armement tunisiennes est très réduit⁵⁴⁴, les entreprises spécialisées en matière de sécurité n'existent pas sur le marché maritime tunisien.

541 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 636.

542 Cdt J. MOIZAN: « La sécurité dans le transport maritime: Comment les entreprises intègrent la sécurité au quotidien? » in actes du colloque « Sûreté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes », op. cit, p 31.

543 Cdt J. MOIZAN: « La sécurité dans le transport maritime: Comment les entreprises intègrent la sécurité au quotidien? » in actes du colloque « Sûreté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes », op. cit.

544 Il existe actuellement une seule compagnie publique d'armement en Tunisie: CTN encore dite COTUNAV et 3 compagnies privées d'armement: GMT, AMC et Métal Ship.

2) Considérant que la sûreté relève de l'intérêt général et donc des missions régaliennes de l'État, certaines associations d'armateurs réclamant un financement par les pouvoirs publics des mesures de sécurité, estimant qu'il s'agit d'une question d'intérêt national⁵⁴⁵. Dans un pays comme la Tunisie, où la grande majorité des armateurs dépendent de l'État, cette solution semble la plus appropriée. Sachant que l'État devrait déjà supporter la mise en conformité de ses ports aux normes de sûreté, opération par ailleurs très coûteuse⁵⁴⁶, il reste à savoir quel fonds étatiques devraient être alloués aux dépenses de la sécurité et de la sûreté des navires.

3) Une autre solution consisterait en une participation financière de l'OMI. Cette organisation normative pourrait élargir son domaine d'action en finançant les projets portant application des normes qu'elle édicte. Consciente de l'utilité d'une telle résolution, l'organisation a essayé d'établir un programme de coopération Nord-Sud dont l'objectif serait d'aider en capitaux les armateurs des pays en voie de développement. Le programme n'a jamais abouti faute de fonds⁵⁴⁷. Il serait souhaitable de relancer le projet et de rechercher des nouvelles sources de financement.

Dans l'état actuel des choses, il est considéré que l'entité qui paye réellement la facture de la sécurité et de la sûreté, n'est ni l'armateur ni l'affréteur. Il s'agit du destinataire final du transport en mer, le destinataire de la marchandise, autrement dit, le consommateur⁵⁴⁸.

Que faut-il conclure? Les mesures de sécurité participent à prévenir les pertes et les accidents en mer. Elles souffrent, néanmoins de deux problèmes majeurs: D'un côté, elles manquent de force contraignante et de l'autre, leur application nécessitent des budgets importants.

- La norme est tantôt non contraignante, tantôt dépourvue de moyens de dissuasion.

Le phénomène n'est pas spécifique au droit de la sûreté et de la sécurité maritimes, c'est le cas de la grande majorité des normes émanant des organisations internationales, ou encore de

545 Il s'agit de l'association des « armateur de France », Lettre des Armateurs de France n°158, avril 2003, p 2.

546 Pour avoir un ordre de grandeur: le premier plan de financement des ports annoncé par les États-Unis affiche le chiffre de 92, 3 millions de dollars pour l'ensemble des ports. Les dépenses allouées aux ports tunisiens ne sont pas rendues publiques.

547 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 637.

548 Y. ALIX: « Container security initiative: des réalités portuaires aux perspectives géostratégiques mondiales », in actes du colloque « Sûreté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes? », op. cit, p 28. C'est également le point de vue de Ph. BOISSON in « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 636.

l'ordre international lequel a été qualifié par la doctrine d'imparfait et d'incomplet⁵⁴⁹. L'exécution des normes internationales relève de ses propres auteurs. Un État non signataire d'une convention n'est pas censé l'appliquer. C'est le principe de l'effet relatif des traités. Par ailleurs, l'application de la norme par un État signataire s'en remet à sa bonne volonté. Aucune sanction ne pourrait être infligée à un État qui n'aurait pas respecté son engagement. En l'occurrence, l'État n'ayant pas obligé ses ressortissants à appliquer les règles de sécurité et de sûreté maritimes pour lesquelles il s'est engagé, ne sera pas sanctionné. « Le droit international ignore les sanctions organisées du droit interne ⁵⁵⁰».

A ce propos, plusieurs appels doctrinaux à un renforcement des pouvoirs de prévention et de répression de l'OMI ont été faits⁵⁵¹. Ce renforcement va prioritairement porter sur la capacité de l'institution à contraindre ses membres au respect des normes internationales en vigueur⁵⁵². Tel était d'ailleurs un objectif que l'organisation s'est fixée depuis quelques années⁵⁵³. Cette solution n'étant toujours pas d'actualité, la solution la plus appropriée au problème, à ce jour, devrait être recherchée par un droit interne capable de contraindre les personnes impliquées dans l'expédition maritime à respecter les normes en vigueur. L'État du pavillon devrait établir un mécanisme juridique contraignant par lequel il obligerait les armateurs ressortissants de son territoire à une bonne application des normes de sécurité. Dans le cas de la Tunisie, le dispositif réglementaire existe déjà mais n'est pas assez contraignant.

Qui en plus, cette solution sera confrontée, dans certains cas, à une impossibilité financière. Tous les armateurs n'ont pas les moyens d'engager des marins qualifiés, d'armer leurs navires avec des équipements de sécurité performants, de financer une politique de sécurité... Le problème du coût de l'application des normes ne sera toujours pas dépassé. Mis à part les fonds que l'État du pavillon pourrait mettre à disposition pour aider les armateurs à se conformer à la législation, d'autres solutions pourraient être recherchées sur un plan international.

- Sur le plan international, l'OMI est la principale organisation en matière de sécurité maritime. Mis à part son rôle d'édiction des normes pourrait-elle fournir une solution au problème du financement de la sécurité? Pour ce faire, l'organisation devrait créer un fonds

549 D. CARREAU: « Droit international », Pedone, 2001, p 35. Voir également: P-M. DUPUY: « Droit international public », Dalloz, 2006, p 16 et suivantes.

550 D. CARREAU : « Droit international », op. cit, p 36.

551 Voir par exemple: R. GOY: « Le renforcement par l'organisation maritime internationale de la sécurité en mer et au port », Annuaire du droit de la mer, 2004, tome IX, p 157 et suivantes.

552 M. LANNEAU-SEBERT: « La mise en oeuvre du droit de la sécurité maritime », op. cit, p 359.

553 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 64.

spécial pour aider les armateurs les plus démunis. Le fonds pourrait être alimenté par des participations financières de divers acteurs maritimes. L'aide accordée pourrait être précédée par des recherches faites pour déterminer les armateurs réellement en besoin. L'organisation pourrait également opérer des contrôles cycliques portant sur les conditions de vie et de travail des marins. En cas de non application des normes de sécurité par des armateurs ayant reçu une aide financière de l'organisation, celle-ci pourrait leur infliger des sanctions définies au préalable. L'ONU, dont dépend l'OMI, pourrait lui imposer une refonte complète de son mode de fonctionnement⁵⁵⁴. Mais cette hypothèse paraît, actuellement, difficile à atteindre⁵⁵⁵. Dans l'état actuel des choses, et malgré la dimension internationale des règles de sécurité et de sûreté maritimes et les répercussions transfrontalières que pourrait avoir une défaillance de celle-ci, la bonne application des normes de sécurité reste une affaire interne, une affaire de bonne volonté des armateurs. Le contrôle de sécurité maritime opéré par différents acteurs pourrait-il garantir une meilleure application des obligations de chacun? (Titre 2).

554 Ch. BUCHET: « Les voyous de la mer », op. cit, p 137.

555 Voir le point précédent.

Titre 2 : Le contrôle de la norme ou l'effectivité de la prise en compte du facteur humain :

L'édiction des normes de sécurité et de sûreté maritimes, à elle seule, ne suffit pas à contrer le danger en mer. L'expédition maritime met en jeu plusieurs intérêts financiers que la conformité à la norme vient déranger. C'est ainsi que plusieurs armateurs choisissent d'être rentables et compétitifs en dépit de l'application des normes de sécurité, par ailleurs coûteuse. De là, naît la nécessité de contrôler la conformité aux règles de sécurité et de sûreté par des acteurs étrangers au navire et à son équipage. Ce contrôle est doublé d'une compétence répressive; les d'infractions à la législation donnent lieu à des poursuites pénales à l'encontre des acteurs de l'infraction qui sont, en général, les armateurs et leurs préposés.

Longtemps organisé autour de l'État du pavillon (Chapitre 1), le mécanisme de contrôle maritime, a assez vite montré ses limites. A côté de l'État du pavillon , le droit de contrôler appartient, désormais, à d'autres entités (Chapitre 2). Ceci n'est pas sans incidence sur la prise en compte du facteur humain lors des opérations de contrôle. Cette prise en considération en évolution reste lacunaire.

Chapitre 1 : L'intégration du facteur humain dans le contrôle par l'État du pavillon :

Le navire est un bien meuble obligatoirement rattaché à un État, l'État du pavillon. Celui-ci est tenu, en application des conventions internationales en matière de sécurité et de sûreté de faire respecter et de contrôler l'exécution des normes édictées au sein de ces conventions. L'application de ces normes suppose l'existence d'outils juridiques et réglementaires mis en oeuvre par une administration compétente (Section 1). Le contrôle de leur application par l'État du pavillon constitue une action de prévention ayant pour but de réduire, autant que possible se peut, les risques des événements de mer. Les moyens juridiques, humains et matériels engagés par l'État du pavillon dans le but d'effectuer le contrôle de l'application de la législation à bord des navires battant son pavillon expriment le degré de volonté de l'État de faire respecter cette législation (Section 2).

Section 1 : L'interprétation tunisienne du contrôle par l'État du pavillon :

L'État du pavillon se voit reconnaître un rôle capital en matière de sécurité par les conventions internationales. Selon l'article 5 de la convention de Genève du 29 avril 1958 sur la haute mer⁵⁵⁶, « chaque État fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et le droit à battre son pavillon. Il doit exister un lien substantiel entre l'État et le navire; l'État doit effectivement exercer sa juridiction et son contrôle... ». Ces dispositions, reprises dans l'article 91 de la convention de Montégo Bay sur le droit de la mer (CMB)⁵⁵⁷ et par la convention de la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce et le Développement (CNUCED) du 7 février 1986 sur l'immatriculation des navires⁵⁵⁸, mettent la notion de souveraineté étatique au coeur du rapport entre le navire et l'État du pavillon. L'État, entité juridique souveraine, est libre de choisir la nature du rapport le liant à un navire et par conséquent la teneur du contrôle qu'il y exercera. La jurisprudence internationale ayant déjà eu l'occasion de se prononcer sur la question confirmait le droit à tout État « Souverain de décider à qui il accorde le droit d'arborer son pavillon et de fixer les règles auxquelles l'octroi de ce droit sera soumis... »⁵⁵⁹.

Ces dispositions trouvent, par ailleurs, écho dans l'article 2 de la Convention n°147 de l'OIT de 1976 sur les normes à observer sur les navires marchands⁵⁶⁰ qui prévoit que tout État s'engage à édicter une législation à l'égard des navires immatriculés sur son territoire en ce qui concerne les normes de sécurité, y compris celles ayant trait à la compétence de l'équipage, à la durée du travail et à son effectif, afin d'assurer la sauvegarde de la vie humaine en mer. Il en ressort tout d'abord que le navire sujet à contrôle est rattaché au pavillon de l'État contrôleur (Paragraphe 1) ce qui suppose que ce dernier se doit d'être doté des moyens juridiques et logistiques du contrôle (Paragraphe 2).

556 Entrée en vigueur le 30 septembre 1962. Nations-Unies, Recueil des traités, vol 450, p 82 et suivantes.

557 Adoptée le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur le 16 novembre 1994. Nations-unies, Recueil des traités, vol 1834, p 4 et suivantes.

558 Cette convention s'efforce de reconnaître de larges pouvoirs aux États en matière d'immatriculation des navires sous leurs pavillons. Faute de ratifications, elle n'est jamais entrée en vigueur.

559 Affaire Boutres de Mascate (France/ Grande-Bretagne) du 13 octobre 1904, Cour permanente d'arbitrage, Recueil des sentences arbitrales, du 8 août 1905, vol XI, p 83 et suivantes. En l'espèce la France a accordé son pavillon à des navires du Sultan de Mascate (Oman) prévus pour la traite d'esclave ce qui provoque la contestation de la Grande-Bretagne.

560 Convention sur la marine marchande adoptée le 29 octobre 1976 et entrée en vigueur le 29 novembre 1981.

Paragraphe 1 : Le rattachement du navire à l'État :

Pour qu'un État puisse attribuer son pavillon à un navire donné, il doit exister une relation entre les deux entités qui s'exprime en droit par ce que l'on appelle le lien substantiel (*genuine link*), notion dont il revient à chaque État d'en fixer la teneur (A). Toute une organisation juridique s'établit, dès lors, autour de l'application de la notion. Il conviendrait de voir le cas de la Tunisie (B).

A) Le lien substantiel:

Expression propre au droit international et ouverte à interprétation (a), le lien substantiel comprend des obligations réciproques pour le navire et pour l'État du pavillon (b).

a) La notion de lien substantiel:

Aucune convention internationale en vigueur ne donne un contenu exact et délimité du lien substantiel (1). L'obligation de son existence fait que la pratique se substitue à la théorie dans la recherche d'un contenu à la notion (2).

1) L'absence de définition théorique du lien substantiel:

Le lien substantiel est le critère de rattachement juridique qui permet de définir le droit applicable au navire par le biais de l'attribution du pavillon⁵⁶¹ de l'État au navire. Mais, la teneur effective de ce lien n'est expressément donnée par aucune des conventions internationales qui exigent son existence. Les rédacteurs de la convention de 1958 avaient essayé, dans un premier texte, de limiter ce choix à l'existence d'un « lien réel », ce qui aurait permis à un État de refuser de reconnaître le pavillon d'un navire s'il estime qu'il n'a pas de lien réel avec l'État du pavillon. Cette disposition a finalement été écartée et le texte final de la convention fait référence à un lien substantiel, dont le contenu n'est pas spécifié⁵⁶². Par la suite, l'adoption de la convention de 1986 sur l'immatriculation des navires a eu pour raison principale de donner une définition explicite au lien entre le navire et l'État qu'elle estime « authentique ». La convention se devait d'« assurer ou, le cas échéant, renforcer le lien authentique entre l'État et les navires battant son pavillon... »⁵⁶³. Ce lien est défini, d'un côté,

561 Le pavillon est la pièce d'étoffe qu'on hisse sur un navire pour indiquer sa nationalité et la compagnie de navigation à laquelle il appartient.

562 Voir à ce sujet: P. BONASSIES, Ch. SCAPEL: « Droit maritime », op. cit, p 122.

563 Article 1 de la convention de 1986, op. cit.

par un niveau de participation « suffisant » des nationaux à la propriété du navire⁵⁶⁴, ce qui permettrait à l'État « d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires qui battent son pavillon ». Par ailleurs, « une partie satisfaisante de l'effectif des officiers et de l'équipage » doit être constituée « par des nationaux ou des personnes domiciliées ou ayant légalement leur résidence permanente dans l'État d'immatriculation »⁵⁶⁵. Étant donné que cette convention n'est pas rentrée en vigueur, le lien substantiel reste du ressort l'État qui choisit les critères selon lesquels il accorde son pavillon ou sa nationalité à un navire donné. Notons à cet égard que la doctrine estime que les notions de pavillon et de nationalité se confondent⁵⁶⁶. La pratique de l'application du lien substantiel montre des divergences d'interprétation de la notion (2).

2) La pratique de l'application du lien substantiel:

En pratique, pendant longtemps, le lien substantiel a été fondé sur le critère du lieu de construction du navire: l'État accordait son pavillon à tout navire sortant de ses chantiers navals. Cette condition est par la suite, relativement abandonnée par les différentes administrations maritimes au profit de la nationalité de l'équipage, du capital ou encore du ou des propriétaires:⁵⁶⁷ Le navire porte le pavillon de l'État d'origine de son équipage, de l'État d'origine de son capital ou encore de l'État dont est originaire son propriétaire. Ce dernier critère de rattachement, stable et efficace selon la doctrine⁵⁶⁸, est resté prépondérant. En faisant battre à ses navires le pavillon de l'État dont il possède la nationalité, le propriétaire et son navire sont rattachés à l'autorité du même État ce qui crée un lien réel entre le navire et son pavillon. La pratique relativement homogène des pays maritimes est probablement à l'origine du fait que le législateur international n'a toujours pas codifié les critères de rattachement retenus par les différentes administrations maritimes. L'État du pavillon reste, de ce fait, maître du choix des critères de l'affection des navires à son pavillon.

564 Article 8 de la convention de 1986, op. cit.

565 Op. cit. Voir au sujet de cette convention: Michel VOELCKEL: « La convention des Nations-Unies sur l'immatriculation des navires (du 7 février 1986) », in actes du colloque international « Le pavillon », 2-3 mars 2007, éditions Pedone, 2008, p 21 et suivantes.

566 L. LUCCHINI: Rapport général du colloque de la SFDI de Toulon sur « Le navire en droit international », éditions Pedone, 1992, p 27.

567 L. LUCCHINI: Rapport introductif général du colloque international « Le pavillon », op. cit, p 9.

568 I. CORBIER: « Le lien substantiel: expression en quête de reconnaissance », ADMO, 2008, p 269 et suivantes.

Cette tendance est, par ailleurs, confirmée par la jurisprudence internationale qui a affirmé à plusieurs reprises que l'octroi de la nationalité d'un État donné est un acte de souveraineté exclusive⁵⁶⁹. La Cour permanente de justice internationale dans son avis consultatif rendu le 7 février 1923 dans l'affaire des « Décrets de nationalité au Maroc et en Tunisie » affirmait déjà que les conditions d'octroi de la nationalité sont « en l'état actuel du droit international, comprises dans le domaine réservé » de l'État⁵⁷⁰. Cette disposition, toujours d'actualité, a été reprise dans l'arrêt rendu par le Tribunal International du Droit de la Mer (TIDM), le 1er juillet 1999, dans l'affaire du navire Saïga opposant le Guinée et Saint Vincent et les Grenadines. Lors de cette dernière affaire, le TIDM signale que le choix du lien substantiel « laisse à chaque État une compétence exclusive en matière d'attribution de sa nationalité à des navires » et « codifie une règle bien établie du droit international général »⁵⁷¹.

Quoiqu'il en soit, l'appartenance à un pavillon implique l'assujettissement du navire à l'organisation de l'État et donc aux conditions normatives, fiscales, économiques et sociales liées à cette organisation. En outre, le propriétaire conserve une totale liberté dans le choix du pavillon de son navire. Les textes du droit international ne lui imposent aucune contrainte et il est tout à fait possible que le navire dont il est propriétaire appartient à un État dont il n'est pas ressortissant. Pour autant, les obligations dérivant de l'existence d'un lien de rattachement entre le navire et l'État créent des obligations pour les deux parties, obligations imposées par la législation en vigueur dans l'État du pavillon (b).

b) Les conséquences de l'attribution du lien substantiel:

Le rattachement d'un navire au pavillon d'un État donné, implique son rattachement à l'ordre juridique de cet État. En conséquence, toutes les lois et conventions applicables à l'État sont applicables au navire ce qui crée des obligations aux deux parties⁵⁷². Outre la protection accordée au navire, l'État se donne les moyens d'organiser une gestion administrative du bâtiment (1) qui lui serait en conséquence redevable d'un règlement de droits fiscaux (2)

569 Voir à ce sujet: I. CORBIER: « Le lien substantiel: expression en quête de reconnaissance », op. cit, p 270 et suivantes.

570 CPJI, série B, n° 4, p 24.

571 TIDM, affaire du navire Saïga (n°2), arrêt du 1er juillet 1999, paragraphe 23.

572 En droit privé, le pavillon détermine le régime juridique applicable à l'armement et à l'exploitation du navire tel que le régime du contrat d'affrètement ou le statut de l'équipage. Voir à ce sujet: P. CHAUMETTE: « Le contrôle du navire par l'État du port ou la délinquance du pavillon? », in « La norme, la ville, la mer. Écrits de Nantes pour le Doyen Yves Prats », éditions de la maison des sciences de l'homme, Paris 2000, p 266. Voir également. A. CHARBONNEAU: « Marché international du travail maritime: un cadre juridique en formation », éditions Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, p 44 et suivantes.

1) Les obligations de l'État du pavillon:

L'immatriculation d'un navire enrichit la flotte de l'État. L'importance de celle-ci est capitale dans la mesure où elle est relative à la représentativité de l'État dans certaines instances internationales telles que l'OMI ou l'OIT, principaux législateurs en matière maritime. En contrepartie, l'immatriculation fait peser sur l'État certaines obligations dont la plus importante est « d'assurer un respect plus efficace par les États du pavillon de leurs obligations »⁵⁷³. (1.1) Une attention particulière est apportée aux obligations de l'État lorsque le navire se trouve en haute mer, un espace où seule la loi du pavillon est applicable (1.2).

1.1) D'une manière générale, l'octroi de la nationalité de l'État à un navire le place sous la dépendance et la protection de cet État. L'article 94 de la CMB dispose dans ce sens que « tout État exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon ». La liste des diverses obligations est énumérée dans les paragraphes 2 à 7 du même article. L'État est redevable d'un certain nombre d'obligations non seulement envers le navire mais aussi envers son équipage. Il doit à ce titre:

- Tenir un registre maritime où figurent les noms et caractéristiques des navires battant son pavillon.
- Exercer sa juridiction, conformément à son droit interne, sur tout navire battant son pavillon ainsi que sur l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.
- Prendre à l'égard des navires les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne la construction, l'équipement du navire et sa navigabilité ainsi qu'en ce qui concerne la composition, la formation des équipages et leurs conditions de travail, conformément aux instruments internationaux applicables. Ceci est également valable concernant l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.
- S'assurer que tout navire est inspecté avant son inscription au registre d'immatriculation et ultérieurement, à des intervalles appropriés par un inspecteur maritime qualifié. S'assurer également que le navire ait à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel de sécurité de la navigation.

⁵⁷³ Arrêt Saïga (n°2), op. cit, paragraphe 83.

- S'assurer que tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications requises, en particulier en ce qui concerne la manoeuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines et que l'équipage possède les qualifications requises et est suffisamment nombreux, eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire⁵⁷⁴.

1.2) Les obligations de l'État lorsque le navire se trouve en haute mer: La haute mer est définie par la CMB d'une manière négative. Selon l'article 86 « la présente partie [relative à la haute mer] s'applique à toutes les parties de la mer qui ne sont comprises ni dans la zone économique exclusive, la mer territoriale ou les eaux intérieures d'un État, ni dans les eaux archipélagiques d'un État archipel ». La haute mer ne relève d'aucune souveraineté étatique⁵⁷⁵. Cette règle admise par les textes du droit international trouve une nuance dans l'obligation du rattachement du navire à un ordre juridique donné, celui de l'État du pavillon. Ainsi, les navires circulant dans un espace non soumis à des juridictions, la haute mer, sont tout de même liés par le pouvoir de l'État dont ils portent le pavillon⁵⁷⁶. A cet égard, l'État du pavillon doit adopter des législations internationales portant sur des infractions pouvant avoir lieu en haute mer. Celles-ci doivent couvrir la répression de la piraterie commise à bord de ses navires⁵⁷⁷, la répression des émissions non autorisées depuis la haute mer⁵⁷⁸, l'interdiction de la traite des esclaves⁵⁷⁹, la répression du trafic illicite des stupéfiants et de substances psychotropes⁵⁸⁰ et la répression de la détérioration ou de la rupture de câbles ou de pipelines sous-marins⁵⁸¹. La responsabilité de L'État du pavillon pourrait être engagée s'il ne respecte pas l'une de ces obligations et qu'un dommage en résulte pour un État tiers même s'il ressort de la pratique internationale, souligne la doctrine⁵⁸², que cette responsabilité n'est pas engagée devant le juge international par l'État victime.

574 En matière de pêche, l'État doit également prendre des mesures applicables à ses ressortissants pour assurer la conservation des ressources biologiques. Voir l'article 117 de la CMB, op. cit.

575 Voir Article 87 de la CMB, op. cit.

576 Sur les espaces maritimes, voir: L. LUCCHINI, M. VOELKEL: « Droit de la mer », Tome II, Délimitation, navigation, pêche, éditions Pedone, 1996. Voir également: P. BONASSIES, Ch. SCAPEL: « Droit maritime », op. cit.

577 Articles 100 à 107 de la CMB, op. cit.

578 Article 109 de la CMB, op. cit.

579 Article 99 de la CMB, op. cit.

580 Article 108 de la CMB, op. cit. Les substances psychotropes sont des substances propres à modifier le psychisme et le comportement de l'être humain. Voir infra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

581 Article 113 de la CMB, op. cit.

582 L. LUCCHINI: Rapport introductif général du colloque international « Le pavillon », op. cit, p 12.

Toutes ces obligations supportées par l'État font que le navire qui porte son pavillon jouit d'une protection juridique, ce qui n'affecte en rien les obligations qu'il endosse et qui découlent de la même source, le lien substantiel (2).

2) Les obligations du navire:

Outre sa soumission à la législation de l'État du pavillon lorsqu'il se trouve en haute mer, le choix du pavillon entraîne des mesures relatives à l'exploitation du navire. Celles-ci concernent l'organisation juridique et fiscale. Ainsi, le navire sera armé selon les exigences de la loi de l'État du pavillon, paiera les charges fiscales et les coûts d'exploitation fixés par ses administrations et appliquera les règles de sécurité et de sûreté en vigueur dans ledit État. On comprend mieux que certains armateurs optent pour des pavillons considérés plus avantageux, les pavillons de complaisance. Ces derniers, rappelons-le, permettent tout d'abord des fiscalités peu coûteuses et appliquent une législation peu regardante en matière du droit de travail maritime ou des règles de sécurité et de sûreté⁵⁸³.

Dans la perspective de contrer ce phénomène, certains États ont pris des mesures évitant à leur flotte d'être anéantie. Le registre bis ou registre international est créé⁵⁸⁴. Il s'agit d'une solution juridique permettant à l'État d'attribuer sa nationalité au navire mais de permettre des conditions d'exercice plus souples et donc plus favorables pour l'armateur que celles dont il aurait été obligé d'appliquer en s'inscrivant sur le pavillon traditionnel. Celles-ci concernent notamment les obligations fiscales et le personnel embarqué. L'armateur se voit exempt du paiement de certaines redevances et autorisé à embarquer un équipage à moindre coût géré par une législation de travail souple⁵⁸⁵.

Quoiqu'il en soit, la pertinence des obligations du navire est fixée librement par l'ordre juridique interne de l'État du pavillon. « 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 »⁵⁸⁶. Il s'agit dans ce qui suit de voir l'interprétation tunisienne de cette disposition internationale (B).

583 Les pavillons de complaisance représentent plus de 63% de la flotte mondiale selon une étude réalisée par la Conférence des Nations-Unies sur le Commerce Et le Développement (CNUCED): <http://www.unctad.org/fr/pub/index.htm>

584 C'est le cas de plusieurs pays européens: L'Italie, l'Allemagne, la France, l'Espagne, le Portugal...

585 Pour plus de détails, voir à titre d'exemple: P. ANGELLELI: « Le registre international français (R.I.F): les premiers mois à Marseille », DMF, octobre 2006, p 3. Voir également: P. CHAUMETTE: « L'immatriculation Kerguelen, sauvée des eaux », DMF, septembre 1999, p 703.

586 Article 91 CMB, op. cit.

B) L'application tunisienne:

Le législateur tunisien met en place une procédure d'immatriculation des navires sous pavillon tunisien (b) et identifie librement toute condition nécessaire pour qu'un navire puisse acquérir sa nationalité (a).

a) L'acquisition de la nationalité tunisienne:

Le Code de la Police Administrative de la Navigation Maritime (CPANM)⁵⁸⁷ pose les conditions relatives à l'obtention de la nationalité du navire (1) et définit la procédure à suivre en vue de l'acquérir (2).

1) Les conditions relatives à l'obtention de la nationalité tunisienne:

Le législateur tunisien a opté pour le critère de rattachement le plus classique, celui du lieu de construction du navire. Mais le pavillon tunisien n'est pas exclusivement attribué aux navires construits en Tunisie, comme on pourrait le croire au premier abord (1.1). Les navires construits à l'étranger peuvent se voir attribuer, eux aussi, le pavillon tunisien, sous réserve de certaines conditions (1.2).

1.1) Les navires construits en Tunisie: En vertu de l'article premier du CPANM, « sont réputés tunisiens, les navires ou embarcations de tout tonnage construits en Tunisie... ». Jusqu'ici le critère de rattachement ne pose pas de questionnement. Du moment que le lieu de construction de navire est géographiquement situé en Tunisie, le navire est réputé tunisien. Les choses se compliquent lorsque le texte de l'article assimile aux navires effectivement construits sur le territoire tunisien les navires et embarcations de toutes nationalités qui, à la suite d'un naufrage sur les côtes tunisiennes, « ont été déclarées épaves maritimes et acquis pour le tiers au moins par des personnes physiques ou morales tunisiennes », ceux qui « ont fait l'objet en Tunisie de réparation dont le coût est double du prix d'achat » ou encore ceux qui « ont leur port d'attache en Tunisie ».

L'article va encore plus loin en déclarant « réputés tunisiens les navires et embarcations de tout tonnage...déclarés de bonne prise faite sur l'ennemi ou confisqués pour infractions aux lois tunisiennes ». En somme, la condition de construction en Tunisie englobe plusieurs notions connexes ce qui a comme conséquence l'élargissement de l'étendue de l'octroi de la

587 Op. cit.

nationalité tunisienne. La loi du 28 avril 1958⁵⁸⁸ relative à la nationalité des navires tunisiens et qui a été abrogée par le CPANM confirme cette constatation. Le texte de la loi n'accordait la nationalité tunisienne qu'aux navires ayant leur port d'attache en Tunisie et appartenant pour le tiers au moins à des personnes physiques ou morales tunisiennes⁵⁸⁹. Nous estimons que le législateur cherchait, par le choix de ce critère, à agrandir la flotte nationale d'un jeune pays en voie de développement.

1.2) Les navires construits à l'étranger: Les navires construits en dehors des chantiers navals tunisiens peuvent acquérir la nationalité tunisienne sous réserve de réunir trois conditions posées par le premier article du CPANM: ils doivent appartenir, pour au moins 51%, à des personnes physiques ou morales de nationalité tunisienne, avoir un port d'attache sur le territoire tunisien et avoir payé les droit de douane en vigueur. Cette disposition se rapproche plus du lien substantiel établi sur le critère de nationalité du propriétaire du navire que de celui établi sur la base du lieu de construction du navire. Dans les deux cas, le lien établi entre le navire et l'État tunisien participe du lien réel en ce sens que le navire, qu'il soit construit en Tunisie ou à l'étranger, a des attaches matériels ou humains avec la Tunisie. Le lien réunissant le navire à l'État ne consiste pas simplement en une obligation financière, les droits et taxes, qui restent dûs dans tous les cas⁵⁹⁰. Ce lien est prouvé par un écrit rédigé auprès de l'autorité maritime compétente⁵⁹¹, écrit délivré à l'issue de l'accomplissement des procédures requises pour l'octroi de la nationalité tunisienne (2).

2) La procédure de l'acquisition de l'acte de la nationalité tunisienne:

Aucun navire ne peut arborer le pavillon tunisien s'il ne possède pas d'acte de nationalité tunisienne⁵⁹² (2.1). A l'instar de l'acte de nationalité délivré aux personnes physiques, celui-ci permet d'identifier le navire et de le distinguer des autres bâtiments en lui accordant un nom, un port d'attache et un numéro d'immatriculation (2.2)

2.1) Pour obtenir un acte de nationalité tunisienne, le propriétaire du navire doit affirmer sa légitime propriété par une déclaration faite auprès de l'autorité maritime du port

588 Loi n°58-50 du 28 avril 1958 relative à la nationalité des navires tunisiens, JORT du 22-25 avril 1958, p 438 et suivantes.

589 Article 1 de la loi de 1958, op. cit.

590 Article 3 du CPANM, op. cit.

591 Article 16 du CCM, op. cit.

592 Article 23 al 1 du CPANM, op. cit.

d'attache. Le modèle de déclaration n'est pas libre, il est arrêté par le Ministre chargé de la Marine marchande, le Ministre des transports⁵⁹³. Le propriétaire pose par la suite sa signature sur un registre spécial tenu par l'autorité maritime, le registre de soumission⁵⁹⁴. Il s'agit d'un document regroupant les demandes de nationalité tunisienne pour les navires de tout type. Ces procédures permettent au propriétaire de procéder au jaugeage de son navire, une formalité indispensable pour la suite de la procédure. On entend par jaugeage du navire la constatation officielle de sa capacité utilisable⁵⁹⁵. Pour un navire neuf construit par un chantier naval à l'unité ou en petite série, c'est soit le constructeur qui se charge de faire jauger le navire par le service de jaugeage, soit le propriétaire lui-même qui s'adresse à l'administration compétente du port d'attache⁵⁹⁶. Par ailleurs, le propriétaire d'un navire d'une jauge brute supérieure ou égale à 20 tonneaux est tenu de souscrire une caution. Celle-ci sert en cas de fraude à l'acte de nationalité⁵⁹⁷. A l'issue de toutes ces procédures, un acte de nationalité est délivré au propriétaire du navire (2.2).

2.2) Un navire possédant un acte de nationalité est autorisé à arborer le pavillon tunisien. Les éléments identifiant le navire en tant que navire portant le pavillon tunisien sont énumérés par arrêté du Ministre des transports⁵⁹⁸: il s'agit du nom du navire, du numéro de son immatriculation, de son port d'attache⁵⁹⁹ et depuis peu de son numéro d'identification:

- Le nom du navire: Écrit en caractères arabes et latins, il permet de distinguer le navire des autres bâtiments de mer. Le choix du nom est libre mais il ne devrait pas être porté par un autre navire. Il va de soi que soient interdits les noms pouvant donner lieu à un trouble pour l'ordre public ou offenser les mœurs.
- Le numéro de l'immatriculation: L'individualisation du navire par le nom est complétée par l'attribution d'un numéro à six chiffres choisi par l'autorité nationale d'immatriculation. Celui-

593 Article 11 al 1 du CPANM, op. cit.

594 Article 11 al 2 du CPANM, op. cit.

595 Article 8 al 1 du CPANM. Le jaugeage s'exprime en tonneaux de jauge. Il s'agit d'une mesure anglaise qui représente 2,83 mètres cubes. La jauge du navire donne une idée des dimensions du navire, c'est ainsi que les règles de sécurité varient selon la jauge du navire. Elle permet également d'asseoir les taxes et frais perçus par l'autorité maritime. Pour les règles de calcul de la jauge, voir la convention internationale du 23 juin 1969 sur le jaugeage des navires.

596 L'article 8 du CPANM autorise les sociétés de classification agréées par L'État à procéder au jaugeage des navires.

597 Article 12 du CPANM, op. cit.

598 L'arrêté du 19 novembre 1994 fixant les abréviations réglementaires du nom des ports d'attache des navires et les conditions relatives aux marques extérieures d'identification des navires, JORT du 2 décembre 1994 p 1926 et suivantes.

599 Article 3 de l'arrêté de 1994, op. cit.

ci doit être écrit en chiffres arabes.

- Le port d'attache: Il s'agit généralement, dans la pratique, du port de l'immatriculation du navire. Il n'existe aucune obligation en la matière et le propriétaire du navire peut librement choisir un autre port. Dans la pratique, le choix dépendra de la taxe professionnelle qui varie selon la région de rattachement⁶⁰⁰. Le port d'attache peut être changé au cours de la vie du navire. Son abréviation réglementaire doit figurer en caractère latins sur le navire.

- Le numéro d'identification du navire: Conformément à l'article 3 du chapitre XI de la convention SOLAS intitulé « mesures spéciales pour renforcer la sécurité maritime »⁶⁰¹, le navire⁶⁰² doit porter un numéro d'identification. Celui-ci est délivré par l'OMI et lui permet de tenir un fichier central avec les caractéristiques de tous les navires du commerce identifiés. Le numéro doit, d'une part, faire partie des signes extérieurs d'identification du navire et, d'autre part, être inscrit sur les différents certificats de sécurité du navire⁶⁰³.

Une fois toutes ces procédures et conditions réunies, l'octroi de la nationalité ou du pavillon est matérialisé par la procédure d'immatriculation (b).

b) La procédure d'immatriculation:

En Tunisie, l'administration compétente en matière d'immatriculation des navires est l'OMMP qui tient un registre unique d'immatriculation⁶⁰⁴. Le code du commerce maritime (CCM) est, par ailleurs, le cadre réglementaire régissant la procédure d'immatriculation. L'accomplissement de la procédure d'immatriculation tel que prévu par le CCM (1) conduit à l'identification du navire et la publicité des droits existant sur ce dernier (2).

1) Le dossier de demande d'immatriculation:

La constitution du dossier de demande d'immatriculation nécessite conformément à la section 3 du CCM la fourniture de toutes les pièces justificatives relatives au propriétaire du navire ainsi que celles relatives au navire. L'immatriculation se fait au chef-lieu d'un quartier maritime qui devient le port d'attache du navire⁶⁰⁵. A ce stade également, une distinction

600 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

601 Tel que modifié lors de la quatre-vingtième session du Centre de sécurité maritime de l'OMI en mai 2005.

602 D'une jauge brute supérieure ou égale à 300 tonneaux.

603 Voir article 3 de l'arrêté de 1994 (op. cit) tel que modifié par l'arrêté du 28 octobre 2005 complétant l'arrêté du ministre du transport du 19 novembre 1994 fixant les abréviations réglementaires du nom des ports d'attache des navires et les conditions relatives aux marques extérieures d'identification des navires, JORT du 8 novembre 2005, p 2960.

604 Contrairement à un grand nombre de pays disposant d'un registre national et d'un registre de complaisance.

605 Voir article 23 al 1 du CCM. L'arrêté du 19 novembre 1994 ci-dessus mentionné, dans son article premier,

s'opère entre les navires construits en Tunisie et les navires construits à l'étranger.

- En ce qui concerne les navires construits en Tunisie, le propriétaire procède à l'immatriculation du navire à la livraison ou à l'acquisition dès le transfert de sa propriété⁶⁰⁶. A cette fin, le propriétaire ou son mandataire doit produire à l'administration maritime une copie originale de l'acte de vente, et un certificat de jaugeage⁶⁰⁷. Le certificat de jaugeage, dressé au frais du propriétaire ou du constructeur ou du consignataire du navire⁶⁰⁸, indique un certain nombre des caractéristiques techniques du bâtiment telles que sa longueur, sa largeur, sa puissance maximale autorisée....

- Pour ce qui est de l'immatriculation d'un navire construit ou acquis à l'étranger, l'acheteur doit présenter une demande écrite en vue de son immatriculation dans un délai de sept jours de la date de son entrée dans un port tunisien, sachant que les formalités de l'immatriculation ne doivent pas dépasser les soixante jours à partir de cette date⁶⁰⁹. Celles-ci supposent que le propriétaire ou son mandataire fournisse à l'autorité maritime du port d'attache du navire tous les documents appuyant sa demande. Il s'agit en application de l'article 24 al 2 du CCM, en plus de la copie originale du titre de propriété et du certificat de jaugeage, d'une déclaration écrite sur un formulaire fourni par les services de l'autorité maritime. L'article n'explique pas, pour autant, la nature ni l'objet de cette déclaration. Il s'agit en réalité d'une demande d'immatriculation écrite et signée par le propriétaire indiquant son identité, son adresse ou son siège social. En vertu de ce document le propriétaire fait demande expresse pour que son navire arbore le pavillon tunisien⁶¹⁰.

2) L'identification et la publicité du navire:

L'autorité maritime procède à la création du registre matricule du navire, une fois toutes les pièces constituant le dossier d'immatriculation réunies. Il s'agit d'un document numéroté et paraphé, exclusivement affecté au navire assurant son identification (2.1) et sa publicité (2.2).

énumère les chefs-lieux des quartiers maritimes d'immatriculation des navires battant pavillon tunisien. Il s'agit de Tabarka, La Goulette, Bizerte, Kélibia, Sousse, Monastir, Mahdia, Sfax, Gabès et Houmt Souk.

606 Article 23, al 2 du CCM, op. cit.

607 Article 24, al 1 du CCM, op. cit.

608 Article 8, al 2 du CPANM, op. cit.

609 Article 23, al 2 du CCM, op. cit.

610 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, OMMP, Tunis, le 15 janvier 2009.

2.1) Le registre matricule, autrement dit la pièce d'identité du navire, est un document unique réservé à un navire donné et contenant toutes les informations servant à l'identifier et à le distinguer des autres bâtiments⁶¹¹. Les informations inscrites sur le registre matricule concernent le navire et son propriétaire:

- Le navire est identifié par un certain nombre de données administratives telles que son nom et son port d'attache ainsi que de données techniques telles son mode de puissance et ses dimensions⁶¹².

- Pour ce qui est des données relatives au propriétaire du navire et en dehors des données classiques telles que son nom et son adresse de résidence, le registre matricule comporte l'identification de toutes les personnes ayant droit sur le navire. C'est le cas du gérant du navire en cas de copropriété, de l'affréteur du navire s'il y a lieu, des hypothèques consentis sur le navire...⁶¹³

2.2) Les droits existants sur le navire ne sont opposables aux tiers qu'après publication⁶¹⁴. Est exclu de cette règle le droit à la propriété du navire qui lui, est matérialisé par l'émission du registre matricule. La publicité concerne ici tous les documents écrits ayant pour effet de « constituer, transmettre, déclarer, modifier ou éteindre un droit sur le navire, de le rendre indisponible en totalité ou en partie ou de modifier toute autre condition de son inscription »⁶¹⁵. Il en est ainsi de tout contrat, de tout jugement ayant acquis la force de la chose jugée et même de toute demande en justice dans l'objectif est de modifier ou annuler les droits existant sur le navire⁶¹⁶. L'obligation réglementaire de la publicité cherche certainement à assurer une certaine transparence lors des transactions commerciales autour du navire; une transparence d'une importance avérée lorsqu'il s'agit de rechercher les responsables d'une défaillance aux règles de la sécurité et de la sûreté maritimes.

Quoi qu'il en soit, dès lors que toutes les formalités d'inscription sur le pavillon tunisien accomplies, le navire peut être soumis au contrôle par l'État du pavillon opéré par des instances habilitées à cette tâche par l'administration maritime. Il s'agit, en ce qui suit, de les identifier (Paragraphe 2).

611 Article 24 al 6 du CCM, op. cit. Les registres matricules sont tenus au chef-lieu de chacun des quartiers maritimes, voir article 39 du CCM, op. cit.

612 Article 24 al 6-1 et 6-2 du CCM, op. cit.

613 Article 24 al 6-3 et article 19 du CCM, op. cit.

614 Article 29 du CCM, o. cit.

615 Article 30 du CCM, op. cit.

616 Voir les articles 30 à 38 du CCM, op. cit.

Paragraphe 2 : Les instances chargées du contrôle :

Les officiers de l'OMMP sont chargés d'effectuer le contrôle des navires tunisiens. Ils sont répartis sur plusieurs villes côtières dans des structures relevant de l'OMMP appelées les centres de sécurité maritime (A). Ces derniers font appel aux sociétés de classification lors du contrôle par l'État du pavillon. Contrairement à la pratique d'une grande partie d'États maritimes, l'intervention de ces organismes est limitée (B).

A) Les services régionaux de sécurité:

A côté de l'administration maritime centrale, l'OMMP, il existe en Tunisie sept centres régionaux de sécurité maritime qui relèvent de cette même administration⁶¹⁷. Il s'agit de services déconcentrés qui constituent des administrations de proximité avec les usagers de la mer. Ils ont vocation à traiter, sous la responsabilité du directeur du centre, l'ensemble des mesures de sécurité et de sûreté maritimes (a). Le personnel des centres régionaux de sécurité maritime est formé par des inspecteurs maritimes compétents (b).

a) Les missions des centres régionaux de sécurité maritime:

D'une manière générale et au même titre que l'administration maritime centrale (l'OMMP), les services régionaux de sécurité maritime sont dotés de missions diversifiées en matière de sécurité et de sûreté maritimes (1), de gestion des navires (2) et de gestion du domaine public maritime (3).

1) Les missions de sécurité maritime:

Le personnel des centres régionaux de sécurité maritime effectue trois tâches dans ce cadre:

- Il programme les visites de sécurité et les effectue⁶¹⁸. Celles-ci concernent la sécurité des navires battant pavillon tunisien et, on le verra plus tard, des navires étrangers en escales dans les ports tunisiens. A ce titre, le personnel des centres régionaux de sécurité maritime visitant les navires exerce le contrôle quantitatif et qualitatif des équipages ainsi que le contrôle des mesures de sécurité et de sûreté des navires. Il délivre, à l'issue de sa visite, les titres de sécurité et de sûreté fixés par la loi. On reviendra plus tard sur le détail des procédures de contrôle effectuées à cette occasion.

617 Sis à Tunis, Bizerte, Téboulba, Sousse, Sfax, Gabès et Zarzis. Existe par ailleurs le projet d'implantation d'un port en eaux profondes à Enfidha.

618 Article 41 du CPANM, op. cit.

- Par ailleurs, le personnel de ces administrations effectue ou participe aux enquêtes après-accidents que l'État du pavillon est tenu d'accomplir chaque fois qu'un navire portant son pavillon se trouve impliqué dans un événement de mer⁶¹⁹.

- Il participe également aux travaux des Commissions régionales de sécurité travaillant sous l'égide de la Commission centrale de sécurité⁶²⁰. Siégeant auprès de chaque région maritime, les Commissions régionales de sécurité sont saisies par l'armateur du navire pour approbation des plans de son navire lors de sa construction, de sa refonte ou encore lors de la demande de la nationalité tunisienne⁶²¹. Elles sont également saisies pour l'étude de « tous appareils ou engins de sécurité présentés à l'homologation, toute installation, tout dispositif ou appareil, dont le fabricant ou l'armateur désire faire reconnaître l'équivalence »⁶²².

Les membres des Commissions régionales de sécurité représentent les différentes parties intéressées à la sécurité du navire: l'administration maritime, les chantiers navals, les armateurs, les marins, les assureurs, les sociétés de classification⁶²³...Ils sont désignés par décision « du Ministre de la Marine Marchande⁶²⁴ sur proposition du Directeur de la Marine Marchande arrêtée en commun avec les organismes intéressés »⁶²⁵.

2) L'administration et la gestion des navires de commerce, de plaisance et de pêche:

Le personnel des centres régionaux de sécurité maritime applique les réglementations nationales et internationales tendant à assurer la sécurité des navires et la prévention de la pollution. Il traite de tous les problèmes liés à la sécurité et à la sûreté des navires. Il est, à ce titre, l'interlocuteur des armateurs, des chantiers de construction navale et des équipages et intervient sur le navire pendant toute sa durée de vie: avant la mise en service du navire, c'est ce même personnel qui est chargé de l'examen des demandes de nationalité des navires ci dessus étudiées; lors de la mise en service, outre l'étude des plans et le suivi des dossiers transmis aux commissions de sécurité, il lui revient de fixer la jauge du navire et enfin de délivrer les titres de sécurité fixés par la loi ainsi que les autorisations spéciales pour le

619 Sur les enquêtes après-accidents, voir la deuxième section de ce chapitre.

620 L'article 11 du décret n° 77-731 du 9 septembre 1977 fixant la composition et les modalités de fonctionnement de la Commission centrale de sécurité (JORT du 20 septembre 1977 p 2445 et suivantes) permet de décentraliser les missions de la Commission centrale de sécurité par la création de commissions régionales.

621 Article 40 al 2 du CPANM, op. cit.

622 Article 40 al 3 du CPANM, op. cit.

623 Article premier du décret du 9 septembre 1977, op. cit.

624 Aujourd'hui, le Ministre des Transports.

625 Article 2 du décret du 9 septembre 1977, op. cit.

passage des navires dans les eaux territoriales⁶²⁶.

3) La gestion du domaine public maritime:

Le personnel des centres régionaux de la sécurité maritime est investi, dans ce cadre, de plusieurs missions:

- L'étude des dossiers d'implantation des bases nautiques: l'étude est d'abord documentaire puis pratique. Dans ce cadre, le personnel visite les équipements et matériels affectés à cette fin.
- Veiller au respect de la réglementation en vigueur dans les ports.
- Exercer en mer, les missions de la police de navigation, la police des pêches, la police du travail en mer, les opérations de sauvetage y compris dans le cadre des manifestations nautiques qu'il a comme rôle de superviser⁶²⁷.
- Participer à la lutte contre les rejets polluants en mer⁶²⁸.
- La gestion du domaine public maritime affecté aux activités de pêche et de cultures marines est un autre domaine d'intervention ⁶²⁹.
- En cas de violation de la législation, il lui revient de constater les infractions à la législation maritime et de dresser les procès verbaux⁶³⁰. Ceux-ci sont transmis au ministre chargé de la marine marchande. En somme, les centres régionaux de sécurité maritime sont les représentants de l'État dans les régions⁶³¹. Outre le personnel administratif qui leur est affecté les missions confiées aux centres régionaux de sécurité sont, également, assurées par les officiers de la marine marchande (b).

626 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

627 En application du décret n°93-942 du 26 avril 1993 fixant les modalités d'élaboration et d'application du plan national et des plans régionaux relatifs à la lutte contre les calamités, à leur prévention et à l'organisation des secours, JORT du 11 mai 1993, p 635 et suivantes.

628 En application de la loi 96/26 du 3 avril 1996 instituant un plan national d'intervention urgente pour lutter contre les événements de pollution marine, JORT du 9 avril 1996, p 709 et suivantes.

629 A propos de la pêche en Tunisie voir: « La pêche en Tunisie: Pêche côtière et environnement », Cahier du CERES, série graphique n° 9, Tunis, 1993.

630 Article 69 du CPANM, op. cit

631 Entretien avec N BELMAHRESSIA, op. cit.

b) Les officiers de la marine marchande:

Le personnel des services régionaux la sécurité constitue un corps d'officiers principaux⁶³² de carrière de la marine nationale⁶³³, composé de professionnels expérimentés. Ils sont recrutés (2) dans le but d'animer les services régionaux de sécurité maritime. Ils assurent, à ce titre, des fonctions techniques et administratives de gestion et d'inspection pour lesquelles ils ont, outre l'expérience professionnelle, une formation académique (1).

1) La formation des officiers de la marine marchande:

L'exposé sur la formation et la compétence professionnelle des officiers de la marine marchande en Tunisie est le résultat d'entretiens effectués auprès du personnel de l'OMMP⁶³⁴. Il en ressort que les officiers des services de sécurité maritime sont en règle générale des anciens navigateurs. En dehors de leur formation initiale aux métiers nautiques⁶³⁵, ils ont acquis une compétence de navigation et pris connaissance de plusieurs aspects techniques et humains. Dans le cadre du contrôle qu'ils exercent sur les navires portant pavillon tunisien ou sur les navires étrangers, des sessions de formation⁶³⁶ continuent à leur être assurées dans le domaine des nouvelles réglementations et des nouvelles règles techniques propres aux navires. Les formations offrent une connaissance profonde des procédures d'inspection et une unification des pratiques de contrôle. Certains officiers tunisiens ont une qualification leur permettant d'effectuer des contrôles à bord des navires étrangers. Les autres acquièrent progressivement cette qualification.

La formation des inspecteurs soulève des interrogations depuis l'entrée en vigueur des codes ISM et ISPS. Les officiers déjà en fonction se trouvent dans l'obligation d'apprendre les nouvelles dispositions des codes au fur et à mesure de leur application dans le cadre des visites de contrôle effectuées par l'État du pavillon ou encore par l'État du port. Des séminaires de formation organisés par l'OMI ont été prévus dans le but de combler cette

632 Le décret n°99-2465 du 1er novembre 1999 portant statut particulier du corps des personnels spécialisés de la marine marchande dépendant du Ministère des Transports (JORT du 12 novembre 1999, p 2324 et suivantes) énumère dans son article premier les différents grades d'officiers: officiers principaux de première, deuxième ou troisième classe, officier de la marine marchande, officier adjoint de la marine marchande et adjoint de première classe de la marine marchande. Le premier chapitre du décret attribue la mission d'inspection aux officiers principaux.

633 Article 8 du décret du 1er novembre 1999, op. cit.

634 Les entretiens ont été effectués avec les personnes suivantes: A. EL YAHMADI (directeur des gens de mer à l'OMMP), B. LAATIL (sous directeur des gens de mer à l'OMMP) et T. BEN SALAH (inspecteur à la retraite).

635 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre.

636 Assurées par les enseignants de l'École maritime de Sousse et de l'Académie navale de Menzel Bourguiba. Information issue de l'entretien précité effectué avec N. BELMAHRESSIA.

lacune. Ils interviennent à des périodes différentes et assurent des formations diversifiées. Ils ne peuvent, pour autant, pas concerner la totalité des inspecteurs. Les codes de conduites et autres matériels de formations élaborés par les organisations internationales trouvent ici toute leur importance. Ceci est notamment vrai en matière sociale car, force est de constater que les matières encadrées par les conventions et recommandations internationales du travail maritime ne font pas l'objet d'un enseignement équivalent à celui des normes issues de l'OMI⁶³⁷. Parmi ces documents figure le manuel de formation élaboré au sein du Bureau international du travail intitulé « Formation des inspecteurs pour l'inspection des conditions de vie et de travail des marins à bord des navires »⁶³⁸. Le manuel retrace l'essentiel des conventions internationales du travail maritime de manière à guider les inspecteurs de l'État dans le cadre de leurs futures inspections à bord des navires, objectif pour lequel leur recrutement est fait (2).

2) Le recrutement des inspecteurs maritimes:

La répartition annuelle des emplois des officiers de la marine marchande entre recrutement externe et promotion est fixée par arrêté du Ministère des transports⁶³⁹. Les procédures de recrutement et de promotion varient selon le grade des officiers:

2.1) Les officiers principaux de première classe de la marine marchande sont nommés par voie de promotion parmi les officiers principaux de la deuxième classe par décret et sur proposition du Ministre des transports sous réserves de certaines conditions⁶⁴⁰. Outre le succès dans la formation organisée par l'autorité maritime, l'inspecteur doit avoir réussi un concours interne ouvert aux officiers de la deuxième classe et justifier d'au moins cinq ans d'expérience dans son domaine⁶⁴¹. Il peut, également, être choisi pour son mérite sous réserve d'avoir huit ans d'ancienneté⁶⁴².

637 S. RICORDEL: « Le contrôle des conditions de vie et de travail des marins de commerce par l'État du port », thèse, Université de Bretagne occidentale, 2006. L'auteur fait ici référence aux inspecteurs de certains pays européens. La remarque est également valable pour les inspecteurs tunisiens.

638 *Inspector's training manual for the inspection of seafarers living and working conditions on board ship*, 2002.

639 Article 6 du décret du 1er novembre 1999, op. cit.

640 Article 9 du décret du 1er novembre 1999, op. cit.

641 Article 9 a et b, du décret du 1er novembre 1999, op. cit.

642 Article 9, c du décret du 1er novembre 1999, op. cit.

2.2) Les officiers principaux de deuxième classe sont nommés par voie de promotion parmi les officiers principaux de troisième classe de la marine marchande par décret et sur proposition du ministre des transports sous réserve de justifier de conditions similaires à celles exigées pour les officiers principaux de première classe⁶⁴³: Une formation réussie et une expérience professionnelle d'une durée minimale de cinq ans en tant qu'officiers de troisième classe à défaut de passer un concours de promotion. Des officiers de la troisième classe peuvent être promus d'office à condition de justifier de huit ans d'expérience.

2.3) Les officiers principaux de troisième classe sont recrutés par voie de nomination directe parmi les élèves issus des écoles de formation maritime ou par voie de concours externe ouvert aux candidats ayant suivi avec succès le cycle complet des études⁶⁴⁴. Les officiers de la marine marchande sont promus au grade d'officiers principaux de troisième classe par voie de concours interne ou en justifiant d'une expérience professionnelle de cinq ans et dans tous les cas après avoir suivi un cycle de formation organisé par l'administration maritime⁶⁴⁵.

Les officiers de la marine marchande, tous grades confondus, portent une pièce d'identité fournie par les autorités de l'État qui spécifie, outre leurs identités, que l'inspecteur a autorité pour agir dans le cadre du contrôle. Actuellement, vingt inspecteurs de la sécurité des navires sont affectés dans ces centres de sécurité⁶⁴⁶. Si la mission d'inspection des règles de sécurité et de sûreté leur revient principalement, des organismes privés, les sociétés de classification, soutiennent d'une manière réduite leur action (B).

B) L'intervention des sociétés de classification:

Grâce au mécanisme de délégation des pouvoirs régaliens de l'État, les sociétés de classification se substituent à ce dernier dans son rôle d'inspecteur des navires et lui présentent une prestation statutaire, la certification (a). Dans ce cadre, leur responsabilité pourrait être engagée (b).

643 Voir article 11 du décret du 1er novembre 1999, op. cit.

644 Article 14 du décret du 1er novembre 1999, op. cit.

645 Article 15 du décret du 1er novembre 1999, op. cit.

646 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

a) Le mécanisme de délégation de pouvoir de contrôle maritime:

En vertu de la règle 4 du chapitre IX de la convention SOLAS, l'État ayant ratifié la convention SOLAS peut déléguer une partie de ses compétences à un organisme reconnu par l'administration maritime. La pratique permet d'observer que les opérations d'analyse et de contrôle sont très souvent confiées à des sociétés de classification⁶⁴⁷.

Sur délégation de l'État du pavillon, les sociétés de classification sont chargées de la certifier les navires. La certification consiste à attester de la qualité ou des caractéristiques de conformité d'un produit ou d'un service à des exigences préalablement définies par un texte⁶⁴⁸, en l'occurrence les conventions sur la sécurité et les conventions sur la pollution⁶⁴⁹. Le choix des sociétés de classification repose sur certains critères contenus à la fois dans les textes internationaux et nationaux (1); il a pour conséquence le transfert du pouvoir de l'État à ces organismes (2)

1) En application des textes de l'OMI⁶⁵⁰, les critères conditionnant l'agrément des sociétés de classification relèvent de plusieurs compétences. Il s'agit, en premier lieu, de leur expérience dans le domaine de l'évaluation de la conception et de la construction des navires de commerce ainsi que dans les systèmes de gestion de sécurité et de sûreté⁶⁵¹. La société doit, par ailleurs, employer un effectif technique dûment formé et qualifié et proportionné aux nombres de navires à visiter. Elle doit également avoir des règles et des règlements exhaustifs sur la conception, la construction et les visites périodiques des navires de commerce⁶⁵². Il va de soi qu'elle devrait être indépendante de tout propriétaire, armateur ou constructeur de navire ainsi que toute personne exerçant des activités commerciales dans le domaine de la fabrication, de l'équipement⁶⁵³. Enfin la délégation doit être écrite. Le document la matérialisant doit comporter le descriptif des différentes tâches déléguées, le fondement juridique de la délégation et les modalités de rémunérations⁶⁵⁴.

647 B. BEILVERT: « La sécurité de l'exploitation du navire », ADMO, Tome XV, 1997, p 356.

648 B. LATRECH: « Les sociétés de classification des navires », Thèse, Perpignan, 2004, p 79.

649 M. FERRER: « La responsabilité des sociétés de classification », op. cit, p 309.

650 Résolution A.739 (18) du 4 novembre 1993 amendée par la résolution MSC 208(81) du 18 mai 2006 et incorporée dans la convention SOLAS.

651 Voir premier appendice de la résolution A. 739, op. cit.

652 Op. cit.

653 Op. cit.

654 Voir à ce propos l'appendice 2 de la résolution A 739, op. cit

De son côté, la législation tunisienne pose différentes conditions matérielles à la société bénéficiant ou cherchant à bénéficier d'une délégation⁶⁵⁵. Celle-ci doit disposer d'un « local à usage de bureau » adéquat⁶⁵⁶, contenant l'équipement de communication nécessaire à l'accomplissement de sa mission⁶⁵⁷. Le texte tunisien régit, en outre, les relations de travail entre les deux parties, l'État et l'entreprise de classification. L'entreprise doit fournir à l'autorité compétente de l'État délégataire, un exemplaire de son règlement de construction, les règles de classification qu'elle applique ainsi que des exemplaires de certificats de classification⁶⁵⁸.

L'État inscrit la société habilitée à le suppléer dans sa mission d'inspection sur un registre prévu à cette fin, tenu par l'administration maritime tunisienne⁶⁵⁹. Il s'engage par ailleurs à fournir à la société de classification tous les instruments juridiques nationaux nécessaires à l'accomplissement de sa mission. De son côté, la société de classification s'engage à transmettre à l'État toutes les informations qu'elle recueille dans le cadre de l'exercice du pouvoir lui ayant été transféré (2).

2) La portée de la délégation: le transfert du pouvoir de contrôle maritime:

D'une manière générale, la délégation faite au profit de la société de classification a pour effet le transfert partiel du pouvoir des prérogatives de l'État à contrôler et à certifier les navires. A ce titre, au nom de l'État du pavillon, la société de classification effectue des visites à bord des navires et délivre les titres attestant de sa conformité aux réglementations de sécurité en vigueur. Lors des visites de sécurité, elle procède à la vérification de la conformité de la construction des navires à leurs propres normes techniques et à la réglementation en vigueur relative à la sécurité et à la prévention de la pollution et à l'attribution d'une côte pour chaque navire inscrit sur leurs registres⁶⁶⁰. Deux domaines sont visés par les inspections: d'une part la résistance structurelle et l'étanchéité de la coque et d'autre part, la sécurité et la fiabilité des systèmes de propulsion et de l'appareil à gouverner ainsi que des machines auxiliaires qui

655 Contenues dans la loi n° 95-33 du 14 avril 1995 portant organisation des professions de la marine marchande, (JORT du 18 avril 1995, p 731) et dans l'arrêté du ministre du transport du 15 septembre 1995 fixant les moyens matériels minima requis pour l'inscription sur le registre des bureaux de représentation des entreprises étrangères de classification des navires (JORT du 22 septembre 1995, p 1839).

656 D'une surface minimale de 90 m²

657 Téléphone, fax ou telex et matériel informatique.

658 Article 1er, alinéa 2 de l'arrêté du 15 septembre 1995, op. cit.

659 Article 3 de la loi du 14 avril 1995, op. cit.

660 Article 2.6, loi n° 95-33 du 14 avril 1995, op. cit.

équipent le navire⁶⁶¹. Ces différentes inspections aboutissent à la délivrance d'un certificat par la société de classification agréée. Dans ce cadre, l'administration se porte toujours garante des résultats de l'intervention de l'organisme⁶⁶². Pour cette raison et en application de la résolution A 739 de l'OMI⁶⁶³, l'État est tenu d'effectuer un contrôle sur le travail des sociétés de classification. Ceci peut se faire par le biais de communications et de notifications que la société de classification communique à l'État ou encore par des inspections supplémentaires du navire par le personnel de l'État du pavillon afin de vérifier l'adéquation du travail d'inspection effectué par la société.

Il est à préciser qu'en dehors des visites opérées par les sociétés de classification sur délégation de l'État du pavillon, les règlements des sociétés de classification prévoient des visites annuelles, conjoncturelles et périodiques⁶⁶⁴ et à un caractère préventif. Leur but n'est pas de rechercher les infractions mais de déceler les défauts afin d'éviter qu'un navire en mauvais état ne prenne le large⁶⁶⁵.

Le système tunisien fait appel d'une manière très limitée aux sociétés de classification. La responsabilité du contrôle maritime revient en premier ressort à l'administration maritime. Même si la loi permet à ces organismes l'inspection des appareils de levage, la délivrance et la validation du registre d'inspection⁶⁶⁶, en pratique, la société de classification n'intervient que sur le domaine où l'administration n'a pas les moyens techniques et la compétence de faire, le contrôle du franc-bord⁶⁶⁷. L'intervention limitée de ces organismes n'affecte en rien le droit de l'État tunisien au contrôle du travail effectué par leurs soins. Le personnel affecté à cette mission est composé par les officiers de la marine marchande assermentés et habilités à cet effet⁶⁶⁸. A cette occasion, les sociétés de classification peuvent voir leur responsabilité engagée dans certaines situations (b).

661 B. ANNE: « Sociétés de classification et sécurité maritime », *Transports* n° 403, septembre-octobre 2000, p 359.

662 B. ANNE: « Sociétés de classification et sécurité maritime », *op. cit.*, p 360.

663 *Op. cit.*

664 Fixées par la résolution A. 413 (XI) du 15 novembre 1979: Directives sur les visites et les inspections à effectuer dans le contexte du protocole de 1978 relatif à la convention SOLAS de 1974 et du protocole de 1978 relatif à la convention MARPOL de 1973, paragraphe 1.

665 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », *op. cit.*, p 486.

666 Article 28 al 2 du CPANM, *op. cit.*

667 En application de l'article 28 al 1 du CPANM, *op. cit.* Information issue d'un entretien avec N. BELMAHRESSIA, *op. cit.* Le franc-bord est un terme technique désignant la hauteur entre la ligne de flottaison à pleine charge et le pont principal, appelé également pont de cloisonnement.

668 Article 12 de la loi du 14 avril 1995, *op. cit.*

b) La responsabilité des sociétés de classification :

La délégation en matière de contrôle des navires est un prolongement de l'autorité administrative de l'État à un organisme privé à l'occasion duquel l'État reste responsable vis à vis des ayants droits aux navires. Sur un autre plan, la délégation crée une relation de travail entre deux parties: un acteur privé et un acteur public. Dans le cadre de cette relation, la société de classification peut voir sa responsabilité engagée non vis à vis des ayants droits au navire mais vis à vis de l'État délégataire en cas de manquement dans l'accomplissement de sa mission. Si en matière de responsabilité contractuelle, il faut se tenir aux termes de l'accord établi entre les deux parties, l'État et la société⁶⁶⁹, il n'en n'est pas de même pour ce qui est de la responsabilité administrative (1) ou de la responsabilité pénale (2).

1) La responsabilité administrative :

Les prestations des sociétés de de classification participent à un service public administratif défini par l'article 28 du CPANM⁶⁷⁰, celui d'émettre des certificats de sécurité au nom de l'État du pavillon mais aussi de les suspendre, voire de les supprimer. Le pouvoir de certifier la conformité des navires est un pouvoir réglementaire que seul l'État possède puisqu'il s'agit de formaliser la conformité des navires aux dispositions émises⁶⁷¹. La responsabilité administrative de la société de classification ne peut être retenue dans ce cadre que lorsque le dommage ou la mauvaise exécution causés du fait de son travail est directement lié à l'exercice du service public. Dans ce cas, le tribunal administratif sera, en principe, compétent⁶⁷². Cela étant, l'agrément passé entre l'État et la société de classification peut comprendre des clauses aménageant des procédures de conciliation ou d'arbitrage⁶⁷³.

En cas de « constatation d'un manquement grave ou répété à l'occasion de l'exécution de ses obligations légales, du non respect des règlements afférents aux transports, au travail ou à la sécurité, ou d'un retard important et répété dans l'exécution de ses obligations contractuelles », l'État, en la personne du Ministre des transports, inflige des sanctions administratives à la société de classification qui vont du simple avertissement jusqu'à la radiation de la société⁶⁷⁴.

669 L'article 2 du Code des des Obligations et des Contrats (COC) (éditions de l'Imprimerie officielle de la République Tunisienne, 2001) dispose: « Les obligations dérivent des conventions et autres déclarations de volonté, des quasi-contrats, des délits et des quasi-délits ».

670 Op. cit.

671 M. FERRER: « La responsabilité des sociétés de classification », op. cit, p 348.

672 Le juge administratif tunisien n'étant pas encore saisi dans ce genre d'affaire, nous préférons mettre une réserve quant à sa compétence en la matière.

673 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 495.

674 Article 20 de la loi n° 95-33 du 14 avril 1995 portant organisation des professions de la Marine marchande,

Les sanctions en question ne sont pas l'oeuvre unilatérale du Ministre des transports, elles sont décidées par une commission de discipline qu'il préside et dont la loi fixe la composition à côté des procédures et des délais à suivre avant la prononciation de la sanction⁶⁷⁵.

2) La responsabilité pénale:

Les sociétés de classification sont assimilées en droit tunisien aux sociétés commerciales. L'article 7 du code des sociétés commerciales⁶⁷⁶ dispose que « la société est commerciale soit par sa forme soit par son objet ». La responsabilité pénale des sociétés de classification peut donc être engagée en application de l'article 117 du code des sociétés commerciales. Celui-ci dispose que « le ou les gérants sont responsables individuellement ou solidairement, selon le cas, envers la société ou envers les tiers...des fautes commises dans leur gestion ». Quelle interprétation pouvons nous donner à cette disposition de manière à ce qu'elle s'applique aux sociétés de classification? Autrement dit, quelles infractions pourraient commettre ces organismes pour être soumises aux sanctions prévues par la loi?

Eu égard à la mission de la société de classification, la vérification de l'application des normes de sécurité, on pourrait considérer que la responsabilité pénale des sociétés de classification peut être engagée à la suite de l'implication d'un navire contrôlé par ses soins dans un accident ayant causé des dommages corporels ou environnementaux. Elle serait, ainsi, engagée dans le premier cas pour homicide involontaire et dans le second pour infraction aux règles pénales de l'environnement. Dans les deux cas, l'infraction ne peut qu'être involontaire puisque les prestations des sociétés de classification n'ont pas vocation principale à entraîner des dommages corporels ou environnementaux.

Toute infraction pénale est constituée d'un élément matériel et d'un élément moral. Si l'élément matériel dans le cadre de dommages corporel, de perte de marchandises ou d'atteinte à l'environnement est relativement aisé à démontrer, l'élément moral qui consisterait, dans ce cas là, en l'attention de nuire à autrui en violant manifestement des mesures de sécurité semble non aisé à démontrer. C'est peut être la raison pour laquelle la jurisprudence tunisienne n'a pas encore eu à se prononcer sur la mise en jeu de la responsabilité pénale des sociétés de classification. Celle-ci a, d'ailleurs, rarement été mise en application à travers le monde⁶⁷⁷. En

op. cit, p 731 et suivantes. Aux termes de l'article 2 alinéa 6 de la loi, les sociétés de classification sont considérées comme faisant partie des professions de la Marine marchande.

⁶⁷⁵ Voir les articles 21 et 22 de la loi du 14 avril 1995, op. cit.

⁶⁷⁶ Éditions de l'Imprimerie officielle de la République Tunisienne, 2001.

⁶⁷⁷ M. FERRER: « La responsabilité des sociétés de classification », op. cit, p 379.

cas de dommages, les parties lésées se retournent plus naturellement envers l'armateur du navire qui aurait failli à ses obligations sécuritaires et que l'État du pavillon est dans l'obligation de contrôler, quelque soit la personne ou la partie qu'il engage pour accomplir cet objectif. Il s'agit dans la suite de l'analyse d'évaluer la manière avec laquelle l'État tunisien, État du pavillon, met en oeuvre l'inspection des mesures de sécurité et de sûreté à bord des navires arborant son pavillon (Section 2).

Section 2 : L'effectivité du contrôle par l'État du pavillon :

L'État du pavillon est tenu de veiller à la bonne application des les normes de sécurité relatives à la construction et à l'exploitation des navires et à leur application⁶⁷⁸. « Au regard de la sécurité de la navigation, les navires tunisiens sont soumis, en tout temps, au contrôle de l'Autorité maritime »⁶⁷⁹. Ceci se réalise par le biais d'un contrôle préventif basé notamment sur la délivrance de certificats de sécurité et sur des visites d'inspections (Paragraphe 1). En cas de violation des obligations réglementaires, l'État est investi d'un pouvoir de sanction envers ses ressortissants coupables de l'infraction à la loi ainsi que d'une obligation d'investigation sur les causes de défaillance réglementaire ayant conduit à un accident en mer (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Le contrôle en amont :

Le contrôle préventif ou le contrôle en amont consiste d'une part, en la délivrance de tous les documents dont un navire devrait se prémunir en application des normes internationales et de la législation de l'État du pavillon (A) et d'autre part, en l'exécution de visites d'inspections opérées à bord du navire effectuées par les instances affectées à cet effet (B).

A) La délivrance des titres de sécurité:

L'État exerce son contrôle sur tout navire battant son pavillon par la délivrance de plusieurs types de certificats sans lesquels le navire sera considéré comme un navire sous normes (a). Dans ce cadre, la part consacrée à l'élément humain est non négligeable (b).

a) L'identification des titres de sécurité obligatoires:

L'article 5.1 de la convention sur la haute mer⁶⁸⁰ impose à l' État du pavillon de s'assurer que les règles de sécurité sont effectivement appliqués à bord des navires battant leur pavillon. « L'État doit notamment exercer effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines technique, administratif et social....Chaque État délivre aux navires auxquels il a accordé le droit de battre son pavillon des documents à cet effet ». l'État doit donc veiller à ce que ses navires soient munis de certificats requis et délivrés en application des réglementations et

678 Articles 91, 92 et 94 de la CMB, op. cit.

679 Article 33 du CPANM, op. cit.

680 Op. cit.

qu'ils soient inspectés périodiquement pour vérifier que les mentions portées sur les certificats sont conformes à l'état effectif du navire⁶⁸¹.

La législation tunisienne permet une application de ces obligations à travers l'article 26 du CPANM⁶⁸² qui énumère les certificats requis:

- Il s'agit en premier lieu du permis de navigation⁶⁸³. Celui-ci est délivré exclusivement par l'administration maritime, l'OMMP. Sa durée de validité est fixée au cas par cas et ne peut excéder un an dans tous les cas⁶⁸⁴.

- Il s'agit par ailleurs, du certificat du franc-bord pour les navires de commerce d'une jauge brute égale ou supérieure à 50 tonneaux⁶⁸⁵. La validité de ce document ne peut excéder les cinq ans⁶⁸⁶.

- Le navire portant un pavillon tunisien et effectuant des voyages internationaux doit également posséder les titres de sécurité et de sûreté prévus par les conventions internationales⁶⁸⁷. Ceux-ci sont nombreux et concernent en premier chef les caractéristiques techniques du navire. La convention SOLAS en dresse une liste dont on citera notamment le certificat de sécurité de construction cargo (*Ship safety construction certificate*) valable cinq ans, le certificat de sécurité du matériel d'armement (*Ship safety equipment certificate*) valable deux ans, le certificat de sécurité radio (*Ship safety radio certificate*) valable une année. La convention MARPOL du 2 novembre 1973 pour la prévention de la pollution par les navires⁶⁸⁸, de son côté, exige la délivrance d'un certificat international de prévention de la pollution par hydrocarbures (*International Oil Pollution Prevention certificate*) valable cinq ans⁶⁸⁹. Dans tous les cas, la validité des titres de sécurité expire dès qu'une condition requise pour leur obtention cesse d'être remplie après une avarie grave ou un changement notable dans la structure ou les aménagements du navire⁶⁹⁰. Les conditions requises en question concernent notamment la construction du navire, ses installations électriques, les moyens de

681 Article 217 de la convention sur la haute mer, op. cit.

682 Op. cit.

683 Article 26-1 du CPANM, op. cit.

684 Article 29 al 1 du CPANM, op. cit.

685 Article 26-3 du CPANM, op. cit.

686 Article 29 al 1 du CPANM, op. cit.

687 Article 26-4 du CPANM, op. cit. Le terme « sûreté » a été ajouté par la loi n° 2005-8 du 19 janvier 2005 modifiant le code de la police administrative de la navigation maritime, JORT du 21 janvier 2005, p 196 et suivantes.

688 Entrée en vigueur en Tunisie en vertu de la loi n° 76-15 du 21 janvier 1976 portant adhésion de la Tunisie à la convention internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires, JORT des 20-23 janvier 1976, p 164.

689 Voir annexe I, convention MARPOL, op. cit.

690 Article 29 al 2 du CPANM, op. cit.

sauvetage à bord, les instruments et les documents nautiques ainsi que l'habitabilité, l'hygiène et le service médical à bord⁶⁹¹.

D'autres titres de sécurité concernent d'une manière directe l'élément humain (b).

b) La prise en compte de l'élément humain:

Deux titres de sécurité prennent en compte l'élément humain: les certificats techniques qui ne sont délivrés, en plus d'autres conditions, que s'il existe des conditions de vie et de travail adéquates (1) et les certificats qui concernent directement l'équipage (2).

1) L'intégration de l'élément humain dans les certificats techniques:

Rappelons que l'article 32 CPANM définit les conditions auxquelles doit satisfaire un navire pour obtenir les différents titres de sécurité énumérés par ce code et devant être tenus à bord des navires de commerce tunisien. Parmi ces conditions figurent l'état adéquat de l'habitabilité et de l'hygiène à bord ainsi que l'état du service médical et sanitaire à bord, d'un point de vue tant personnel que matériel⁶⁹². L'évaluation de l'adéquation de ces conditions est laissée aux inspecteurs de l'administration maritime. Ceux-ci procèdent au cas par cas selon le type du navire et le type de voyages auxquels il est destiné⁶⁹³. L'administration tunisienne affirme s'abstenir de délivrer des titres de sécurité à un navire qui ne remplit pas ces deux conditions même dans le cas où les conditions techniques requises sont manifestes⁶⁹⁴.

La prise en compte de l'élément humain est explicite dans d'autres textes de la législation (2).

2) Les titres de sécurité concernant l'équipage:

Tout navire doit avoir à bord un équipage suffisant en nombre et en qualité pour assurer la sécurité de la vie humaine en mer⁶⁹⁵. Cette exigence se traduit, à notre sens, par la délivrance de trois documents: le livret professionnel des gens de mer (2.1), le certificat d'effectif (2.2) et le certificat médical des marins (2.3).

691 Article 32 du CPANM, op. cit.

692 Articles 32-8 et 32-9 du CPANM, op. cit.

693 Entretien avec M. BOUAZIZ, op. cit.

694 Entretien avec M. BOUAZIZ, op. cit. Sans pour autant divulguer les noms des navires concernés, M. BOUAZIZ m'a affirmé que le refus d'octroi de titres de sécurité au motif de non adéquation des locaux affectés à l'habitation des marins ou encore de mauvaise hygiène arrive au moins une fois par an.

695 Article 9 du CTM, op. cit.

2.1) Tout marin embarqué à bord d'un navire battant pavillon tunisien doit posséder un « livret professionnel de gens de mer »⁶⁹⁶ délivré par l'administration maritime⁶⁹⁷. Outre les données concernant son porteur, le livret mentionne toutes les données et événements concernant la carrière du marin tels que l'identification de tout navire sur lequel le marin est engagé, la date et le lieu de son engagement et s'il y a lieu de son licenciement⁶⁹⁸. La possession de livret suppose que le marin a été formé pour le métier nautique qu'il occupe. La nature des diplômes et brevets dont il est titulaire doivent figurer sur le livret⁶⁹⁹. La durée de validité de ce dernier est de cinq ans prolongeable pour la même durée⁷⁰⁰.

2.2) L'effectif des marins embarqués est fixé par l'armateur et soumis à l'approbation de l'autorité maritime. Celle-ci apprécie sa conformité aux règles de sécurité, à la durée du travail et à l'organisation des services à bord⁷⁰¹ et décide d'accorder ou pas un visa d'effectif. La décision de l'autorité maritime, qui doit être fondée⁷⁰², peut faire l'objet d'un recours auprès du Ministre chargé de la marine marchande⁷⁰³. L'administration maritime tunisienne affirme que ce type de recours reste très rare⁷⁰⁴.

2.3) L'inscription d'un marin au registre d'équipage d'un navire faisant des sorties supérieures à 72h est subordonnée à un examen médical⁷⁰⁵ prouvé par un certificat médical dénommé « certificat d'aptitude physique des gens de mer »⁷⁰⁶. Ce dernier est valable pendant une durée ne dépassant pas une année pour les marins de moins de vingt ans et d'une période ne dépassant pas deux ans pour les marins âgés de vingt ans révolus⁷⁰⁷. Dans le cas où la

696 Encore appelé « déclaration d'identité des gens de mer ».

697 Article 6 du Code de travail maritime (CTM).

698 Voir à ce sujet article 7 du CTM, op. cit.

699 Article 6 de l'arrêté du Ministre des transports du 20 février 1991 déterminant la forme, le modèle et la durée de validité du livret professionnel des gens de mer ainsi que la teneur et la forme de la déclaration d'identité des gens de mer, JORT des 1er et 5 mars 1991, p 386.

700 Article 5 de l'arrêté du 20 février 1991, op. cit.

701 Article 33 du décret n° 74-1001 du 16 novembre 1974, relatif à la réglementation du travail à bord, à la fixation des effectifs minimaux et à la répartition des personnels affectés au service du navire, JORT du 19 novembre 1974, p 2505 et suivantes.

702 Article 39 al 1 du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

703 Article 39 al 2 du décret du 16 novembre 1974, op. cit.

704 Entretien avec M. BOUAZIZ, op. cit. Les raisons de la rareté de ce recours sont très probablement dues à la spécificité du monde maritime tunisien: un monde très réduit ou opèrent à peine trois ou quatre armateurs, selon les périodes, et où naviguent à peine une dizaine de navires de commerce. Le contrôle est donc facilement réalisable et les fraudes rapidement remarquées.

705 Article 20 du CTM, op. cit

706 Article 3 de l'arrêté du Ministre des transports du 20 novembre 1990 relatif à l'examen médical des gens de mer, JORT du 30 novembre 1990, p 1834.

707 Article 4 de l'arrêté du 20 novembre 1990, op. cit.

validité du certificat expire au cours d'un voyage, il est considéré valide jusqu'à la fin du voyage.

Par ailleurs, la conformité aux exigences des codes ISM et ISPS est une compétence exclusive de l'administration compétente de l'État du pavillon. A côté des titres de sécurité exigés par la loi nationale en application des conventions internationales, le plan de sécurité du code ISM et le plan de sûreté du code ISPS, que l'armateur est tenu d'élaborer, doivent également être tenus à bord⁷⁰⁸.

L'existence et la validité de l'ensemble des documents exposés dans ce paragraphe sont inspectées lors des visites de contrôle organisées à une fréquence déterminée par le CPANM (B).

B) Les visites d'inspection:

Le CPANM prescrit plusieurs types d'inspections opérationnelles sur les navires battant pavillon tunisien. Celles-ci visent principalement les caractéristiques techniques du navire (a); le contrôle du respect des normes concernant le facteur humain est souvent marginalisé (b).

a) Analyse des différentes visites réglementaires:

Les visites de sécurité ont pour finalité de vérifier que le navire respecte les règles de sécurité en vigueur. D'objets différents, elles interviennent à des périodes différentes de la vie du navire. Les visites sont spécifiées dans les textes de l'OMI⁷⁰⁹ et reprises par les législations nationales Il s'agit de la visite de mise en service (1), de la visite périodique (2), de la visite exceptionnelle (3) et de la visite de partance (4).

1) La visite de mise en service encore appelée visite initiale⁷¹⁰:

Elle concerne tout type de navire. Il s'agit d'un examen approfondi du navire et de son armement à sa sortie du chantier naval. Son but est de confirmer la capacité du bâtiment à naviguer, à transporter des personnes et de la marchandise en toute sécurité et à affronter les périls de la mer. A cette occasion, les inspecteurs vérifient la structure du navire, les machines et le matériel d'armement. Des visites préparatoires sont étalées sur l'ensemble de la période

708 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

709 Règle 7, annexe B du protocole de 1974 de la convention SOLAS, op. cit.

710 Article 34-1 du CPANM, op. cit.

de construction, si le navire est construit en Tunisie. Mises à part les dispositions de la convention SOLAS, il est prescrit⁷¹¹ que cette visite doit également satisfaire à toutes les règles nationales promulguées pour l'application de la convention. La législation tunisienne exige ainsi une visite à sec de la coque⁷¹². Elle précise également que cette visite est prescrite pour tout navire dont les titres de sécurité ont été retirés ou suspendus avant d'être remis en service⁷¹³. Ceci pourrait être le cas lorsque les conditions requises pour l'obtention des titres de sécurité cessent d'être remplies à cause d'une avarie ou d'un changement notable dans la structure ou les aménagements, ou que la côte attribuée au navire par une société de classification est retirée⁷¹⁴. Depuis l'entrée en vigueur du code ISM en Tunisie⁷¹⁵, cette visite comprend également un audit en vue de la délivrance des certificats de conformité au code. La visite de mise en service se termine normalement par la délivrance des certificats de sécurité du navire.

2) La visite périodique:

Au même titre que la visite initiale, la visite périodique porte sur la structure du navire, ses équipements, ses aménagements et ses matériaux. Son objectif est de vérifier si l'état technique du navire est maintenu et qu'il réponde toujours aux exigences légales. Le législateur tunisien précise⁷¹⁶ qu'elle doit être effectuée à flot et que dans ce cas, l'inspecteur chargé de la visite peut exiger le déchargement partiel ou total de la marchandise afin de pouvoir atteindre toutes les parties qu'ils souhaiterait inspecter. L'inspecteur peut, s'il en voit une nécessité, décider que cette visite se fasse en cale sèche. Les intervalles de de la visite périodique sont définis par l'administration maritime, néanmoins le législateur précise que les navires de commerce sont soumis à une visite à sec au moins tous les deux ans⁷¹⁷. Au cours de cette visite, comme au cours de la visite exceptionnelle, l'inspecteur peut demander au capitaine toute assistance qu'il jugera nécessaire.

711 Règle 7 b, annexe B du protocole de 1988 relatif à la convention SOLAS, entré en vigueur le 3 février 2000.

712 Article 34-1 du CPANM, op. cit.

713 Article 34-3 du CPANM, op. cit.

714 Article 29 alinéas 2 et 3 du CPANM, op. cit.

715 En application du décret n° 3050-2005 du 21 novembre 2005, JORT du 2 décembre 2005, pp 3379-3380.

716 Voir article 34-2 du CPANM, op cit.

717 Tous les deux ans au moins s'ils sont à coque métallique, tous les trois ans s'ils sont à coque en bois selon l'article 34-2 alinéa 3 du CPANM, op. cit.

3) La visite exceptionnelle :

Elle intervient dans deux cas: premièrement, lorsque l'autorité maritime juge utile de soumettre un navire donné à une visite de sécurité inopinée⁷¹⁸. La loi ne fixe pas les situations pouvant donner lieu à une visite de ce type mais l'on pourrait imaginer que celle-ci est décidée chaque fois que l'autorité maritime détient des informations concernant des défauts survenues au navire. Deuxièmement, la visite exceptionnelle est prescrite avant la remise en service d'un navire dont les titres de sécurité ont été retirés⁷¹⁹, faute de réunion des conditions requises pour leur obtention⁷²⁰.

4) La visite de partance:

L'article 36, alinéa 1 du CPANM dispose qu'« avant de quitter un port tunisien, tout navire peut être soumis à une visite de partance ». Bien qu'à la lecture de cette disposition on pourrait penser qu'elle concerne tous les navires quels que soient leurs pavillons, l'objet de la visite de partance montre bien qu'elle ne concerne que les navires portant pavillon tunisien puisqu'il s'agit de vérifier la conformité du navire au CPANM et aux règlements en vigueur.

A l'issue de chacune de ces visites, un procès verbal de visite est rédigé. Il mentionne toutes les irrégularités constatées au cours de la visite ainsi que les observations et prescriptions formulées par les inspecteurs et qui doivent faire référence aux dispositions des lois en vigueur⁷²¹. L'autorité maritime interdit ou ajourne, jusqu'à exécution de ces prescriptions, le départ de tout navire défailant à la réglementation⁷²². Sa décision est immédiatement notifiée, par écrit, au capitaine du navire qui doit s'y soumettre au risque de l'intervention des services du port pour empêcher le navire de le quitter⁷²³. S'il y a lieu, l'État de pavillon délivre un titre de sécurité pour chaque objet de contrôle satisfait⁷²⁴.

Il convient à ce stade de l'analyse de s'interroger sur la part d'inspection réservée à l'élément humain dans le cadre de toutes ces inspections (b).

718 Article 34-3, al 1 du CPANM, op. cit.

719 Article 34-3, al 2 du CPANM, op. cit.

720 Voir à ce sujet l'article 29 du CPANM, op. cit.

721 Article 38 du CPANM, op. cit.

722 Article 36 al 3 du CPANM, op. cit.

723 Article 36 al 4 du CPANM, op. cit.

724 Règle 14, alinéa vii, annexe B du protocole précité.

b) La prise en compte de l'élément humain lors des visites:

En dehors de l'inspection de l'existence et la validité des documents dont le navire doit être muni, très souvent les visites ont un caractère très technique⁷²⁵ (1). Des perspectives d'évolution vers une meilleure intégration du facteur humain dans le processus du contrôle à bord sont, tout de même, à noter (2).

1) En dehors de l'inspection de la validité des différents certificats requis pour l'équipage, la pratique du contrôle à bord des navires ne s'intéresse qu'exceptionnellement aux conditions de vie et de travail des marins. Précisément, les inspecteurs examinent les locaux et matériels affectés à la vie et au travail des marins suite à une demande explicite de ces derniers (1.1) ou, en pratique, lorsque le temps accordé à la visite le permet (1.2)

1.1) L'administration maritime désigne une commission d'inspecteurs dans le but d'examiner les conditions de navigabilité ou de sécurité ou encore l'état des locaux affectés à l'habitat des marins, l'hygiène ou les approvisionnements à bord d'un navire donné, lorsqu'elle est saisie d'une réclamation de son équipage⁷²⁶. L'inspection de la réglementation sociale à bord des navires tunisiens n'est donc pas automatique, elle intervient sur requête qui, de surcroît, est assortie de formalités: elle doit être écrite, motivée et signée par un délégué ou par trois membres de l'équipage⁷²⁷. S'il s'avère après inspection que les obligations réglementaires ne sont pas respectées à bord, l'autorité maritime prend les mesures qu'elle estime nécessaires au rétablissement de la situation. Ce type de demande n'est pas fréquent, affirme l'autorité maritime tunisienne⁷²⁸ en fondant cette affirmation sur la seule raison que les conditions de vie et de travail à bord des navires tunisiens sont en règle générale adéquates. Pourtant, ceci n'a pas été le cas, d'après le rapport d'enquête après accident, à bord du navire « Amira I » qui a sombré au large de l'Ukraine⁷²⁹. Un officier⁷³⁰ ayant travaillé à bord avait signalé à l'administration les défauts du navire en la matière mais sa requête, ne remplissant pas les formalités requises, n'a pas été prise en considération. Nous nous demandons également si l'équipage peut saisir la justice dans le cas où les mesures de

725 Entretien avec T. BEN SALAH, op. cit. Ce dernier confirme que l'aspect technique du contrôle par l'État du pavillon n'est pas propre à l'administration tunisienne. Souvent, les inspecteurs maritimes à travers le monde se contentent de vérifier la situation technique du navire.

726 Article 37, al 1 du CPANM, op. cit.

727 Article 73, al 2 du CPANM, op. cit.

728 Entretien avec M. BOUAZIZ, op. cit.

729 Op. cit. Nous reviendrons d'une manière détaillée sur ce rapport d'enquête au cours de la section suivante.

730 M. LAHMAR, entretien précité.

réparation imposées par l'administration ne le satisfassent pas. Difficile d'y répondre étant donné que la loi est muette sur ce point et que la jurisprudence n'a pas eu l'occasion de prononcer.

1.2) Sur un plan pratique, il ressort d'un entretien effectué avec un ancien inspecteur tunisien⁷³¹ que la visite d'inspection dure en moyenne une demie journée. Cette durée, jugée courte par les professionnels, fait que l'aspect technique du navire est mis au coeur de la visite d'inspection. Le procès verbal, rédigé à l'issue, fait apparaître les rubriques suivantes:

- La présence ou l'absence des titres de sécurité.
- La présence des documents devant être conservés à bord tels que les cartes et documents nautiques, le journal médical, le registre des hydrocarbures s'il y a lieu⁷³².
- L'état du matériel d'armement tels que les radars ou les sondeurs acoustiques.
- La présence à bord et l'état du matériel de lutte contre les incendies.
- La présence à bord et l'état du matériel de sauvetage.
- La présence à bord et l'état du matériel de lutte contre la pollution.
- La validité des brevets de compétence du capitaine et des marins.
- L'état des locaux, équipements et matériels affectés à l'équipage n'est évoqué que si les inspecteurs achèvent le contrôle technique avant le terme et qu'il reste du temps pouvant y être consacré. On imagine que la probabilité de s'entretenir avec les marins sur les conditions dans lesquelles ils vivent et travaillent est, dès lors, à exclure⁷³³.

La carence dans le contrôle du facteur humain n'est pas spécifique à la Tunisie. Il est généralement admis que l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires est rare et dérisoire⁷³⁴. Ceci est notamment dû à la courte durée du contrôle; celui-ci empiète sur le temps de l'activité commerciale du navire. La tendance à penser automatiquement aux défaillances techniques comme cause des accidents maritimes y joue également, sans doute. Malgré les nombreux exemples montrant l'implication forte de l'élément humain dans les accidents en mer⁷³⁵, la culture d'inspection est encore majoritairement technique. Cette constatation est à nuancer dans la mesure où des évolutions ont été constatées (2).

731 T. BEN SALAH, *op. cit.*

732 La liste des papiers de bord est dressée par l'article 6 du Code de commerce maritime CCM.

733 Conclusion confirmée par T. BEN SALAH, *op. cit.*

734 Voir à ce propos: R. CUISIGNIEZ: « La réglementation de sécurité à bord des navires marchands », *op. cit.*, p 78 et suivantes.

735 Voir supra: Introduction.

2) Les évolutions réalisées dans le domaine ne sont pas l'oeuvre de la Tunisie mais du législateur français, pionnier en la matière. Leur étude permet de servir d'exemple à suivre. En France la loi n° 96-151 du 26 février 1996⁷³⁶ et le décret n° 99-489 du 7 juin 1999⁷³⁷ instaurent un second corps de contrôle en matière maritime, les inspecteurs du travail maritime⁷³⁸. Ils s'agit d'officiers et fonctionnaires relevant du Ministère chargé de la mer⁷³⁹. Ils ont comme mission d'assurer le contrôle de la législation du travail maritime, de constater les infractions à celles-ci; en somme de contrôler les conditions de vie et de travail des personnes employées à bord.

Ce contrôle « social » s'effectue de la manière suivante: l'inspecteur consulte au préalable les informations que détient l'administration maritime sur le navire objet de l'inspection. A bord du navire, l'inspecteur consulte le registre d'heures. La vérification des documents peut se faire dans le cadre d'un entretien avec les navigateurs. A l'issue de la visite, l'inspecteur rédige « un rapport d'inspection du travail maritime ». Il peut également décider de l'inspection du siège de l'armateur à l'issue de laquelle « un rapport de contrôle d'entreprise d'armement est rédigé ».

Ce nouveau type de contrôle pourrait aboutir à des sanctions en cas de constatation d'infractions qui vont d'une simple mise en demeure de conformité à la réglementation jusqu'à l'immobilisation du navire. Le décret du 7 juin 1999 renforce ce nouveau type de contrôle en créant des services d'inspection du travail maritime au sein des directions interdépartementales et des directions départementales des affaires maritimes⁷⁴⁰.

A noter également que les sociétés de classification qui se sont longtemps focalisées sur le contrôle des seules normes matérielles et techniques ont élargi leur champ d'activité à l'inspection des conditions sociales à partir des années 1990⁷⁴¹. La tendance s'est confirmée avec l'adoption du code ISM. Seulement, leur intervention ne concerne que l'organisation du travail en relation avec la gestion de la sécurité. Aucune de leurs études ne concerne directement les conditions de vie et de travail à bord⁷⁴². Elles estiment que les armateurs sont

736 Loi relative aux transports, Journal officiel de la République Française (JORF) n° 49 du 27 février 1996, p 3094 et suivantes.

737 Décret pris en application de l'article L. 742-1 du code du travail et relatif à l'inspection du travail maritime et à la répartition des compétences au sein des services déconcentrés des affaires maritimes, JORF n° 134 du 12 juin 1999, p 8632 et suivantes.

738 Voir Titre VIII de la loi du 27 février 1996, op. cit.

739 Article 25 de la loi du 27 février 1996, op. cit.

740 Article premier de la loi du 27 février 1996, op. cit.

741 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op cit, p 359.

742 F. LILLE et R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 239.

les seuls maîtres en la matière. Mais dans la mesure où en Tunisie, les sociétés de classification n'interviennent que lors de l'inspection du franc-bord, l'inspection des conditions de vie et de travail des marins reste une affaire nationale. La mise en pratique stricte de la législation sociale en prévention des accidents de mer devrait faire partie des préoccupations de l'administration maritime tunisienne dans le futur. La suite de l'étude montrera que cette constatation est également souhaitable quant à l'application des règles de contrôle en aval des règles sociales (Paragraphe 2).

Paragraphe 2 : Le contrôle en aval :

Le non-respect des règles de sécurité et de sûreté maritimes induit généralement la survenance d'accidents. Les États maritimes se sont dotés en conséquence d'une législation dans le but de réprimer les infractions à la loi. Il s'agira d'analyser la législation tunisienne y correspondant (A). De surcroît, l'État du pavillon est tenu d'effectuer une enquête après chaque survenance d'accident afin d'identifier les causes de ce dernier et d'en tirer les conséquences. Il s'agira en second lieu de voir la pratique de l'administration maritime tunisienne en la matière (B).

A) Les compétences répressives:

Le législateur tunisien a établi un arsenal juridique pour la répression de l'infraction en matière maritime se fondant, outre le CTM, sur le code disciplinaire et pénal maritime CDPM⁷⁴³. Qu'elles soient infligées à l'équipage ayant failli aux règles obligatoires (a) ou à l'armateur négligeant les normes de sécurité exigées (b), la nature des peines infligées aux infracteurs de la loi par les textes cités, semble dérisoire par rapport à l'enjeu sécuritaire.

a) L'incrimination de l'équipage:

Les membres de l'équipage peuvent être incriminés pour des actions ou des omissions qu'ils ont commises ou auxquelles ils ont participé et qui auraient affecté la sécurité (1) ou la sûreté (2) à bord.

743 Op. cit.

1) En matière de sécurité, des sanctions sont prévues par la loi en cas d'abordage (1.1), de pollution (1.2) ou de fautes disciplinaires (1.3)

1.1) L'article 11 de la convention de 1958 de la convention sur la haute mer⁷⁴⁴ et l'article 97 de la CMB⁷⁴⁵ disposent que les autorités judiciaires et administratives de l'État du pavillon sont compétentes en cas d'abordage ou tout autre incident de navigation maritime en haute mer qui engage la responsabilité pénale du capitaine ou de tout autre membre du personnel du navire. En harmonie avec cette disposition, le droit tunisien inflige une sanction pénale au capitaine qui se rend coupable d'une infraction aux règles prescrites pour prévenir les abordages⁷⁴⁶. Dans ce cas, il est puni d'une amende de 200 DT et d'un emprisonnement de deux mois, ou de l'une des deux peines. La sanction s'aggrave en cas de négligence qui cause effectivement un abordage ou un échouement ayant engendré des dégâts pour le navire ou la cargaison. Dans tous les cas, la peine atteint au maximum une amende de 600 DT et un emprisonnement de deux ans ou l'une des deux peines⁷⁴⁷. Nous y reviendrons ultérieurement.

1.2) En matière d'infraction aux règles antipollution, les compétences répressives de l'État sont prévues par l'article 217 de la CMB. A l'issue d'une enquête révélant les causes et les responsabilités pour la pollution causée par un navire portant son pavillon, l'État engage « des poursuites du chef de l'infraction présumée s'il est convaincu de disposer de preuves suffisantes pour ce faire ». Il applique pour ceci ses lois internes qui « doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions en quelque lieu que ce soit ». En droit tunisien, la pollution s'entend par « toute introduction directe ou indirecte d'un polluant biologique, chimique ou physique dans l'environnement »⁷⁴⁸. Le juge tunisien joue un rôle important en matière de la répression de la pollution maritime et se caractérise par la rapidité du jugement notamment dans le cas où le navire pollueur est étranger⁷⁴⁹. Il est même allé à

744 Op. cit.

745 Op. cit.

746 Article 79 du CDPM, op. cit.

747 Article 80 du CDPM, op. cit.

748 Article 2 de la loi n° 88-91 du 2 août 1988 portant création d'une agence nationale de la protection de l'environnement, JORT du 2 août 1988, p 1102 et suivantes.

749 Le PV de pollution établi par l'autorité compétente, l'Agence nationale de la protection de l'environnement, est étudié par le juge dans les quatre jours suivant sa mise à disposition au tribunal compétent lorsque le pollueur est un navire étranger. Le délai peut aller jusqu'à quatre mois lorsque le navire pollueur porte le pavillon tunisien. Voir à ce sujet: A. EL MALKI: « Le droit pénal maritime et la propriété des navires », mémoire de fin d'études, Institut supérieur de la Magistrature, Tunis, 2005 (en arabe littéraire).

condamner à une peine d'emprisonnement l'armateur, personne morale, d'un navire pollueur⁷⁵⁰. Quoique controversé⁷⁵¹, ce type de décision montre que le juge tunisien soutient l'action du contrôle répressif de l'État du pavillon. Nous reviendrons d'une manière plus détaillée sur la pollution maritime en Tunisie dans un prochain chapitre.

1.3) Les infractions disciplinaires sont du ressort exclusif de « L'État qui a délivré un brevet de commandement ou un certificat de capacité ou permis » autrement dit, l'État du pavillon⁷⁵². Le CDPM a désigné le capitaine du navire comme étant le responsable de la constatation des infractions et au « maintien de l'ordre, la sécurité des personnes embarquées, du navire ou de la cargaison »⁷⁵³. La loi l'autorise à employer tout moyen de coercition qu'il juge utile en réponse aux fautes, crimes et délits commis à bord⁷⁵⁴. Les peines qu'il peut prescrire vont du blâme en cas de faute légère telle que la désobéissance⁷⁵⁵ jusqu'à l'emprisonnement disciplinaire en cas de faute grave telle que la négligence dans un service de quart⁷⁵⁶. Les délits et crimes sont pris en charge à terre, par les juridictions de l'ordre commun. Le capitaine ne dispose pas d'immunité judiciaire et est, certainement du fait de son statut, soumis à des sanctions pénales plus conséquentes que celles infligées au reste de l'équipage. Il est ainsi emprisonné d'un à deux ans en cas d'abandon de poste⁷⁵⁷ et de cinq ans d'emprisonnement ou d'une amende de 300 DT en cas d'utilisation de violence à bord⁷⁵⁸. En dehors de la peine prononcée par les juridictions de droit commun, l'administration maritime peut infliger au capitaine une sanction disciplinaire⁷⁵⁹.

Sachant que l'un de ces actes incriminés peut amener, à lui seul, à la perte du navire, de la cargaison et des personnes à bord, il est souhaitable que les peines soient plus dissuasives car que représente la somme de 300 DT, à titre d'exemple, devant le risque sur la sécurité de l'expédition encourt en cas de violence à bord? Nous y reviendrons également. Les peines renforcées en cas de violation des règles de sûreté (2) mériteraient également, à notre sens, une révision.

750 Décision du tribunal cantonal de Bizerte, n° 20329 du 23 février 1989.

751 Voir à ce sujet: S. DHAOUI: « Le rôle du juge dans la protection de l'environnement », journal de la jurisprudence et de la législation, n°8, octobre 1996, Tunis, p 254 (en arabe littéraire).

752 Article 97 al 2 de la CMB, op. cit.

753 Article 3, al 1 du CDPM, op. cit.

754 Article 3, al 2 du CDPM, op. cit.

755 Article 7 du CDPM, op. cit.

756 Article 10 du CDPM, op. cit.

757 Article 29 du CDPM, op. cit.

758 Article 31, al 2 du CDPM, op. cit.

759 Article 14 du CDPM, op. cit.

2) En matière de sûreté:

L'État du pavillon est compétent quant au passagers clandestins (2.1), aux stupéfiants transportés à bord (2.2) ainsi qu'aux actes criminels commis à bord (2.3).

2.1) L'État du pavillon a la responsabilité de recevoir et de gérer le cas des passagers clandestins découverts à bord d'un navire portant son pavillon. L'autorité chargée des procédures en la matière est le directeur de la sûreté nationale, ou son représentant⁷⁶⁰, qui se charge de renvoyer la personne dans son État d'origine⁷⁶¹ et de sanctionner tout ressortissant ayant facilité cette action illégale. La peine initialement arrêtée pour ce type d'infractions aux règles de sûreté consistait en une amende de 300 DT et d'un emprisonnement de six mois, ou de l'une de ces deux peines⁷⁶². Le texte a trouvé application dans la jurisprudence à plusieurs reprises: les personnes accusées d'avoir facilité le passage clandestin se sont vues infliger des peines allant de huit mois⁷⁶³ à un an d'emprisonnement⁷⁶⁴. La sanction a été sensiblement renforcée en 2004⁷⁶⁵: Quiconque aura facilité ou contribué à faciliter le passage clandestin d'une personne est puni de trois ans d'emprisonnement et d'une amende de 8000 DT. La personne ayant transporté clandestinement une autre personne, par quelque voie de transport que ce soit, est passible d'une amende de 12 000 DT et de cinq ans d'emprisonnement⁷⁶⁶. Nous y reviendrons également.

2.2) En vertu de l'article 4 de la convention des Nations Unies contre le trafic illicite de stupéfiants et de substance psychotropes⁷⁶⁷ transposée dans le droit interne tunisien⁷⁶⁸, l'État du pavillon est compétent pour les infractions d'expédition, de vente, d'importation ou d'exportation de stupéfiants de toute substance commises à bord d'un navire battant son pavillon. Il doit, à ce titre, prendre « les mesures appropriées en vue de s'assurer que les

760 Article 67, alinéa 4 du CDPM, op. cit.

761 Voir les différentes mesures à suivre dans les articles 70 et suivants du CDPM, op. cit.

762 Article 76 du CDPM, op. cit.

763 Arrêt de la cour d'appel de Nabeul n° 65892 du 6 mai 2002.

764 Arrêt de la cour d'appel de Sfax n° 98258 du 10 mai 2002/ Arrêt de la cour de cassation n° 30067 du 9 janvier 2003.

765 En application de la loi n° 2004-6 du 3 février 2004, modifiant et complétant la loi n° 75-14 mai 1975, relative aux passeports et aux documents de voyage, JORT du 6 février 2004, p 252 et suivantes.

766 Les sanctions établies par la loi du 3 février 2004 ont également été appliquées à plusieurs reprises. A titre d'exemple: arrêt de la cour d'appel de Sfax n° 101 235 du 9 octobre 2008, arrêt de la cour d'appel de Tunis n° 85 672 du 11 avril 2009. On y reviendra.

767 Conclue à Vienne le décembre 1988.

768 En application de la loi n° 90-67 du 24 juillet 1990 portant ratification de la Convention des Nations-Unies contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, JORT du 24 juillet 1990, p 978.

moyens de transport exploités par des transporteurs commerciaux ne servent pas à la commission des infractions » de transport de stupéfiants⁷⁶⁹. Il va de soi que le contrôle de l'application des règles de sécurité et de sûreté que l'État du pavillon exerce systématiquement à bord des navires battant son pavillon rentre dans ce cadre. L'État doit exiger des transporteurs commerciaux de prendre « des précautions raisonnables » pour empêcher que leurs moyens de transport ne servent à la commission d'infractions⁷⁷⁰. La politique de sûreté exigée par l'armateur dans le cadre du code ISPS pourrait être considérée comme étant des précautions raisonnables dans le sens où elle est, comme on l'a vu précédemment, assez pointue sur la prévention d'actes criminels. D'ailleurs, la convention ajoute que parmi les précautions à prendre, celle de « former du personnel qui soit à même d'identifier les envois ou les personnes suspects »⁷⁷¹. Par ailleurs, conscients de la gravité que pourrait avoir le trafic de stupéfiants pour la sûreté internationale, les rédacteurs de la convention appellent les États du pavillon à coopérer « en vue de mettre fin au trafic illicite par mer »⁷⁷² par l'échange d'informations et de preuves sur les navires facilitant ce trafic⁷⁷³.

2.3) Le capitaine qui détourne un navire dans une intention criminelle, fait fausse route ou détruit tout ou partie de la cargaison ou équipement à bord est puni de dix ans de travaux forcés⁷⁷⁴. La peine est réduite à deux ans d'emprisonnement et à une amende de 100 DT lorsque l'auteur de l'infraction est un membre de l'équipage autre que le capitaine⁷⁷⁵. Ceci semble, encore une fois, dérisoire quant au risque que pourrait constituer par exemple le détournement d'un navire; risque pour la sûreté, la sécurité et l'environnement. Il est donc requis que les peines aillent de pair avec l'enjeu sécuritaire et économique que représente une expédition maritime. La révision de la législation dans ce sens incitera tous les protagonistes à prendre en considération cet enjeu. Cette révision est impérieuse, le caractère minime des sanctions infligées à l'armateur le confirme (b).

769 Article 15, premier alinéa de la convention contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, op. cit.

770 Article 15, alinéa 2 de la convention contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, op. cit.

771 Article 15, alinéa 2, a, i) de la convention contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, op. cit.

772 Article 17, premier alinéa de la convention contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, op. cit.

773 Article 17, alinéas 2, 3 et 4 de la convention contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, op. cit. On y reviendra.

774 Article 39 du CDPM, op. cit.

775 Article 41 du CDPM, op. cit.

b) Le caractère dérisoire des sanctions destinées à l'armateur:

La négligence des règles qui régissent les conditions de vie et de travail à bord (1), ainsi que des règles d'immatriculation du navire (2) est condamnable par les textes de loi tunisiens.

1) L'infraction aux règles régissant les conditions de vie et de travail des marins: L'armateur qui ne se conforme pas à une ou à des dispositions gérant les conditions de vie et de travail des marins, est puni d'une amende de 300 DT pour chaque infraction constatée⁷⁷⁶. La peine est portée au double en cas de récidive dans l'année⁷⁷⁷. Ces dispositions rendent compte de la non prise en considération, par le législateur tunisien, du rôle prépondérant du facteur humain dans la survenance de plusieurs catastrophes maritimes à travers le monde, devenues très médiatisées du fait de l'ampleur de leur dégâts⁷⁷⁸. Les sanctions non dissuasives appliquées aux armateurs dont les navires sont en deçà des normes sécuritaires ne sont pas dissuasives. Leur manque de rigueur constitue en conséquence un encouragement aux armateurs les moins scrupuleux à opérer sous normes dans la mesure où le gain résultant de l'exploitation sous normes est nettement plus important que le montant des sanctions. La jurisprudence tunisienne n'a pas eu à se prononcer sur des affaires de ce genre⁷⁷⁹. Il ne s'agit pas là d'une particularité tunisienne. Malgré l'intérêt, de plus en plus accru, accordé au facteur humain dans la législation internationale⁷⁸⁰, la pratique, nous l'avons constaté à plusieurs endroits, relève l'intérêt premier pour le facteur technique tant au niveau du contrôle qu'au niveau des sanctions. Par ailleurs, la particularité économique du marin tunisien⁷⁸¹ pourrait réduire l'éventualité de saisir la justice contre son employeur.

2) A l'occasion de l'immatriculation du navire, l'armateur tunisien, on l'a vu, est tenu au respect de plusieurs prescriptions. Celles-ci tiennent aux conditions de propriété et de l'immatriculation du navire (2.1) ainsi qu'aux titres de sécurité dont il doit disposer (2.2). Enfreindre l'une de ces prescriptions conduit à infliger à l'armateur une sanction pécuniaire dans la majeure partie des cas, assortie d'une peine d'incarcération dans certains cas.

776 Article 96, al 1 du CDPM, op. cit.

777 Article 96, al 3 du CDPM, op. cit.

778 Une liste de ces événements est dressée dans l'ouvrage de Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 354.

779 Information issue d'un entretien avec Me A. REBHI, Tunis, le 20 février, 2009, réactualisé.

780 L'adoption du code ISM en est le meilleur exemple.

781 Rappelons que le marin tunisien est rémunéré en moyenne cinq fois le salaire moyen tunisien.

2.1) Il est délivré un acte de nationalité à chaque navire. Ce titre est strictement réservé au navire pour lequel il a été délivré et ne pourrait être utilisé pour un autre⁷⁸². L'armateur ayant vendu ou perdu son navire est tenu de rapporter l'acte de nationalité à l'administration maritime de son port d'attache⁷⁸³. Il doit également signaler toute modification des caractéristiques⁷⁸⁴ et selon les circonstances son souhait de démanteler⁷⁸⁵ son navire à l'autorité maritime. Le non respect d'une de ces mesures rend l'armateur passible d'une amende allant de 1000 à 2000 DT⁷⁸⁶. Si on prenait le cas des modifications des caractéristiques d'un navire et en supposant que cette modification concerne les locaux affectés au repos de l'équipage, on peut imaginer qu'un armateur non scrupuleux préférerait payer une amende d'un maximum de 2000 DT plutôt que dépenser des sommes beaucoup plus importantes dans le rétablissement de la conformité de son bien aux normes, même si la sécurité du navire dépend d'un équipage non fatigué. Encore une fois, les peines devraient aller de pair avec l'enjeu sécuritaire.

2.2) Tout navire tunisien doit posséder un titre de navigation, un certificat de franc-bord ainsi que les titres de sécurité et les certificats prévus par les conventions internationales⁷⁸⁷. L'absence des titres de sécurité ou leur non validité soumet l'armateur du navire au paiement d'amende allant de 500 à 2000 DT⁷⁸⁸. Cette disposition, également, nécessite un arrêt. Un navire dépourvu de titres de sécurité ou dont les titres sont périmés ne répond pas aux obligations édictées par les normes de sécurité et de sûreté et est, par conséquent, un navire sous normes. Pourtant, la peine que son armateur encourt est négligeable en comparaison avec le risque que peut constituer ce navire pour la sécurité des personnes embarquées, de la cargaison et de l'environnement marin.

L'intervention du législateur tunisien pour mettre en cohérence ces peines avec l'enjeu sécuritaire est nécessaire et constituera un moyen de prévention aux infractions à la loi, objectif également sollicité de la pratique des enquêtes engagées à la suite de la survenance d'accident en mer (B).

782 Article 13 du CPANM, op. cit.

783 Op. cit.

784 Article 16 du CPANM, op. cit.

785 Article 18 du CPANM, op. cit.

786 Article 73 du CPANM, op. cit.

787 Article 26 du CPANM, op. cit.

788 Article 77 du CPANM, op. cit.

B) L'enquête après accident:

En dépit de la gestion réglementaire et opérationnelle des avaries maritimes, sujet de futures analyses, il revient à l'État du pavillon d'enquêter sur les causes ayant conduit à l'avarie, obligation inscrite dans divers textes internationaux et reprise par la législation tunisienne (a).

Une étude de cas permettra d'en éclairer la mise en oeuvre (b).

a) Les principes régissant l'enquête après accident:

Plusieurs textes de droit international font peser sur l'État du pavillon l'obligation d'ouvrir une enquête après chaque accident survenant à un navire portant son pavillon (1) au cours de laquelle le concours d'autres États est recommandé (2).

1) L'obligation d'ouvrir une enquête à la suite de tout incident maritime est un principe sur lequel plusieurs textes s'accordent. Il en est ainsi par exemple de l'article 94.7 de la CMB⁷⁸⁹, de l'article 21 de la convention SOLAS⁷⁹⁰, de l'article 12 de la convention MARPOL⁷⁹¹ et de l'article 2 de la convention n° 147 de l'OIT⁷⁹². Il ressort de la lecture de ces textes, que l'enquête visée consiste en une investigation technique ciblant les causes réelles et factuelles ayant conduit à la survenance du sinistre. Son objectif n'est pas d'identifier les responsables mais d'établir les circonstances et de rechercher les causes de l'incident en vue d'en tirer tous les enseignements possibles pour accroître la sécurité et la sûreté maritimes du réseau de transport. Trois conditions doivent être réunies pour l'ouverture de l'enquête: L'implication de l'État du pavillon, la survenance de dommages et l'exécution de l'enquête par des personnes compétentes.

- L'implication de l'État du pavillon: Il ressort de l'analyse des différentes conventions citées, que l'État doit avoir un lien avec le navire mis en cause même si les expressions utilisées au sein de ces conventions pour exprimer ce lien divergent. La CMB parle de navire « battant son pavillon », la convention de SOLAS parle de navire dont l'État a « la responsabilité », la convention n° 147 de l'OIT parle de navire « immatriculé sur son territoire ». En somme l'État ouvre une enquête lorsqu'un navire portant son pavillon est impliqué dans un incident maritime.

789 Op. cit.

790 Op. cit.

791 Op. cit.

792 Op. cit.

- La survenance de dommages: L'incident en question doit avoir causé des dommages aux personnes, aux biens ou à l'environnement. L'accident doit avoir « coûté la vie ou occasionné de graves blessures à des ressortissants d'un autre État »⁷⁹³ ou causé des blessures ou perte de vie humaine à bord du navire⁷⁹⁴ ou encore des « dommages importants à des navires ou installations d'un autre État »⁷⁹⁵. Les dommages survenus à l'environnement sont évoqués, outre la CMB, dans la convention MARPOL qui appelle les États à ouvrir des enquêtes pour les incidents ayant des conséquences néfastes pour le milieu marin⁷⁹⁶.
- « Les enquêtes doivent être menées par ou devant une ou plusieurs personnes dûment qualifiées »⁷⁹⁷. Il s'agit d'inspecteurs possédant les qualités techniques leur permettant d'accomplir à bien leur mission. Ce sont généralement d'anciens navigateurs devenus fonctionnaires de l'administration maritime. Ils sont amenés à se déplacer au lieu où le dommage est survenu. Il s'agit en Tunisie des officiers principaux de la marine marchande⁷⁹⁸.

Les rapports d'enquêtes rédigés à l'issue des investigations contiennent des informations quant aux circonstances de l'accident et aux facteurs ayant mené à sa survenance, aux caractéristiques du navire, à la qualification et aux conditions de vie et de travail des marins. La synthèse du rapport, sans pour autant désigner les responsables de l'accident, affaire laissée aux juridictions, met le doigt sur les défaillances techniques, humaines ou de gestion.

Dans le cadre de ces enquêtes, les États sont invités à coopérer et à échanger les informations et les renseignements pour arriver à l'examen le plus performant possible du sinistre (2).

2) La coopération entre les États maritimes en matière d'enquête après-accidents: L'OMI est l'auteur de plusieurs recommandations dont l'objectif est d'inciter les États maritimes à coopérer dans le cadre des enquêtes après-accidents notamment si l'accident a causé des sinistres à des espaces maritimes, navires ou personnes ressortissants de plusieurs États. Dans ce cadre, la mise en place d'une procédure coordonnée est suggérée et « l'État ayant d'importants intérêts en cause » a la possibilité d'interroger des témoins ressortissants

793 Article 94. 7 de la CMB, op. cit.

794 Article 2 de la convention de l'OIT n° 147, op. cit.

795 Article 94.7 de la CMB, op. cit.

796 Convention MARPOL, annexe 1, règle 11, op. cit.

797 Article 94.7 de la CMB, op. cit.

798 Voir titre II, chapitre I du décret du 1er novembre 1999, op. cit.

d'un État tiers et d'obtenir des photographies ou tout autre type de pièce de conviction⁷⁹⁹. Cette coopération est renforcée par l'intervention du centre de sécurité maritime de l'OMI qui aura comme charge d'examiner les rapports d'enquêtes envoyés par les États du pavillon et de recommander les mesures à prendre pour éviter de pareils sinistres dans le futur⁸⁰⁰. Ceci fût le cas pour le rapport d'enquête établi à la suite de l'accident du navire tunisien « Jerba » dans les eaux territoriales françaises, établi en coopération entre les deux États⁸⁰¹. Parmi les facteurs qui ont contribué à la survenance de l'accident, les enquêteurs ont souligné une « possible erreur de manoeuvre de vanne »⁸⁰².

Enfin, dans le but de faciliter la tâche aux États du pavillon et d'harmoniser leur travaux dans le cadre des enquêtes impliquant des navires battant leurs pavillons, l'OMI a adopté un Code pour la conduite des enquêtes après événement de mer⁸⁰³. Toutefois, ne constituant pas un dispositif contraignant, l'application de l'ensemble de ces textes repose sur la bonne volonté des États du pavillons impliqués. L'harmonisation des procédures d'investigation est loin d'être une réalité⁸⁰⁴.

b) Étude de cas:

Une enquête après accident a été ouverte à la suite du naufrage du navire « Amira I »⁸⁰⁵ sur une décision du ministre des transports du 9 janvier 2003. La décision identifie les membres de la commission d'investigation, l'objet et la durée de sa mission. La commission d'inspection est composée d'un président, d'un rapporteur et de quatre membres ayant tous la qualité inspecteurs maritimes. Le travail d'investigation a pour but de rassembler toutes les preuves, pièces et entretiens susceptibles d'éclairer les événements et de présenter le rapport d'investigation dans un délai d'un mois au maximum. Le navire « Amira I », portant pavillon tunisien, avait sombré le jour même au large de l'Ukraine. Tout l'équipage avait péri⁸⁰⁶.

Dans l'impossibilité d'effectuer une enquête nautique sur les équipements et appareils du

799 Voir la résolution A. 637(16) de 1989: « Coopération lors des enquêtes sur les accidents de mer ».

800 Voir la résolution A.322 de 1975: « Enquête à mener en cas d'accident de mer ».

801 L'accident a eu lieu le 24 janvier 2002. Le rapport d'enquête est consultable sur le site du Bureau d'enquête après-accident en France (BEAmer): www.beamer-france.org/

802 Voir Rapport d'enquête sur l'accident du navire Jerba, op. cit, p 28.

803 En application de sa résolution du 27 novembre 1997.

804 Voir à ce sujet: Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 466 et suivantes.

805 Op. cit.

806 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 2.

navire étant donné que celui-ci a sombré, l'enquête effectuée dans le cadre de cette affaire est composée d'une analyse des documents susceptibles de révéler l'état dans lequel était le navire perdu (1) ainsi que de divers entretiens (2).

1) L'analyse des documents :

Au siège de l'armateur, la commission a inspecté les conditions du travail du personnel et a demandé une copie de plusieurs documents concernant le navire et provenant de la société l'ayant classé, le *Bureau Veritas*, de l'entreprise de d'entretien et de réparation *Socomena* ainsi que de l'autorité maritime de *la Goulette*⁸⁰⁷. L'analyse des documents laisse apparaître les points suivants:

- Le navire, âgé de 28 ans le jour de l'incident, appartenait à l'origine à un armateur grec. Acheté par l'armateur tunisien « Amira », il a été autorisé à porter le pavillon tunisien en date du 26 septembre 2001⁸⁰⁸.

- La coque et les équipements du navire nécessitaient plusieurs réparations. Celles-ci ont été effectuées entre le 12 mars 2001⁸⁰⁹ et le 2 janvier 2002 au siège de l'entreprise d'entretien et de réparation au port de *Menzel Bourguiba*, sous le contrôle de la société de classification. A l'issue des réparations, le navire, en possession de tous les certificats exigés par la réglementation en vigueur était autorisé à naviguer⁸¹⁰.

- Au cours de son exploitation le navire avait été contrôlé dans le cadre du contrôle par l'État du port à plusieurs reprises. Seule une inspection effectuée au port de *Las Palmas* aux îles *Canaries*, en mai 2002, révélait une usure dans la structure du navire. A l'issue de cette inspection le navire a subi des vérifications de l'épaisseur de sa coque sous le contrôle de la société de classification qui s'est contentée de cette opération.

- Lors d'une visite de contrôle exceptionnelle effectué par l'État du pavillon en date du 28 mai 2002, le navire a obtenu un titre de navigation valable pour sept mois⁸¹¹.

- L'entreprise d'armement « Amira » qui n'était propriétaire que du navire en question, l'a affrété à temps pour le compte de la société *Coda Shipping LTD*. Celle-ci l'affectait au transport du charbon entre la Turquie et l'Ukraine. Le contrat d'affrètement à temps permettant au fréteur, ici l'entreprise d'armement « Amira », de garder la gestion nautique du navire⁸¹².

807 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 6.

808 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 11.

809 A cette date l'acheteur tunisien du navire était en possession d'un titre provisoire de nationalité.

810 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 11.

811 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 12.

812 Voir à ce sujet: P. BONASSIES, Ch. SCAPEL: « Droit maritime », op. cit, p 257 et suivantes.

L'équipage embarqué sur le navire en question était majoritairement composé de marins tunisiens. Les marins étrangers étaient originaires de trois pays: le Maroc, la Turquie et l'Azerbaïdjan. Ces derniers avaient été embarqués au mois d'août 2002 par manque de marins tunisiens⁸¹³.

2) Plusieurs entretiens ont été effectués avec différentes personnes susceptibles d'éclairer les circonstances du sinistre. Il s'agissait du représentant de l'armateur (2.1), du représentant de l'autorité maritime à la région maritime de *la Goulette* (2.2), du représentant de l'entreprise *Socomena* (2.3), des marins ayant été embarqués auparavant à bord du navire (2.4) et enfin les familles des marins victimes (2.5).

2.1) Lors d'un déplacement au siège de l'armateur, les membres de la commission d'investigation ont interrogé le représentant de l'armateur sur l'exploitation commerciale du navire, l'état technique de sa coque et de ses équipements et les circonstances du sinistre. Il ressort de l'entretien qu'en date du 2 janvier 2003, soit une semaine avant la perte du navire, le capitaine a notifié à l'entreprise de l'armement que lors d'un contrôle par l'État du port en Ukraine, des déficiences quant à la ligne de charge ont été notifiées. En date du 7 janvier, le capitaine, alors en mer, informe l'entreprise d'armement des mauvaises conditions météorologiques et d'une fuite de gaz au niveau de la machine que les officiers mécaniciens sont en train de réparer. Le 8 janvier la situation semblait s'améliorer, d'après les propos du capitaine, dans la mesure où les conditions météorologiques se sont améliorées et que le problème de fuite de gaz a été réparé⁸¹⁴. Mais le lendemain le capitaine a envoyé un appel au secours au représentant de l'entreprise d'armement en Turquie. Les services de sauvetage turc et ukrainien se sont dépêchés sur le lieu. Le navire a sombré entre temps.

2.2) L'entretien avec le représentant de l'autorité maritime, effectué dans les bureaux de ce dernier, a révélé que les certificats du navire et de l'équipage étaient en règle à l'exception du titre de navigation qui arrivait à terme le 28 décembre 2002⁸¹⁵.

813 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 17.

814 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 20.

815 Op. cit.

2.3) Il ressort de l'entretien avec le représentant de l'entreprise d'entretien et de réparation du navire que de nouvelles interventions sur la coque du navire étaient prévues⁸¹⁶.

2.4) L'entretien avec le représentant du *Bureau Veritas* a révélé que le navire était classé pour une navigation en haute mer mais n'était pas apte à affronter les eaux glacées. Or le sinistre s'est produit dans les eaux glacées au large de l'Ukraine⁸¹⁷.

2.5) Les entretiens avec les marins ayant auparavant été embarqués à bord du navire concernaient non seulement l'état matériel général du navire mais également les conditions de vie et de travail à bord. Les personnes interrogées étaient unanimes quant au mauvais état général du navire dans la mesure où il s'agissait d'un vieux bâtiment. Plusieurs équipements nécessitaient des entretiens et des réparations régulières, y compris au niveau du moteur. Les locaux et les équipements affectés à l'équipage étaient dans un état misérable, ce qui a poussé les marins interrogés à refuser de remonter à bord⁸¹⁸.

A côté des familles des victimes tunisiennes, la commission a profité de la présence des familles des marins turcs à Tunis et a demandé à s'entretenir avec elles, en présence d'un représentant de l'Ambassade de la Turquie en Tunisie ainsi que d'un représentant du Ministère des affaires étrangères⁸¹⁹. Les marins victimes du sinistre avaient informé leurs familles, par téléphone portable, des conditions de vie et de travail lamentables à bord de « l'Amira I ». Elles rapportent qu'un marin tunisien a quitté le navire le 14 décembre 2002 alors qu'il faisait escale dans un port turc. Un des marins turcs a informé sa famille des problèmes techniques du navire, la veille de son naufrage et qu'il prévoyait, avec certains de ses collègues, le quitter à la prochaine escale⁸²⁰.

Le rapport d'enquête considère « Amira I » comme étant un navire sous normes non seulement d'un point de vue technique mais également quant aux conditions de vie et de travail des marins. De surcroît, le navire ne devait pas opérer dans des eaux glacées puisqu'il n'était techniquement pas apte à affronter la glace. Enfin, les conditions météorologiques ont certainement joué un rôle dans la survenance du sinistre.

816 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 21.

817 Op. cit.

818 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 22.

819 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 5.

820 Rapport d'enquête « Amira I », op. cit, p 25.

Un tel rapport d'enquête pourrait constituer un enseignement aux armateurs et à l'État du pavillon. Les armateurs devraient être conscients de la nécessité d'appliquer la législation sécuritaire technique et sociale. L'État du pavillon quant à lui, devrait mieux prendre en considération les circonstances et les situations dans lesquelles évolue l'élément humain à bord du navire.

Il s'avère de tout ce qui précède, qu'en Tunisie comme ailleurs dans le monde, le contrôle par l'État du pavillon n'a pas été assuré de manière rigoureuse et surtout uniforme de sorte que de nombreux navires sous normes circulent toujours⁸²¹.

Les perspectives d'évolution en faveur d'un contrôle par l'État du pavillon plus performant sont contenues dans l'article V§2 de la convention maritime consolidée de 2006⁸²² qui appelle les parties signataires à établir « un système efficace d'inspection des conditions de vie et de travail maritime ». Par ailleurs, conformément aux règles 5.1.1§4 et 5.1.3 du titre 5, il appartient à chaque État du pavillon de délivrer un certificat international de travail qui atteste, sauf preuve contraire, que la navire a été dûment inspecté par l'État du pavillon et que les prescriptions de la convention consolidée concernant les conditions de travail et de vie⁸²³ ont été suivies dans la mesure certifiée. Une déclaration de conformité devrait également être délivrée. Elle contient les prescriptions nationales donnant effet aux dispositions de la convention. Le contrôle documentaire peut être suivi d'un contrôle opérationnel dans un certain nombre de cas énumérés par la norme A 5.2.1. Il en est ainsi si les documents ne sont pas présentés ou ne sont pas tenus à jour ou le sont d'une manière mensongère ou encore s'il existe de solides raisons ou des motifs raisonnables de croire que les conditions de vie et de travail ne sont pas conformes à la convention. L'exigence de ces conditions préalables au contrôle approfondi laisse penser que les rédacteurs de la convention ont peut être mesuré le poids d'une inspection approfondie automatique en termes de temps et de charge de travail. On regrettera tout de même que la convention n'encourage pas les inspecteurs à s'entretenir avec un ou plusieurs membres de l'équipage; l'entretien a cet avantage de la prise en compte effective de l'état de santé et de fatigue des marins.

Dans tous les cas, lorsqu'il apparaît que les conditions de vie et de travail à bord ne sont pas conformes aux prescriptions de la convention, l'inspecteur devra « immédiatement porter à la

821 A. BRAËN: « La responsabilité d l'État du port en droit maritime canadien », in « L'homme, ses territoires, ses cultures », Mélanges offerts à André-Hubert MESNARD, op. cit, p 22.

822 Op. cit.

823 Seront vérifiés: les certificats médicaux des marins, leur âge, leur qualification, leurs contrats d'engagements, la durée de travail et de repos, le logement, la santé, l'alimentation, la sécurité, la prévention d'accidents, les soins médicaux à bord... Voir norme A5.1.3§1 et annexe A5-I.

connaissance du capitaine du navire les manquements constatés et les délais dans lesquels il devra y être remédié⁸²⁴. Encore faut-il que les États membres à la convention l'appliquent correctement.

Dans l'état actuel des choses, le rôle de l'État du pavillon en matière de contrôle connaît une dilution continue dans la majeure partie des États maritimes. Les pavillons de complaisance s'épanouissent en dépit des pavillons traditionnels pour qui l'étendue de l'armement national représente une valeur importante pour tout État souverain. La nécessité de se substituer à l'État du pavillon pour inspecter l'application des règles de sécurité et plus tard de sûreté sur les navires s'imposait. Celle-ci a nécessité l'apparition de nouveaux acteurs dont la structure et l'intérêt à réaliser ce contrôle diffèrent sensiblement mais dont l'intervention a durci les exigences sécuritaires, y compris pour les conditions de vie et de travail des marins (Chapitre 2).

824 Règle A7/167 de la convention maritime consolidée de 2006.

Chapitre 2 : L'incidence de l'avènement de nouveaux acteurs de contrôle maritime sur la prise en compte du facteur humain :

Les défaillances de certains États du pavillon et la prolifération des pavillons de complaisance a fait que droit à la sécurité prenne le pas sur le droit au pavillon comme fondement de l'interventionnisme de l'État dans la création du droit de la sécurité maritime⁸²⁵. La loi du pavillon a ainsi reculé devant la compétence concurrente: la loi de l'État du port⁸²⁶ (Section 1). Les avancées enregistrées grâce à la nouvelle donne ne sont pour autant pas énormes; le tiers de la flotte mondiale serait composé de navires sous normes⁸²⁷. Il convenait donc, comme l'estime la doctrine⁸²⁸, de se tourner vers d'autres acteurs économiques qui pourraient avoir intérêt à un redressement de la situation (Section 2).

825 J-P. BEURIER: « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international » in « La mer et son droit », op. cit, p 95.

826 L. LUCCHINI, M. VOELCKEL: « Droit de la mer », op. cit, p 342.

827 C. BUCHET: « Un cri pour la mer », Le Monde du 23 novembre 2002, p 6.

828 J-P. BEURIER: « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », in « La mer et son droit », op. cit, p 97.

Section 1 : L'effectivité du contrôle par l'État du port :

On entend par contrôle par État du port l'inspection et éventuellement l'immobilisation d'un navire qui pénètre sous la juridiction de cet État⁸²⁹. L'objectif poursuivi par l'instauration de ce mécanisme est l'éradication des navires non conformes aux normes internationales relatives à la conception, à la maintenance et à la gestion des navires. Bien que n'ayant pas fait l'objet d'une convention spécifique, le contrôle par l'État du port est prévu dans chacune des grandes conventions internationales régissant la sécurité des navires ou la protection de l'environnement⁸³⁰ et est considérablement renforcé par l'avènement du code ISPS⁸³¹. De plus, à côté des conventions techniques, le contrôle par l'État du port a intégré les conventions maritimes sociales. La convention de l'OIT n°147 de 1976 sur les normes minima à observer sur les navires marchands⁸³² inclut la première norme donnant droit à l'État du port de contrôler les conditions de vie et de travail des marins embarqués sur un navire étranger en escale, dans son article 4⁸³³. La convention STCW, dans son article 10, fonde également ce principe. Elle permet à l'État du port de procéder aux inspections des navires en cas de soupçon de non-respect des règles internationales⁸³⁴. Ce principe est repris dans le code ISM⁸³⁵.

La mise en oeuvre du concept a été conçue de deux manières différentes (Paragraphe 1). Même s'il a permis de pallier plusieurs lacunes rencontrées dans le mécanisme traditionnel du contrôle, le contrôle par l'État du pavillon, il n'en demeure pas moins imparfait (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Les différentes approches du contrôle par l'État du port :

Constituant une exception à la règle de la souveraineté nationale, dans la mesure où il permet à un État étranger, l'État du port, de contrôler la conformité de l'État du pavillon aux prescriptions internationales, le contrôle par l'État du port est considéré comme un dispositif

829 A. FALL: « Le contrôle par l'État du port en matière de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin », DMF , février 2000, p 100.

830 CMB, SOLAS, MARPOL...

831 Chapitre XI-2, règle 9.

832 Op. cit.

833 L'article investit l'État du port d'un pouvoir de contrainte, celui de prendre toutes les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité et la santé.

834 Pour plus d'information sur les règles fondant le contrôle par l'État du port, voir par exemple: B. HAJ HAMOU: « Règles et régulation: contrôle des navires étrangers par l'État dans les ports », op. cit, p 151 et suivantes.

835 Voir: Règle 6 du code ISM, op. cit.

de régulation important, voire le plus important pour l'industrie des transports maritimes⁸³⁶. Il a permis aux administrations maritimes d'exercer une véritable police maritime dans leurs ports soit par le biais d'une action unilatérale (A), soit par la mise en place d'accords administratifs régionaux (B).

A) L'approche unilatérale: L'exemple américain de contrôle unilatéral:

Le contrôle américain des navires prévu aux titres 14, 33 et 46 du Code des réglementations fédérales⁸³⁷ s'applique depuis 1968 à tous les navires étrangers entrant dans les ports américains y compris les navires de croisière. Il est mis en oeuvre par l'*US Coast Guard* (USCG)⁸³⁸, organe dépendant du Ministère de la sécurité intérieure. D'une manière générale, les USCG sont chargés du contrôle documentaire, des inspections, des enquêtes, des saisies et des arrestations en haute mer ou dans les eaux sous juridiction américaine et de la conduite dans un port américain⁸³⁹. Les procédures du contrôle qu'ils appliquent se sont progressivement durcies (a). A la suite des attentats du 11 septembre 2001⁸⁴⁰, ils atteignent un niveau de rigueur particulièrement élevé (b).

a) Le contrôle de la sécurité:

Le système de contrôle des navires étrangers aux USA se caractérise par sa fermeté. Ceci s'explique par l'importance du trafic maritime pour ce pays⁸⁴¹. L'arsenal des mesures sécuritaires est étoffé et complexe et toutes les réformes qu'il a subi vont vers le durcissement des exigences sécuritaires des navires. L'analyse qui suit n'est pas exhaustive, elle prend en considération les aspects que nous estimons les plus marquants du renforcement du système américain et qui montrent sa singularité. Trois périodes vont ainsi être évoquées:

1- En 1968, le système américain du contrôle par l'État du port comportait une mesure de prévention singulière, pionnière en la matière. Les USCG imposaient aux navires d'une jauge brute de 1600 tonnes d'annoncer leur arrivée 24 avant leur entrée au port. Les navires étrangers devaient également mentionner leur équipements de navigation ainsi que la nature

836 L'OCDE dans son rapport de 1996: « Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur », p 25.

837 Consultable sur cette page: <http://www.gpoaccess.gov/cfr/>

838 <http://www.uscg.mil/>

839 Voir à ce sujet: P. ANGELELLI, Y. MORETTI: « Cours de droit maritime », éditions Infomer, 2008, p 51.

840 Op. cit.

841 95% des importations américaines transitent par la mer. 214 000 navires transitent chaque année par ses eaux.

de la cargaison transportée. Les navires faisant état d'une défaillance ne sont autorisés à entrer au port que sur décision du capitaine du port qui aurait, au préalable, apprécié les risques encourus⁸⁴².

2- Une nouvelle étape a été franchie avec l'adoption, le 18 août 1990 de l'*Oil pollution Act* ou OPA (loi sur la pollution par hydrocarbures)⁸⁴³. Bien que l'objet principal du texte soit la responsabilité en matière de pollution maritime, le texte incorpore de nouvelles exigences tendant à renforcer les mesures techniques de sécurité des navires étrangers. Adopté en réponse à la marée noire de l'*Exxon Valdez*⁸⁴⁴, le texte s'efforce d'identifier les responsables, les sanctions appropriées et les indemnités requises postérieurement à une marée noire. A fin de prévenir de nouvelles catastrophes maritimes, l'OPA exige, dans sa section 4115, que tous les nouveaux pétroliers se dirigeant vers les ports américains soient équipés de citernes à ballasts séparés considérant qu'une telle conception doit permettre de réduire sensiblement le risque de déversement d'hydrocarbures⁸⁴⁵. Un calendrier fixe les délais de la mise en conformité des navires à la nouvelle exigence selon leur tonnage et leur âge; il met comme dernière échéance le 1er janvier 2015⁸⁴⁶. En outre, les navires construits après l'entrée en vigueur de l'OPA sont en majorité concernés par cette mesure⁸⁴⁷.

La communauté maritime⁸⁴⁸ adoptera plus tard cette mesure en modifiant les règles techniques de construction et d'ajustement des deux coques⁸⁴⁹.

3- Une nouvelle étape dans le contrôle américain par l'État du port se dessine avec la mise en place, le 1er mai 1994, d'un nouveau programme de contrôle dont le but est d'éliminer les navires sous normes des eaux américaines. Aucune limite chiffrée de contrôle n'a été fixée; le

842 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 558.

843 Voir à ce propos: J-P. BEURIER « Droits maritimes », Dalloz, 2008, p 1170.

844 Voir: N. BERLATSKY: « *The Exxon Valdez oil spill* », éditions *Greenhaven Press*, 2001.

845 La double coque est une structure extérieure englobant la première coque et isolant la cargaison de la mer par un espace vacant. Voir à ce propos: F. VALLAT: « Les double coques, une question encore d'actualité! », La revue maritime n° 466, septembre 2003, p 70.

846 Par exemple: un navire construit après 1985 est tenu de se doter d'une double coque au plus tard le 1er janvier 2010.

847 Certains types de pétroliers sont exempts de cette obligation. Il en est ainsi des pétroliers de moins de 5000 tonnes de jauge brute, des transporteurs de gaz, des navires transportant des matières sèches...

848 L'OMI a introduit, en 1992, des normes imposant la double coque dans la convention MARPOL. Par la suite, le parlement et le Conseil européen adoptent le règlement (CE) n° 417/ 2002 du 18 février 2002 (en vigueur depuis le 1er septembre 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, JOCE L64 du 7 mars 2002, p 1 et suivantes.

849 Voir à ce propos: D. PAUBLAN: « L'Oil pollution act: perspectives et réalités », Thèse, Lille, 1993, p 188 et suivantes.

but du programme étant de contrôler le maximum de navires. Le programme fonctionne à partir d'une base de données informatisée, le *Port State information Exchange System* (Système d'échange d'informations de l'État du port)⁸⁵⁰, qui cible les navires sous normes et publie le résultat des inspections. Les informations disponibles sur la base de données et mises à jour chaque semaine sont classées en trois catégories: les caractéristiques du navire, le résumé des interventions des USCG et la liste des certificats relatifs aux navires. La publication qui met en évidence les lacunes et les défaillances des États du pavillons, des sociétés de classification et des armateurs a pour objectif de les inciter à être plus rigoureux en matière de sécurité. Mais une telle publicité n'est pas sans susciter de vives réactions de la part de l'industrie maritime⁸⁵¹.

Le programme de 1994 a également mis en place une technique de ciblage des inspections sur les navires les plus dangereux: le *boarding priority matrix* (Matrice priorité à l'embarquement). L'objectif est d'identifier les navires prioritaires, la priorité étant fixée par le niveau de dangerosité pour la sécurité et l'environnement marin. Celui-ci se calcule au regard de l'état général du navire, de l'identité de son armateur, de la société l'ayant classé ou encore de son État du pavillon. Concrètement, un navire est considéré comme sous normes et par conséquent devant subir une inspection, si sa coque, son équipement ou son équipage sont au dessous des normes internationales. Il en est de même lorsque son propriétaire a fait l'objet de deux détentions ou plus, au cours des douze derniers mois précédant l'inspection. De leur côté, les sociétés de classification sont évaluées sur leur performance au cours des trois années précédant l'inspection; leur performance étant basée sur le nombre de détentions des navires qu'elles ont classés et qui ne devrait pas dépasser la moyenne estimée par les USCG. Enfin, les États du pavillon ciblés sont ceux dont la moyenne des détentions des navires portant la nationalité dépasse la moyenne générale des États et qui, de surcroît, ont une détention durant les douze derniers mois.

Pour autant, le renforcement de la réglementation sécuritaire continue. Les attentats du 11 septembre 2001 ont provoqué un durcissement sans précédent en matière de sûreté maritime (b).

850 <http://cgmix.uscg.mil/psix/>

851 Voir Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op cit, p 558 et suivantes.

b) Le renforcement des règles de sûreté:

A la suite des attentats du 11 septembre 2001, une réorganisation du gouvernement américain a donné naissance le 1er mars 2003 au Ministère de la sûreté intérieure, *Department of Homeland Security*, organe coordonnateur des 22 agences fédérales de sûreté⁸⁵². Le Ministère gère les gardes côtes, les douanes, les services secrets et la sécurité et la sûreté des transports. Par ailleurs, le Congrès américain adopte, le 14 novembre 2002 une loi intitulée « *Maritime Transportation Security Act of 2002* » (Loi sur la sûreté du transport maritime)⁸⁵³ qui impose de larges exigences en matière de sûreté à l'industrie maritime. A côté des mesures qui seront plus tard reprises dans le texte international, le code ISPS, telles que l'élaboration de plans de sûreté pour les navires et les installations portuaires et la désignation des responsables de sûreté, la loi arrête trois types de mesures concernant directement le contrôle par l'État du port:

1- En janvier 2002 a été lancée une mesure devant être appliquée dans les ports étrangers concentrant la plus grande part du commerce maritime par conteneurs vers les États-Unis et visant la détection d'armes de destruction massive: la *Container Security Initiative* ou CSI (Initiative sur la sûreté des conteneurs) qui implique des actions concertées avec les administrations maritimes des ports exportateurs de conteneurs aux USA⁸⁵⁴. L'application de cette initiative passe par la définition de critères de sûreté permettant d'identifier les conteneurs à haut risque et leur pré-inspection dans le port d'embarquement avant leur départ. Il s'agit d'un système de contrôle en amont qui suppose l'utilisation d'appareils appropriés de pré-inspection, généralement des scanners. Concrètement, des inspecteurs maritimes américains sont présents dans les ports étrangers pour inspecter les conteneurs et former le personnel local à cette tâche. A l'issue de cette inspection, le port concerné se voit décerner un label CSI lui permettant d'effectuer les échanges commerciaux vers les États-Unis. Sans ce label, les échanges se trouvent ralentis par des formalités beaucoup plus complexes et surtout avec des délais beaucoup plus longs⁸⁵⁵. Le problème est que ces mesures sont coûteuses et remettent en cause la compétitivité de plusieurs pays en voie de développement: le coût du

852 Voir à ce propos, JMM, 7 mars 2003, p 10.

853 Voir à ce propos JMM, 22 novembre 2002, p 8.

854 Les ports dépendants de dix-huit États et représentant 68% des importations de conteneurs aux USA ont adhéré au programme CSI.

855 Pour plus de détails, voir « La sûreté portuaire », article de l'UPACCIM (Union des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie maritime), La revue maritime n°470, octobre 2004, p 31.

scannage et le temps qu'il nécessite augmentent le coût de la logistique et réduisent sa qualité⁸⁵⁶.

Dans la lignée des renforcements continus des mesures sécuritaires, la CSI a été complétée par un autre dispositif des douanes américaines: *The Customs Trade Partnership Against Terrorism* (C-TPAT) (Partenariat commercial douanier contre le terrorisme)⁸⁵⁷. Il s'agit d'un programme de contrôle à adhésion volontaire adressé aux importateurs américains dont la vocation est de renforcer les contrôles à partir d'un examen approfondi des documents douaniers. A ce titre, les importateurs fournissent aux douanes américaines toutes les informations et les documents concernant la marchandise, les transporteurs terrestres et maritimes américains et étrangers... Les adhérents à ce dispositif se voient obtenir un agrément et des formalités allégées et ont la possibilité de participer d'une manière active à la lutte contre ce que l'on appelle le terrorisme.

2- La règle dite « des 24 heures de préavis » qui oblige les navires entrant dans les ports américains à signaler leur arrivée 24 h avant leur entrée dans les eaux territoriales est renforcée. A côté de la déclaration détaillée du contenu du conteneur, des renseignements sur l'itinéraire du navire et son équipage sont également demandés, ce qui permettra aux gardes côtes d'effectuer des contrôles documentaires en mer à une distance de 3 miles des côtes. Il s'agit là d'une mesure de prévention permettant aux inspecteurs de refuser l'accès au port à un navire qu'ils estiment sous normes. Cette règle est effective depuis le 2 Février 2003⁸⁵⁸. Son non respect entraîne l'interdiction de décharger dans les ports américains.

3- L'adoption d'un règlement relatif à la suppression des visas délivrés sur base des listes d'équipage. Ce texte vise à supprimer la pratique de la délivrance de visas sur base des listes d'équipages pour les membres d'équipages des navires étrangers demandant à entrer dans un port des États-Unis d'Amérique. Le règlement exige désormais des demandes individuelles de visas de non-immigrants⁸⁵⁹.

856 M. EL KHAYAT: « Qualité logistique face aux risques de sûreté et de sécurité », in annales 2007 de l'IMTM, op. cit, p 126.

857 http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/

858 Voir à ce propos, JMM, 8 novembre 2002, p 8.

859 Op. cit.

A considérer que le système américain de contrôle par l'État du port est efficace, on estime que les motifs principaux de son efficacité résident, d'une part, dans l'homogénéité des systèmes de contrôle des ports américains gérés par un commandement unique doté de moyens puissants couvrant toutes les côtes⁸⁶⁰ et d'autre part, dans la puissance politique et économique des États-unis ainsi que dans la largeur de ses côtes. Tous ces facteurs lui permettent d'imposer des règles au reste du monde. Ces critères étant absents chez les autres États, l'exemple américain n'est certainement pas transposable à des pays ne disposant pas des moyens de ce géant économique ni de ses avantages géographiques. La transposition est encore plus improbable pour un pays comme la Tunisie qui, malgré une bonne performance économique⁸⁶¹, demeure un pays en voie de développement dont les moyens sont limités. Dès lors, un contrôle efficace ne peut s'exercer que dans le cadre d'une coopération régionale, une solution adoptée par la grande majorité des États de la planète (B).

B) La recherche d'une meilleure efficacité du contrôle: l'approche régionale:

Le contrôle par l'État du port s'est essentiellement développé dans un cadre régional. Force était de constater que le contrôle exercé par l'État du port d'une manière unilatérale, sans aucune concertation régionale, engendrait d'importantes disparités de traitements d'un port à l'autre d'une même zone géographique. Dès lors la nécessité d'une coopération régionale s'imposait⁸⁶². Il s'agira tout d'abord de comprendre le principe de la régionalisation du contrôle (a), avant de discerner son approche organisationnelle (b).

a) L'approche régionale: Le principe:

A la différence des conventions internationales, les accords régionaux de contrôle par l'État du port n'édicte pas de normes de sécurité mais s'attachent à renforcer l'application de celles existantes. Leur objectif principal est d'assurer une application coordonnée et uniforme des mesures d'inspection plus à même d'apporter un effet dissuasif à l'égard des navires sous-normes. La région précurseur en la matière est l'Europe avec le mémorandum de Paris pour le contrôle par l'État du port⁸⁶³(1). L'exemple européen est repris dans plusieurs régions du

860 F. VALLAT: « Sécurité maritime: risque d'overdose? », la revue maritime n° 464, février 2003, p 10.

861 Selon le rapport du Secrétariat de l'Organisation mondiale du commerce: « Examen des politiques commerciales » du 31 octobre 2005, la performance économique en Tunisie est croissante. Néanmoins, la révolution du 14 janvier 2011 a changé la donne. L'instabilité politique a conduit à une baisse dans la performance économique.

862 A. FALL: « Le contrôle par l'État du port en matière de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin », op. cit, p 101.

863 www.parismou.org

monde, y compris en Méditerranée (2).

1) Le mémorandum de Paris (Paris Mou) conclu en 1982 entre les autorités maritimes de plusieurs États européens est la première manifestation écrite de la régionalisation du contrôle par l'État du port. Il ne s'agit pas d'un instrument contraignant mais d'une entente de nature administrative qui prévoit de mettre en oeuvre un régime de contrôle efficace des navires étrangers (1.2), assorti d'objectifs précis (1.1).

1.1) Le Paris mou présente un triple objectif⁸⁶⁴:

- Harmoniser les pratique d'inspection des États signataires.
- Accélérer la ratification des « instruments pertinents » autrement dit des conventions les plus pertinentes pour la sécurité des navires et la protection de l'environnement marin.
- Prescrire un contrôle systématique en exigeant des États signataires d'inspecter, chaque année, au moins 25% des navires étrangers entrés dans leurs ports.

1.2) A l'occasion du contrôle prévu par ce texte, les navires sous normes sont immobilisés au port de contrôle jusqu'à réparation de l'anomalie constatée par l'inspecteur. Certains navires peuvent être bannis des eaux européennes⁸⁶⁵.

Le Paris Mou instaure un comité exécutif pour veiller à l'harmonisation des procédures de contrôle assisté dans son travail par un secrétariat localisé aux Pays-Bas⁸⁶⁶ et doté d'un système d'information, le système SIRENAC⁸⁶⁷. Il s'agit d'une base de données informatisée mise à disposition des États signataires et qui regroupe des informations sur les navires et les inspections. La base est alimentée par les données contenues dans les rapports d'inspections rédigés par les contrôleurs à l'issue de chaque inspection de navire étranger. Toutes les autorités signataires y sont connectées par des terminaux. Depuis juillet 1995, la base SIRENAC élabore des listes trimestrielles, dites listes noire, grise et blanche, classant les navires en fonction de leur respect des normes sécuritaires en vigueur et recensant les navires

864 Voir section 1.1.3 du Paris Mou.

865 Voir section 3 du Paris Mou. Aucun navire tunisien n'est banni des eaux européennes. Néanmoins, le rapport annuel du Paris Mou de 2010 (page 31) classe les navires tunisiens sur la liste grise avec 6 détentions sur 57 inspections entre 2008 et 2010.

866 Voir section 6 du Paris Mou.

867 Système d'information relatif aux navires contrôlés (SIRENAC) basé au centre administratif des affaires maritimes de Saint-Malo en France. Voir à ce propos: Ph. MARCHAND: « SIRENAC: système d'information du mémorandum de Paris sur le contrôle des navires de commerce par l'État du port », Navigation, vol 44, n°176, octobre 1996, p 468.

ayant été retenus deux fois au cours des deux dernières années. Le Paris Mou est renforcé par l'adoption de la directive 95/21 du 19 juin 1995⁸⁶⁸ contenant des dispositions contraignantes et des moyens de sanctions à l'encontre des États non respectueux du Paris Mou⁸⁶⁹.

D'autres régions du monde ont été tentées de reprendre l'exemple européen (2).

2) L'expérience de la régionalisation du contrôle par l'État du port a été transposée dans la majorité des régions maritimes du monde⁸⁷⁰. La Tunisie est membre du Mémorandum de la Méditerranée (Med Mou), signé le 11 juillet 1997 à Malte et regroupant dix pays du Maghreb et du Moyen Orient⁸⁷¹ dont l'objectif (2.1) et l'organisation (2.2) ne divergent pas sensiblement de ceux fixés par le Paris Mou.

2.1) A l'instar du Paris Mou, le but du Med Mou est d'harmoniser les contrôles dans la région. Prenant en compte les moyens financiers et humains des pays signataires, le Med Mou ne prévoit que le contrôle de 15 % des navires de commerce étrangers fréquentant les ports de chaque État signataire⁸⁷². Les autorités maritimes s'engagent, à cette fin, à mettre en oeuvre un système efficace d'inspection dans le but de s'assurer que les navires étrangers en escales dans leur ports soient conformes aux conventions internationales en vigueur. Dans ce cadre, il ne devrait pas y avoir de discrimination quant au pavillon. Aucun « traitement plus favorable » ne devait être appliqué à un navire d'État non partie aux instruments pertinents⁸⁷³. Même si ce principe assure une certaine homogénéité dans l'application de l'instrument, il porte atteinte à la souveraineté de l'État du pavillon non membre de l'accord dans la mesure où il lui est imposé le respect d'un texte auquel il n'a pas adhéré. Mais, dans la mesure où les navires

868 Directive 95/21 du Conseil du 19 juin 1995 sur les normes relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires, JOCE L 157 du 7 juillet 1995 (p 1 et suivantes) modifiée à plusieurs reprises.

869 Nous aurons l'occasion de parler en détail de la politique européenne en matière de sécurité maritime dans les prochains chapitres. Pour plus d'information, voir: W. HALLOULI: « Le rôle de l'État du port dans la prévention et la répression de la pollution marine », Thèse, Université de Nice Sophia-Antipolis, 2006. Voir également: S. RICORDEL: « Le contrôle des conditions de vie et de travail des marins de commerce par l'État du port », op. cit.

870 On citera notamment l'accord de Vinà del Mar adopté le 5 novembre 1992 et regroupant les pays latino-américains, le Mémorandum de Tokyo adopté le 3 décembre 1993 par les pays de la région Asie Pacifique, le Mémorandum des Caraïbes adopté le 9 février par les pays de la région et le Mémorandum d'Abuja adopté le 22 octobre 1999 par les pays de l'Afrique de l'Ouest et du centre.

871 L'Algérie, Chypre, l'Égypte, l'Autorité Palestinienne, Israël, Malte, Le Liban, Le Maroc, La Tunisie et la Turquie. Le Liban et l'autorité Palestinienne ont signé le mémorandum en 1998, la Jordanie en 1999 et enfin la Syrie en 2007. Les autres pays avaient adhéré au Med Mou le jour de sa création.

872 Article 1.3 du Med Mou.

873 Article 2.4 du Med Mou. La clause du traitement pas plus favorable était introduite pour la première fois à l'article 5.4 de la convention MARPOL puis par l'article 4 de la convention 147 de l'OIT sur les normes minima.

étrangers de passage dans les eaux intérieures d'un État donné doivent se conformer à ses lois et règlements ainsi qu'à tous les instruments internationaux généralement acceptés⁸⁷⁴, le respect du mémorandum est, de ce fait, requis.

2.2) Le Med Mou est doté d'une structure qui favorise l'harmonisation des contrôles des parties membres. Il dispose d'un organe exécutif, d'un secrétariat et d'une base de données:

- L'organe exécutif est composé des autorités maritimes des États signataires du mémorandum. Par ailleurs, des représentants d'organisations internationales, d'autres mémorandum d'entente et de certaines autorités maritimes étrangères possèdent le statut d'observateurs⁸⁷⁵. Celui-ci leur permet d'assister aux travaux de l'organe exécutif sans pour autant avoir le droit de voter⁸⁷⁶. L'organe exécutif, qui se réunit une fois par an et qui peut décider d'organiser des réunions exceptionnelles, a pour rôle d'assurer les tâches contenues dans le Mou⁸⁷⁷. Il est notamment chargé de veiller à l'harmonisation des procédures et pratiques d'inspection et d'immobilisation des bâtiments étrangers. Il est, par ailleurs, le garant de l'application du traitement de la clause du « traitement du pas plus favorable » précitée.

- Le secrétariat est installé en Alexandrie en Égypte. Sa tâche principale consiste à préparer les réunions de l'organe exécutif et les rapports, à assister le comité dans ses fonctions et à diffuser et actualiser les renseignements fournis par les États membres sur le nombre d'entrée de navires étrangers dans leurs ports, le nombre d'inspections effectuées et le nombre de détentions⁸⁷⁸.

- Le centre d'information est situé à Casablanca au Maroc. Agissant sous les directives du comité exécutif et le contrôle du secrétariat, il est chargé de préparer les études et les recherches nécessaires à l'amélioration de l'échange des informations fournies par les États. Il est prévu qu'il établisse, en outre, une base de données informatique d'inspection⁸⁷⁹ qui sert de moyen de communication entre les États membres et qui permet de mieux sélectionner les navires à inspecter compte tenu de différents critères entrant dans la définition du coefficient de ciblage de chaque navire⁸⁸⁰. Celle-ci doit afficher les statistiques annuelles concernant le

874 Voir article 21.4 de la CMB, op. cit.

875 Représentants de l'OMI, de l'OIT, du West Africa Mou, de la France, de l'Espagne...

876 Article 6.1 du Med Mou.

877 Articles 6.2 et 6.3 du Med Mou.

878 Article 6.6 du Med Mou.

879 <http://www.medmouic.org/>

880 Le ciblage des navires est une mesure technique basée sur une accumulation de points attribués selon les caractéristiques du navire, son pavillon, la performance de son armateur et la qualité de la société l'ayant classé...

nombre d'inspections et les détentions⁸⁸¹. La base de données est d'une importance capitale dans la mesure où elle fournit une aide opérationnelle aux inspecteurs et permet au comité exécutif d'apprécier l'impact de ses actions. Étant alimentée par les données fournies par les inspecteurs, elle constitue une source de données fiable. Il est également prévu que le centre présente chaque année un rapport comprenant les résultats d'inspections afin d'évaluer la situation de chaque pavillon d'une façon objective⁸⁸². Les modalités d'inspection sont prévues dans le texte du Med Mou (b).

b) L'organisation du contrôle:

Le Med Mou arrête d'une manière détaillée les procédures d'inspection des navires étrangers en escale. Les inspecteurs de l'État du port exercent un contrôle aussi bien technique que social qui passe par plusieurs phases (1) et qui aboutit, en cas de non observation des règles obligatoires, à des sanctions (2).

1) Contrairement au contrôle par l'État du pavillon, l'inspection exercée dans le cadre de l'État du port n'est pas automatique; elle ne vise que 15% des navires étrangers en escale. Dès lors, un choix devait s'opérer quant aux navires à inspecter en priorité. Les inspecteurs sont guidés dans ce choix par les dispositions du Med Mou. Sont ainsi inspectés en priorité⁸⁸³:

- Les navires dont l'autorité administrative a nouvellement signé le mémorandum, ainsi que ceux n'ayant pas fait escale dans le port depuis une durée de 12 mois.
- Les navires détenus régulièrement durant les trois dernières années.
- Les navires autorisés à quitter le port d'un État signataire du mémorandum avec obligation de réparation des irrégularités constatées lors d'un contrôle par l'État du port.
- Les navires ayant été dénoncés par un pilote ou par une autorité administrative comme présentant des éléments pouvant porter préjudice à la navigation sûre.
- Les navires dont les certificats de sécurité ont été délivrés par un organisme non reconnu par l'autorité maritime effectuant le contrôle.
- Les navires transportant des marchandises dangereuses ou polluantes n'ayant pas communiqué toutes les informations concernant le navire et la marchandise.

881 Article 6.9 du Med Mou.

882 Les rapports sont normalement consultables sur le site du Med Mou à l'adresse suivante: http://www.medmou.org/under_const.htm

Seulement, la page qui leur est consacrée est toujours en construction.

883 Article 3.3 du Med Mou.

- Les navires rentrant dans une catégorie pour laquelle une inspection renforcée a été décidée.
- Les navires ayant été déclassés pour des raisons de sécurité au cours des six mois précédant le contrôle.

La base de données du Med Mou trouve à cette occasion toute son importance. Les autorités maritimes s'y basent afin de savoir si le navire faisant escale dans leurs ports répond à un, voire à plusieurs des critères d'inspection prioritaire.

Le choix établi, les inspecteurs procèdent à la visite d'inspection. La première étape consiste en un contrôle documentaire⁸⁸⁴. Au même titre qu'à l'occasion du contrôle par l'État du pavillon, l'inspecteur vérifie que les documents d'identification du navire, les papiers de bord et l'ensemble de certificats obligatoires sont authentiques, complets et en ordre. A cet égard, une importance est donnée au facteur humain. L'inspecteur doit vérifier l'âge des marins, leur état de santé ainsi que la présence des mesures de prévention des accidents et de l'approvisionnement alimentaire⁸⁸⁵. Il vérifie également que le pavillon et les marques d'identification du navire correspondent bien aux informations portées sur les documents.

La deuxième étape de l'inspection est pratique et consiste en un contrôle visuel tendant à vérifier l'état technique général du navire mais également l'état de l'hygiène et des compartiments destinés à l'équipage⁸⁸⁶. Une inspection plus détaillée est requise en cas de « motifs évidents »⁸⁸⁷. Une attention particulière est ici donnée à l'élément humain étant donné que la simple réclamation du capitaine ou des membres de l'équipage est considérée comme étant un motif évident d'inspection par l'État du port⁸⁸⁸. Même si cette disposition constitue une avancée par rapport à la disposition équivalente en matière de contrôle par l'État du pavillon, on remarquera, tout de même, que le contrôle des conditions de vie et de travail à bord n'est toujours pas automatique.

Les inspecteurs affectés au contrôle par l'État du port doivent être habilités par l'autorité maritime et ne doivent avoir aucun intérêt commercial dans le port ou dans le navire inspecté⁸⁸⁹. Ils doivent connaître les instruments juridiques, maîtriser l'anglais, être titulaires d'un brevet de capitaine ou de chef mécanicien, avoir une expérience suffisante du service en mer ou être diplômés d'un établissement maritime et avoir reçu une formation spécialisée pour

884 Voir les articles 3.1.1 et 3.1.2 du Med Mou.

885 Voir Annexe 1, section 4, règle 4.1 du Med Mou.

886 Article 3.1.2

887 Article 3.2.2

888 La section 1 de l'annexe 3 de Med Mou dresse une liste des motifs évidents d'inspection poussée.

889 Voir article 3.5.5 du Med Mou.

ce type d'inspections⁸⁹⁰. Il s'agit, en Tunisie, des officiers principaux de la marine marchande, chargés également du contrôle par l'État du pavillon⁸⁹¹. L'administration maritime tunisienne emploie vingt inspecteurs habilités à exercer le contrôle par l'État du port, nombre assez suffisant⁸⁹². L'administration dispose, également, d'un nombre suffisant de contrôleurs adjoints qui, au même titre que les inspecteurs principaux, ont suivi une formation adéquate⁸⁹³. Les inspecteurs constatent à l'issue de la visite la conformité ou la non conformité aux règles en vigueur. En cas de non alignement à la législation, les inspecteurs font subir au navire une décision de remise en conformité (2).

2) En cas d'atteintes manifestes aux normes du travail présentant un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement, l'inspecteur peut prononcer une sanction d'une nature administrative: l'immobilisation du navire ayant pour but d'apporter les mesures correctives nécessaires⁸⁹⁴. Le mémorandum donne une liste non exhaustive d'anomalies « dont le caractère de gravité est tel qu'il peut justifier l'immobilisation ». Parmi les anomalies listées figure l'insuffisance de la quantité d'eau potable et de vivres à bord, l'absence de chauffage dans les logements ou encore des conditions d'hygiène déplorables ce qui constitue une prise en compte des risques que peuvent constituer des conditions de vie et de travail non adéquates sur la sécurité de l'expédition⁸⁹⁵. Il restera à savoir si l'inspecteur décidera vraiment d'une immobilisation sur cette base étant donné qu'il lui revient de décider si le manquement constaté justifie ou non une immobilisation du navire et que cette décision renferme inévitablement un certain degré de subjectivité. Les inspecteurs tunisiens n'ont apparemment pas eu l'occasion d'immobiliser un navire sur la seule base des conditions de vie et de travail à bord⁸⁹⁶. Dans tous les cas, l'inspecteur doit immédiatement notifier l'immobilisation à son administration qui la notifie à son tour, par écrit, à l'autorité maritime de l'État du pavillon et y joint une copie du rapport d'inspection⁸⁹⁷.

890 Voir annexe 7 du Med Mou.

891 Information issue d'un entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

892 Selon une étude publiée en juin 2005 par le Projet « euro-med transport » intitulée « Med Mou on port state control, actions towards effectiveness and alignment with Paris Mou standards » (Med Mou, contrôle par l'État du port: vers l'efficacité et l'alignement avec le Paris Mou), p 70. Le projet euro-med de transport lancé par la Commission européenne a pour but de préparer un plan d'action méditerranéen en matière de transport, on y reviendra dans la section suivante. Un certain nombre d'études (en langue anglaise) sont effectuées à cet effet et publiées sur le site officiel du projet: www.euromedtransport.org

893 Étude précitée, p 71.

894 Article 3.6.3

895 Voir Annexe 1, section 4, règle 4.1 du Med Mou.

896 Information issue d'un entretien avec M. BOUAZIZ, op. cit.

897 Article 3.6.1 du Med Mou

La doctrine fait remarquer que l'immobilisation du navire, qui doit être une décision réfléchie, est difficile à prendre car elle ne s'inscrit pas dans la logique du service public portuaire ni dans la logique de l'intérêt économique⁸⁹⁸. La détention peut se révéler fort préjudiciable pour l'exploitation commerciale du navire. Un retard peut altérer les relations entre l'armateur et l'affrètement ou encore entre l'acheteur et le vendeur de la marchandise et peut affecter tout autre acteur impliqué dans une expédition maritime. De sûr-croît, tous les frais se rapportant aux inspections ultérieures et aux réparations sont supportés par l'armateur⁸⁹⁹. Par ailleurs, la décision d'immobilisation du navire ne prend nullement en compte les intérêts de l'autorité portuaire qui se trouve indirectement sanctionnée puisqu'elle se voit dans l'impossibilité d'exploiter le quai occupé par le navire immobilisé. Le contrôle des navires étrangers peut donc aller à l'encontre du service public portuaire consistant dans la mise à disposition des usagers d'infrastructures permettant le chargement et le déchargement de la marchandise. Mais les autorités portuaires sont impuissantes dans le déroulement des contrôles par l'État du port étant donné que l'autorité d'inspection des navires, l'OMMP en Tunisie, est indépendante de la direction des ports. Conscients de cette réalité, les rédacteurs du Mou appellent les autorités à faire tous leurs efforts pour éviter de retenir excessivement le navire⁹⁰⁰. Cette disposition est en harmonie avec la règle internationale de l'article 226.1 de la CMB⁹⁰¹. L'inspecteur devrait faire preuve de jugement professionnel pour déterminer que le défaut du navire constitue une menace réelle pour la santé, la sécurité ou la sûreté ou une infraction grave aux exigences des conventions internationales pertinentes citées dans le texte du Mou⁹⁰². Il devrait également, avant de prendre la décision de l'immobilisation, tenir compte de la possibilité réelle de remédier au préjudice du navire dans un port étranger⁹⁰³, généralement le port d'immatriculation ou le port de la prochaine escale. Dans tous les cas, Le Med Mou laisse la possibilité à l'armateur qui considère la détention de son navire comme étant abusive de saisir la justice de l'État du port⁹⁰⁴.

898 M-Y. LE GARREC: « L'intervention de l'autorité portuaire dans le contrôle des navires », DMF, mai 2003, p 476.

899 Article 3.14 du Med Mou.

900 Article 3.10 du Med Mou.

901 L'article appelle l'État du port à ne pas retenir le navire étranger plus longtemps qu'il n'est indispensable et qu'il doit procéder à la main levée de l'immobilisation du navire après l'accomplissement des formalités raisonnables.

902 Il s'agit des conventions SOLAS, STCW, MARPOL, la convention internationale sur les lignes de charge de 1966, la convention COLREG, la convention de 1969 sur le jaugeage, la convention de l'OIT n°147 sur les normes minima à observer à bord des navires. Voir section 2 du Med Mou.

903 Article 3.12 du Med Mou.

904 Article 3.13 du Med Mou.

La base de données des Med Mou indique que 10 détentions ont eu lieu dans les ports tunisiens durant l'année 2008, 9 durant l'année 2009 et 14 en 2010. Il est regrettable que ces données ne soient pas plus explicites quant à l'identification des ports où les détentions ont eu lieu ni quant à l'identité des armateurs ni même quant aux motifs des détentions. On remarquera tout de même que la majorité des navires détenus arborent des pavillons de complaisance tel que le pavillon maltais ou encore celui de Saint Vincent et Grenadines. Par ailleurs, l'administration maritime tunisienne annonce un contrôle annuel de 12% des navires fréquentant ses ports et confirme l'idée généralement admise quant à l'efficacité du dispositif du contrôle par l'État du port par rapport à celui opéré par l'État du pavillon⁹⁰⁵. Le caractère dissuasif du contrôle effectué dans le port d'escale est, certainement, la raison de son efficacité. Le mécanisme connaît tout de même des limites tenant essentiellement à des considérations financières, juridiques et pratiques (Paragraphe 2).

Paragraphe 2 : La portée limitée du contrôle:

Qu'il soit opéré dans un cadre national ou dans un cadre régional, le contrôle par l'État du port semble insuffisant à assurer une bonne application des règles obligatoires aussi bien techniques que sociales. Plusieurs raisons expliquent ce phénomène (A). D'autres sont à l'origine d'une prise en compte lacunaire du volet social (B).

A) Les freins au contrôle:

Les textes de droit comportent généralement des failles conduisant à une application imparfaite de leurs dispositions. C'est le cas du Med Mou (a). En outre, la pratique n'est guère favorable, avec sans doute l'exception des États-unis, à l'exercice par un État d'un contrôle strict sur les navires fréquentant ses ports⁹⁰⁶(b). Ces considérations constituent des freins à un contrôle adéquat par l'État du port.

a) Les limites inhérentes au texte:

Au même titre que les mémoranda d'entente sur le contrôle par l'État du port des autres régions du monde, le Med Mou est un texte non contraignant (1), ayant une étendue limitée (2) et qui n'inflige que des sanctions commerciales (3). Le Med Mou est par ailleurs,

905 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, OMMP, Tunis, le 17 mars 2009, réactualisé.

906 P. BONASSIES, Ch. SCAPEL: « Traité du droit maritime », op. cit, p 36.

dépourvu de la possibilité accordée aux États de bannir certains navires de leur eaux (4). Enfin, l'harmonisation des pratiques des différentes administrations membres ne semble pas aisée à atteindre (5).

1) Par définition, le mémorandum d'entente est un accord qui s'inscrit dans une logique de coopération entre les administrations des États parties. Un tel accord a l'avantage de ne pas empiéter sur le domaine d'action des organisations internationales et de ne pas remettre en cause leur légitimité. En revanche, la nature de cet accord ne lui permet pas de créer des obligations légales et de jouir de la force d'une loi. Il s'agit simplement d'un accord inter-administrations s'engageant à mettre en oeuvre le contenu de l'accord. Par conséquent, la responsabilité des États qui ne se conforment pas au mémorandum ne peut pas être recherchée. Cet aspect est, en soi, une limite. L'application du mémorandum ne dépend que de la bonne volonté des autorités maritimes. Sans cette volonté, l'accord est voué à l'échec. La volonté de l'administration tunisienne est, actuellement, de conserver le taux de 12% d'inspection annuelle⁹⁰⁷. Rien dans le texte ne peut affermir ni affaiblir cette volonté.

2) Par respect de la liberté du commerce et de la liberté de la navigation, la partie XII de la CMB a cherché à limiter l'étendue des pouvoirs des États du port à l'égard des navires étrangers et à fixer des procédures précises pour l'exercice de leurs droits. Ainsi, l'inspection matérielle d'un navire doit être limitée à l'examen des certificats, registres ou autres documents dont le navire est tenu d'être équipé. Une inspection plus poussée n'est autorisée que s'il y a de sérieuses raisons de penser que l'état du navire ne correspond pas aux mentions portées sur les documents⁹⁰⁸. Le Med Mou est resté fidèle à cette timidité de la législation. Nous l'avons vu, une inspection poussée n'est pas automatique. Par ailleurs, la prescription d'inspecter 15% des navires étrangers, à supposer qu'elle soit respectée, est très insuffisante à parer le risque que représentent les navires sous normes pour les personnes, les biens et les personnes. Seulement, il faudra se résoudre à l'évidence que le contrôle d'un nombre important de navires nécessite des ressources humaines assez importantes dont ne dispose pas forcément l'État. En outre, certaines escales peuvent ne durer qu'une ou deux heures pendant lesquelles, de sûr-croît, des opérations commerciales telles que le chargement ou le

907 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

908 Voir les articles 219 et 220 de la CMB, op. cit.

déchargement doivent être faites. Le contrôle est impossible dans ces conditions⁹⁰⁹.

3) Le mémorandum n'entend pas jouer un rôle répressif. Rien n'est prévu sur les sanctions potentiellement applicables en cas d'infraction aux instruments internationaux en vigueur. Comme sanction, il n'envisage que le retard et les immobilisations des navires que l'on peut considérer comme relevant du domaine de la prévention plutôt que du domaine de la répression. La sanction est donc commerciale: l'impossibilité d'exploiter le navire et le paiement de frais portuaires supplémentaires de stationnement au port. Cette pénalisation n'est pas toujours efficace puisqu'elle est limitée par l'obligation de la main levée dès accomplissement des formalités raisonnables telles que le dépôt d'une caution ou d'une garantie financière⁹¹⁰. L'utilisation du navire défectueux continuera à l'issue de la main levée et le risque persistera. Enfin, cette sanction commerciale peut ne pas être pénalisante pour l'armateur, lorsque celui-ci, estimant que le coût des réparations demandées par l'inspecteur de l'État du port sont plus importantes que la valeur du navire, décide tout simplement de l'abandonner. L'État du port se trouve, par conséquent, dans l'obligation de s'en débarrasser et de procéder au rapatriement des marins⁹¹¹.

4) Contrairement au Paris Mou, le Med Mou n'inclut pas la mesure du bannissement des navires des eaux méditerranéennes. Cette sanction est prévue pour les navires prenant la mer sans se conformer aux conditions fixées par l'autorité compétente d'un État membre dans le port d'inspection ou refusant de se conformer aux dispositions pertinentes des conventions ou ne se présentant pas dans le chantier de réparation⁹¹². Le navire banni des eaux européennes est dès lors inscrit sur la liste noire des navires publiée par le secrétariat du Mou, liste n'ayant pas d'équivalent dans le cadre du Med Mou.

5) Même s'il est issu d'une volonté politique générale, le Med Mou reste confronté à une multiplicité de juridictions, conceptions et attitudes qui rendent l'harmonisation du contrôle difficile. Ceci n'est pas le cas du Paris Mou basé sur des lois unifiées et réglementées sous l'égide de l'Union européenne. Par ailleurs, les inspecteurs habilités à appliquer le texte,

909 Information issue d'un entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

910 Article 3.14 du Med

911 Sur l'abandon du navire et des marins, voir par exemple: G. DIEZZIA: « Les marins abandonnés », thèse, Nantes, 2005.

912 Article 11 du Paris Mou.

sont choisis selon des critères nationaux. Les rédacteurs du mémorandum donnent aux administrations maritimes la décision finale concernant la désignation des contrôleurs. Ceci est peut être dû à la rareté des personnes qualifiées, mais conduit, dans tous les cas, à l'absence d'une approche commune en matière de qualification des inspecteurs maritimes dans les États parties au Med Mou. La qualité du contrôle est alors inévitablement hétérogène.

Si les limites du contrôle trouvent une nuance, en Europe, provenant de la directive communautaire 95/21/CE du Conseil européen du 19 juin 1995 relative au contrôle des navires par l'État du port⁹¹³ tel n'est pas le cas pour les pays de la rive sud de la Méditerranée d'autant plus que des limites d'ordre factuel viennent s'ajouter à celles inhérentes aux textes (b).

b) Les limites dans la mise en oeuvre du Med Mou:

L'exemple tunisien montre que l'application du Med Mou souffre d'un manque de moyens (1) et d'un manque de temps accordé au contrôle (2). En outre, la concurrence existante entre les ports de différents États peut altérer la qualité du contrôle (3) au point d'en faire des ports complaisants.

1) En matière de ressources humaines, il est légitime de se demander si le nombre d'inspecteurs habilités à contrôler les navires étrangers en Tunisie est suffisant, comme l'affirme l'administration, lorsqu'on sait qu'en Angleterre il en existe au moins 250 et que l'inspection annuelle des 25% n'est pas toujours atteinte⁹¹⁴. Par ailleurs, en matière de ressources matérielles, l'étude du « Projet euro-med transport » précitée affirme que les ressources accordées au contrôle par l'État du port en Tunisie sont insuffisantes particulièrement en termes de documentation et de matériel informatique. « Quelques documents de l'OMI sont disponibles par hasard ou en raison des contacts personnels des fonctionnaires de l'OMMP »⁹¹⁵. Pourtant, la priorité devrait être d'assurer à l'autorité maritime un transfert documentaire permanent des documents appropriés.

L'étude note par ailleurs que l'information est fortement centralisée à Tunis ce qui peut produire du retard quant à la prise en considération du danger potentiel d'un navire en escale⁹¹⁶. L'état lacunaire de la base d'information du Med Mou, déjà évoqué, n'améliore en

913 Op. cit.

914 Chiffre tiré du « *Lloyd's list* » du 23 novembre 2000, p 3.

915 Étude précitée, p 71.

916 Information confirmée lors d'une entretien avec M. BOTALLA-GAMBETTA, professeur de Droit ayant

rien cette situation. En conséquence, la relation entre les différentes autorités maritimes reste limitée mais les échanges d'expertises établies avec les ports de Gênes, Marseille et Barcelone comblent relativement cette carence⁹¹⁷. L'étude conclut sur le fait que d'un point de vue matériel, les conditions de travail ont besoin d'être significativement améliorées et que des mesures devraient être mises en place afin d'atteindre cet objectif⁹¹⁸.

2) L'inspecteur est tenu de vérifier les documents et certificats à bord et d'inspecter l'état technique et « social » du navire dans un intervalle de temps parfois très limité. C'est ainsi que, généralement, l'inspection ne dépasse guère l'examen des documents, des principaux éléments de sécurité et éventuellement de défauts très apparents. Certaines mesures de contrôle technique sont incompatibles avec le rythme des opérations commerciales de chargement et de déchargement de la marchandise et sont, par conséquent, rarement prévues⁹¹⁹. La doctrine affirme qu'« il faudrait au moins dix jours et dix nuits pour assurer l'équivalent du contrôle technique pour une voiture! »⁹²⁰ Or, les contrôles actuels ne durent que quelques heures et débouchent rarement sur des immobilisations »⁹²¹.

3) La concurrence existant entre les ports d'une même zone géographique peut altérer l'application adéquate du contrôle. Le marché du transport maritime ne saurait échapper aux pressions concurrentielles des compagnies ou armateurs étrangers. Si un port se livre à des pratiques sévères, les navires iront dans les ports du pays voisin, d'où l'intérêt d'une législation régionale harmonisée. Par conséquent, certains États du port en situation concurrentielle préfèrent adopter une pratique souple de contrôle qui conduit à laisser circuler des navires pas tout à fait conformes à la loi. La doctrine ajoute que des motivations diplomatiques ou intérêts politiques peuvent parfois s'opposer aux objectifs du contrôle par l'État du port⁹²². Le port se livrant à ces pratiques peut dès lors être considéré comme étant un port complaisant; la complaisance n'étant pas un phénomène réservé aux États du pavillon, à notre sens. On

assuré plusieurs enseignements en Tunisie, Marseille, le 4 mars 2005.

917 Étude précitée, p 72.

918 Op. cit.

919 Notamment le contrôle de la structure et du matériel de secours. Cet ensemble d'informations est issu de l'entretien avec T. BEN SALAH, op. cit.

920 Ch. SERRADJI: « Le rôle des États », in *Transports*, numéro spécial: « La sécurité du transport maritime », septembre-octobre 2000, p 345.

921 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », éditions Charles Léopard Mayer, 2005, p 127.

922 Voir à ce propos: P. BENQUET, Th. LAURENCEAU: « Pétroliers de la honte, la loi du silence », op. cit, p 68.

prendra ici pour exemple le navire Erika⁹²³ qui a été inspecté à plusieurs reprises dans différents ports européens et a été autorisé à circuler à chaque fois jusqu'au jour de son naufrage⁹²⁴. S'ajoutent à l'ensemble de ces considérations des limites spécifiques au contrôle du facteur humain (B).

B) Les limites du contrôle de l'élément humain:

Le respect des normes sociales de sécurité est prescrit par le Med Mou. Le contrôle de leur application effectué d'une manière timide (a) est sujet à évolution (b).

a) Un contrôle timide:

Le contrôle des conditions de vie et de travail des marins n'est vraisemblablement toujours pas intégré dans les moeurs des contrôleurs (1). Paradoxalement, ce contrôle visant à améliorer les dites conditions, n'est pas sans les dégrader (2).

1) Outre le manque de temps accordé à la visite⁹²⁵, existe la problématique de la norme sociale (1.1) et le problème de la formation des inspecteurs (1.2).

1.1) Contrairement au contrôle des papiers administratifs ou des règles techniques, le contrôle des conditions de vie et du travail des marins est basé sur une appréciation subjective⁹²⁶. La personne habilitée au contrôle doit, certes, évaluer la conformité des dites conditions aux normes pertinentes du travail, mais elle doit également apprécier la situation de vie et de travail à bord. Toute appréciation est subjective. Ce qui représente dans la culture du contrôleur des conditions acceptables de vie et de travail ne l'est peut être pas du point de vues des marins embarqués. De surcroît, les textes prenant en compte l'élément humain, ceux de l'OIT par exemple, ne facilitent pas la tâche des inspecteurs étant donné qu'ils généralement formulés en termes généraux et difficiles à traduire lors d'une inspection. Comment juger que « les approvisionnements en vivres et en eau » sont « suffisants...quant à

923 Le 11 décembre 1999, victime d'une défaillance de structure, le pétrolier maltais Erika chargé d'une cargaison de 30884 tonnes de fioul lourd fait naufrage à une trentaine de milles nautiques dans le sud de la pointe de Penmarc'h en région de Bretagne française. Une partie importante de la cargaison et des soutes du navire s'est répandue en mer et a affecté plusieurs centaines de kilomètres de côtes.

924 Voir par exemple: K. LE COUVIOUR: « La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime », éditions Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2007, Tome II, p 538.

925 Voir supra, A, b.

926 Voir à ce propos D. DA SILVA: « Les aspects juridiques actuels de la sécurité maritime », Thèse, Paris I, 1998, p 102.

la quantité, à la valeur nutritive, à la qualité et à la variété »⁹²⁷? Le jugement sera, sans doute, subjectif. L'aptitude des contrôleurs à appréhender la motivation des hommes de l'équipage est, elle aussi, problématique⁹²⁸. Comment juger, autrement que d'une manière subjective, de la motivation d'un équipage à effectuer les tâches pour lesquelles il a été embarqué?

1.2) La formation des inspecteurs, alourdie par l'avènement continu de textes⁹²⁹, n'inclut pas un volet social. C'est une formation exclusivement à caractère technique et administratif qui, de surcroît, est dénuée d'encadrement et de suivi⁹³⁰. Elle manque, par ailleurs, de sensibilisation quant à l'importance de l'impact que peut avoir le personnel du navire sur la sécurité de l'expédition. Il s'agit, encore une fois, d'un problème de culture non réservé à la Tunisie. On pense systématiquement aux défaillances techniques et structurelles du navire et on occulte souvent les incidences des conditions de travail ou de vie dégradées sur la sécurité. L'insuffisance de connaissances et de sensibilisation se traduit, sans doute, par une insuffisance de contrôle. Un contrôle insuffisant qui, de plus, contribue à accentué l'état de fatigue des marins (2).

2) La multiplicité des contrôles engendre inexorablement une fatigue des équipages et plus particulièrement du capitaine⁹³¹. « Le temps et l'espace en matière de transport se sont réduits alors que le temps et l'espace de la réglementation n'ont pas évolué et donc n'ont pas tenu compte des évolutions auxquelles nous sommes tous confrontés »⁹³². Pendant l'escale, l'équipage a déjà une charge lourde de travail consistant généralement aux opérations techniques et administratives de l'action de chargement et de déchargement de la marchandise. Le contrôle nécessitant la coopération des membres de l'équipage, notamment celle du capitaine qui accompagne les inspecteurs et répond à leurs éventuelles interrogations, empiète sur le temps accordé aux opérations commerciales et accentue la fatigue des marins. Conscients de cette réalité et craignant que les contrôles n'aillent à l'encontre de la sécurité, les armateurs souhaitent que l'OMI émette des règles concernant le bon déroulement de ces

927 Article 5.2 de la convention de l'OIT n° 68 sur l'alimentation et le service de table annexée à la convention n° 147 sur les conditions minima à observer à bord des navires.

928 B. BEILVERT: « La sécurité de l'exploitation du navire », op. cit, p 335.

929 Voir supra.

930 Entretien avec T. BEN SALAH, op. cit.

931 J. MOIZAN: « La sécurité dans le transport maritime: Comment les entreprises intègrent la sécurité au quotidien », in « Sûreté et sécurité: Quels enjeux économiques pour les industries maritimes », op. cit, p 29.

932 F. ODIER: « La sûreté, un enjeu pour l'organisation de la chaîne de transport », in annales IMTM, 2006, éditions IMTM, 2007, p 123.

inspections afin qu'un navire parfaitement en règle n'appareille avec un équipage trop sollicité durant l'escale⁹³³.

Des initiatives d'origines diverses tentent de remédier à la timidité du contrôle du facteur humain (b).

b) Les perspectives d'évolution:

Les membres du Paris mou ont pensé à faire évoluer le texte d'une manière pouvant être suivie dans le cadre du Med Mou (1). La convention maritime consolidée de 2006 offre, elle aussi, des propositions d'améliorations (2). Enfin, l'expérience française en matière de contrôle social a le mérite d'être évoquée et pourrait constituer un exemple à suivre par d'autres États (3).

1) Les membres du Paris Mou ont manifesté leur volonté de faire évoluer l'instrument de manière à le rendre plus efficace et plus proche de la réalité du travail des marins. Ont été ainsi organisées périodiquement des campagnes d'inspection renforcées sur un thème particulier. Les inspecteurs remplissent, à cet effet, un questionnaire spécifique donnant lieu à une exploitation statistique qui fait ensuite l'objet d'une communication à l'OMI⁹³⁴. Une première campagne a été menée du 1er septembre au 30 novembre 1997. Son objectif était d'évaluer l'application des normes relatives aux conditions de vie et de travail des marins étrangers en escale et plus précisément sur les espaces de stockage de nourriture, l'approvisionnement en eau et en nourriture, l'aménagement des cuisines, les installations sanitaires⁹³⁵... Tel n'a pas été le cas dans le cadre du Med Mou.

2) La convention du travail maritime consolidée du 23 février 2006⁹³⁶, non encore en vigueur, prévoit une extension et un renforcement du contrôle de l'État du port. Tout navire auquel la convention s'applique peut faire l'objet d'une inspection tendant à vérifier que ce navire respecte les prescriptions de la convention y compris celles relatives aux conditions de travail et de vie des gens de mer à bord du navire et aux droits des gens de mer⁹³⁷. L'intervention des inspecteurs de l'État du port basée sur la seule inspection des conditions

933 J. MOIZAN: « La sécurité dans le transport maritime: Comment les entreprises intègrent la sécurité au quotidien », in « Sûreté et sécurité: Quels enjeux économiques pour les industries maritimes », op. cit, p 30.

934 M. AYMERIC: « Les contrôles par l'État du port en France », revue maritime n° 475, mars 2006, p 29.

935 Rapport annuel du Paris Mou, 1997, p 15.

936 Op. cit.

937 Voir les normes A 4 et A 5.2.1 de la convention maritime consolidée de 2006.

sociales sera donc possible. Il s'agit là d'une intégration sans précédent de l'élément humain dans le système de contrôle par l'État du port. Par ailleurs, l'autorité compétente devra effectuer une inspection plus approfondie lorsque « les conditions à bord sont si mauvaises qu'elles constituent un risque pour la sécurité et la santé » ou lorsque « le fonctionnaire autorisé a des raisons de croire que tout manquement constitue une infraction grave » à la convention⁹³⁸. Le texte de la convention accorde, par ailleurs, une importance à la formation que doit recevoir les contrôleurs au port; il importe qu'ils reçoivent une formation axée non seulement sur l'aspect technique mais également sur le volet social⁹³⁹.

L'avancée de taille à notre sens, consiste en l'élargissement de l'étendue des motifs d'immobilisation des navires. Il sera désormais possible pour l'inspecteur d'ordonner une immobilisation d'un navire en cas de non conformité constituant une infraction grave ou répétée aux prescriptions de la convention, y compris les droits des gens de mer⁹⁴⁰. Ainsi, est considéré comme violation la non conformité aux droits en matière d'emploi et des droits sociaux des gens de mer⁹⁴¹.

3) Les inspecteurs français du travail maritime étaient chargés uniquement du contrôle des conditions de vie et de travaux des marins à bord des navires français dans le cadre du contrôle par L'État du pavillon⁹⁴². La doctrine souhaitait voir une évolution de cette mission vers un contrôle opéré à bord de navires faisant escales dans les ports français⁹⁴³, chose faite en application de l'article 742-1-1 du code du travail créé par la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports⁹⁴⁴. Il dispose que « les inspecteurs et contrôleurs du travail maritime participent, en outre, au contrôle de l'application des normes de l'OIT relatives au régime du travail des marins embarqués à bord d'un navire battant pavillon étranger faisant escale dans un port français »⁹⁴⁵. Il serait vivement souhaitable de voir se développer, en Tunisie et ailleurs, des corps d'inspecteurs « sociaux ». Leur intervention permettra certainement d'amoindrir le nombre d'accidents maritimes.

938 Norme A 5.2.1 de la convention maritime consolidée de 2006.

939 Norme 7A de la convention maritime consolidée de 2006.

940 Norme A 5.2.1§6 b de la convention maritime consolidée de 2006.

941 Norme B 5.2.1 de la convention maritime consolidée de 2006.

942 Voir infra: chapitre précédent, section 2.

943 M. GUILLOU: « Promouvoir un véritable contrôle social à bord des navires battant pavillon étranger », mémoire, Université de Nantes, 2002, p 173 et suivantes.

944 JORF n°5 du 6 janvier 2006, p 217.

945 Article 742-1-1, III du code du travail français, éditions Litec, Paris, 2008.

Au vu des lacunes du système du contrôle par l'État du port, il était important pour l'industrie maritime d'intervenir dans le but de préserver ses intérêts économiques (Section 2).

Section 2 : Le contrôle de la sécurité en dehors du cadre étatique :

Si l'État supervise l'application des règles de sécurité et de sûreté dans le cadre de son rôle de pouvoir public, d'autres intervenants le font pour des objectifs purement économiques. La conformité avec la règle de droit équivaut dans ce cas à un gain pécuniaire, sa violation à une perte. Les assureurs et les chargeurs sont au premier rang de ces protagonistes. Dans un premier temps, l'analyse essaiera de montrer leur contribution à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes (Paragraphe 1). Dans un second temps, nous nous poserons la question de savoir s'il ne pourrait pas exister une instance mieux appropriée à effectuer le contrôle que tous les intervenants évoqués jusqu'ici (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Le contrôle réalisé par les acteurs économiques :

La recherche de la prospérité économique peut cautionner l'application de la réglementation sécuritaire. Les assureurs (A) et les chargeurs (B), dont l'objectif est la préservation des intérêts financiers investis dans l'expédition, participent, chacun à sa manière, à la recherche d'une application adéquate de la législation.

A) Le rôle des assureurs:

Outre le fait que l'assurance permet de créer « un climat de sécurité » et de concilier la liberté de navigation avec sa sécurité⁹⁴⁶, elle répond d'une précaution économique (a). Dans l'objectif de minimiser leur intervention financière, les assureurs profitent de la position que leur a conférée le droit et l'économie pour contrôler à leur méthode, la mise en oeuvre des obligations sécuritaires (b).

a) L'obligation d'assurance maritime:

L'assurance est l'opération par laquelle l'assureur s'engage à effectuer une prestation moyennant le versement d'une prime ou d'une cotisation en cas de réalisation d'un risque⁹⁴⁷. En matière maritime, l'assurance est indispensable pour l'armateur en raison de l'ampleur des sommes engagées par lui et des risques de dommages qu'il aurait à réparer. S'assurer est également indispensable pour le chargeur. En cas de dommages subis par les marchandises, ce

946 L. LUCCHINI, M. VOELCKEL: « Droit de la mer », op. cit, p 318.

947 D. KRAJESKI: « Droit des assurances », éditions Montchrestien, 2004, p17.

dernier peut agir contre le transporteur⁹⁴⁸. La tentative internationale d'établir une convention contraignante relative aux assurances maritimes ayant échoué⁹⁴⁹, les contrats d'assurance maritime sont régis par les lois nationales. En Tunisie, les parties au contrat d'assurance « sont libres... de régler leurs conventions d'assurance comme elles l'entendent »⁹⁵⁰. Les lacunes et vides juridiques éventuels du contrat d'assurance sont couverts par le livre 6 du code du commerce maritime⁹⁵¹.

Trois types de contrats d'assurance interviennent en matière de commerce maritime: L'assurance corps (1), l'assurance facultés (2) et l'assurance responsabilité (3).

1) L'assurance corps couvre le navire dans son ensemble⁹⁵²: la coque, les appareils moteurs et tous les accessoires. Elle permet à l'armateur de se garantir contre la perte de son navire à la suite d'un accident en mer ou au port. L'assuré est souvent le propriétaire du navire ce qui n'exclut pas le fait que d'autres personnes ayant un intérêt au navire le soient⁹⁵³. Ce type d'assurance couvre toutes les avaries susceptibles d'être subies par le navire dans la limite de la valeur agréée⁹⁵⁴ ainsi que la perte totale du navire⁹⁵⁵. Il exclut les marchandises ou autres bien de l'armateur⁹⁵⁶.

2) L'assurance faculté garantit la valeur de la marchandise transportée par voie maritime⁹⁵⁷. Par extension, elle couvre la marchandise au cours des transports accessoires par voie terrestre, fluviale ou aérienne⁹⁵⁸. Les polices tunisiennes d'assurance maritime sur facultés couvrent les différents risques susceptibles d'affecter les marchandises: les avaries particulières, les avaries communes et les risques de guerre et assimilés⁹⁵⁹ « sans interruption en quelque endroit que ce soit »⁹⁶⁰. L'assurance joue jusqu'à ce que la cargaison soit remise à destinataire⁹⁶¹. Les avaries survenues à la marchandise sont évaluées par des experts désignés

948 P. BONASSIES, Ch. SCAPEL: « Traité du droit maritime », op. cit, p 819.

949 Dans les années 1970, la CNUCED avait envisagé la rédaction d'une telle convention. Elle y a renoncé par la suite.

950 Article 297, alinéa 2 du CCM, op. cit.

951 Article 297, premier alinéa du CCM, op. cit.

952 Article 327 du CCM, op. cit.

953 P. BONASSIES, Ch. SCAPEL: « Traité du droit maritime », op. cit, p 824.

954 Article 337 du CCM, op. cit, op. cit.

955 Article 335 du CCM, op. cit.

956 Article 342, alinéa 2 du CCM, op. cit.

957 Article 346, premier alinéa du CCM, op. cit.

958 Article 346, alinéa 3 du CCM, op. cit.

959 Article 353 du CCM, op. cit.

960 Article 346, premier alinéa du CCM, op. cit.

961 Article 348 du CCM, op. cit.

par les parties au contrat d'assurance qui déterminent également les causes du sinistre⁹⁶². Si celui-ci provient du fait ou de la faute de l'assuré, l'assurance est exclue⁹⁶³.

En dehors de la marchandise transportée, l'article 358 du CCM permet à l'armateur d'assurer « toute chose évaluable en argent sujette aux risques de navigation » telle que le fret, les salaires du personnel navigant, les frais d'entretien...

3) L'assurance en responsabilité, comme son nom l'indique, couvre la responsabilité civile de l'armateur en lui permettant de se garantir contre le recours des tiers pour dommages matériels et corporels ainsi que pour les conséquences de pollution par hydrocarbures. La responsabilité civile de l'armateur est déjà en partie garantie par l'assurance corps dans la mesure où « l'assureur est garant du remboursement des dommages de toute nature dont l'assuré serait tenu sur le recours des tiers en cas d'abordage par le navire assuré ou de heurt contre un bâtiment, corps fixe, mobile ou flottant »⁹⁶⁴. Pour les autres événements engageant la responsabilité civile de l'armateur, l'assureur est souvent un club de protection⁹⁶⁵, très souvent les *P&I Clubs* ou « clubs de protection et d'indemnisation »⁹⁶⁶. D'origine britannique, les *P&I clubs*⁹⁶⁷ couvrent aujourd'hui la plupart des responsabilités contractuelles ou légales liées à l'exploitation du navire à travers le monde. La doctrine⁹⁶⁸ a classé les garanties accordées par ces organismes en trois catégories:

- La première catégorie couvre la responsabilité des armateurs à l'égard de leurs contractants et inclut la garantie des responsabilités assumées par l'armateur en cas d'accidents mortels causés à des tiers travaillant sur le navire.
- La seconde vient en complément de l'assurance sur corps. Le Club prend à sa charge les risques qui, pour une raison ou pour une autre, ne sont pas couverts dans le cadre du contrat d'assurance sur corps tels que les indemnités d'assistance, les contributions aux avaries communes... Est également à la charge du Club la responsabilité des armateurs pour pollution.
- Enfin, le club garantit diverses charges financière telles que les indemnités de décès ou de maladies des marins, des frais de sauvetage de vie humaine réclamés à l'armateur...

962 Article 351 alinéas 1 et 2 du CCM, op. cit.

963 Article 347 du CCM, op. cit.

964 Article 332 du CCM, op. cit.

965 Voir: A. MAC LEAN: « les clubs de protection ont pris une importance considérable sur l'échiquier mondial de l'assurance maritime », JMM, vendredi 3 décembre 2004, p 34 et suivantes.

966 P. BONASSIES, Ch. SCAPEL: « Traité du droit maritime », op. cit, p 849. Il s'agit de l'assureur principal des navires tunisiens.

967 <http://www.francepandi.fr/>

968 P. BONASSIES, Ch. SCAPEL: « Traité du droit maritime », op. cit, p 848.

La particularité des clubs est le caractère illimité de la protection accordée aux armateurs. Cela explique que l'adhérent ne paye pas une prime fixe mais une cotisation provisoire réajustée en fin d'année selon les charges effectivement assumées par le club⁹⁶⁹.

Quelque soit le type d'assurance, l'assureur n'intervient qu'en réparation aux dommages causés aux biens assurés ou aux dommages causés par les biens assurés à autrui. C'est ainsi que les assureurs vont chercher tout moyen leur permettant de restreindre les occasions d'intervention. Respecter les règles permettant de prévenir les dommages, y compris celles de sécurité et de sûreté maritimes, en constitue un moyen (b).

b) Le rôle joué en faveur de la sécurité maritime :

Les dispositions de sécurité et de sûreté maritimes ne concernent que les exploitants, les propriétaires et les armateurs de navires. La certification de sécurité et de sûreté ne s'impose pas aux assureurs. L'assureur est donc en droit d'assurer un navire non certifié ISM ou ISPS. Cela étant, les assureurs sont conscients que le respect de la réglementation pourrait représenter une garantie de sécurité permettant de mieux préserver leurs propres intérêts. A titre d'exemple, la certification ISM permet à l'assureur de parfaire son opinion sur le risque lié à l'opération de transport en lui apportant des éléments sur la qualité de la gestion du transport maritime⁹⁷⁰. Les assureurs se sont, par conséquent, engagés dans le processus du respect de la démarche sécuritaire. Ceci se lit à travers différentes mesures qu'ils imposent à tous les navires qu'ils prennent en charge quelque soit leurs pavillons:

- L'âge et la qualité du navire prennent une grande importance dans le calcul des primes d'assurance. La solvabilité de l'armateur également⁹⁷¹. A noter que l'inspection exercée par les assureurs ne revêt pas la qualité opérationnelle du contrôle étatique. L'assureur n'emploie pas d'inspecteurs dans le but d'opérer une visite à bord. Il se borne à l'étude de documents lui permettant d'avoir une idée claire sur l'état du bien à assurer et sur l'état de solvabilité de son client, autrement dit, sur le risque financier qu'il encourt à garantir le navire.

Une telle inspection a l'avantage d'inciter les armateurs à maintenir leur navire en bon état au risque de se voir privés d'une assurance. Cependant, elle ne peut, à elle seule, être suffisante à éviter le risque car combien de navires sous normes disposaient de documents montrant leur

969 Pour plus de détails, voir: F. FOUCHIER: « L'action directe contre les P&I clubs », DMF, janvier 2000, p 3 et suivantes.

970 Ch. HÜBNER: « L'application du code ISM à l'assurance maritime sur facultés », DMF, juin 1999, p 510.

971 J-P. BEURIER: « Le transport maritime, le droit et le désordre économique international », op cit.

bon état⁹⁷². Par ailleurs, le facteur humain est-il systématiquement intégré dans cette démarche de sécurité? L'assureur demande-t-il à vérifier la compétence de l'équipage que l'armateur engage? La doctrine affirme que depuis les deux dernières décennies du siècle dernier, les assureurs maritimes exigent des armateurs un effort sur la qualité du recrutement de leurs équipages⁹⁷³. Mais cette exigence n'est, semble-t-il, pas automatique sur le plan de la pratique des assurances; « même si les mentalités changent, un grand travail de sensibilisation et d'intégration reste à faire »⁹⁷⁴.

- Afin de se prémunir contre les pertes pécuniaires, les assureurs en responsabilité, notamment les *P&I clubs*, appliquent une mesure jouant un rôle en faveur de l'amélioration de la qualité du navire et qui consiste dans le fait de déterminer les contributions de leurs clients en fonction des pertes effectivement subies. Le rapport est établi entre les sommes engagées en réparation des sinistres survenus et la prime d'assurance. Les armateurs défaillants se voient imposer des contributions pouvant être assez élevées notamment en cas d'accident ayant causé une pollution d'une grande ampleur.

- En droit tunisien, l'article 306 du CCM exclut du bénéfice de l'assurance les conséquences des fautes intentionnelles et inexcusables de l'assuré. Cette exclusion est d'ordre public. La notion de faute inexcusable pourrait-elle constituer un fondement juridique pour exclure de la garantie de l'assureur un sinistre lorsque le navire transporteur n'est pas certifié ISM ou ISPS? La doctrine estime qu'il conviendrait d'établir dans quelle mesure le choix d'un navire dépourvu d'un certificat ISM est à l'origine de la perte des biens⁹⁷⁵. La pratique ne fournit pas de cas d'étude.

- De leur côté, les États Unis d'Amérique ont su prémunir leurs côtes de pollution en application de l'OPA⁹⁷⁶ qui impose à tout armateur dont le navire touche les côtes américaines de présenter une police d'assurance émanant d'une compagnie d'assurance américaine ou d'un groupement d'armateurs ou d'assureurs couvrant le navire contre toute pollution qu'il pourrait causer. La doctrine explique que c'est l'armateur qui est couvert et non le navire et que la particularité de cette solution est de laisser à l'armateur et à son assureur l'appréciation du risque du navire. Aucun assureur ne prendra le risque d'assurer un armateur exploitant des navires en mauvais état⁹⁷⁷. L'assureur oblige, ainsi, l'armateur à se doter d'un bon équipement.

972 C'était le cas du navire « Amira I », voir chapitre précédent, section 2.

973 F. LILLE, R. BAUMLER: « Transport maritime, danger public et bien mondial », op. cit, p 245.

974 Information issue d'un entretien avec Me A. REBHI, op. cit.

975 Ch. HÜBNER: « L'application du code ISM à l'assurance maritime sur facultés », op. cit, p 512.

976 Op. cit.

977 « Réflexion de l'Académie de Marine sur la prévention des catastrophes maritimes », DMF, mai 2003, p 456.

Toutes ces mesures ont certainement contribué à dissuader certaines pratiques contraires aux obligations réglementaires requises. Il serait souhaitable que les assureurs persistent dans cette démarche sécuritaire surtout que le caractère international du marché de l'assurance maritime⁹⁷⁸ leur permet d'imposer des règles harmonisées à tous les pavillons. Il serait notamment requis de réfléchir sur une solution permettant d'accorder un avantage commercial aux armateurs respectueux des normes obligatoires. Ceci pourrait se traduire, à titre d'exemple, par une ristourne lorsqu'aucun dommage n'est survenu pendant une période donnée ou en une baisse de prime d'assurance. Quoi qu'il en soit, la participation des assureurs à la démarche sécuritaire, combinée avec l'intervention des chargeurs (B), ne peut que perfectionner la qualité du transport maritime.

B) L'action des chargeurs:

Les chargeurs sont les propriétaires de la cargaison que le navire doit convoyer. Le transport maritime constitue un maillon important du service fourni par le chargeur à son client, le destinataire de la marchandise embarquée. La qualité du transport a donc une incidence sur la qualité globale de la prestation du chargeur⁹⁷⁹. A l'instar des assureurs, les chargeurs peuvent déployer les moyens leur permettant de s'assurer que le transport de leur marchandise se fasse dans les meilleures conditions de sécurité possibles. Clients de l'armateur qui est le responsable de la gestion nautique et commerciale du navire, ils exploitent cette qualité pour imposer leurs exigences sécuritaires (a). Le cas spécial des chargeurs pétroliers montre une volonté accrue du respect le plus strict possible des normes de sécurité et de sûreté maritimes (b).

a) L'oeuvre des chargeurs en matière de sécurité:

Les chargeurs ont fait ressortir qu'ils étaient les premiers intéressés à la sécurité du transport maritime qui conditionne la qualité du service rendu à leurs clients mais qu'ils ne pouvaient se substituer aux autorités étatiques, seules compétentes pour contraindre les armateurs à prendre les mesures nécessaires et les sociétés de classification à exercer avec plus de rigueur leur contrôle⁹⁸⁰. Leur action ne pouvait, par conséquent, consister en l'édition de nouvelles normes de sécurité qu'ils imposeraient aux armateurs mais à s'engager eux même dans une démarche

978 Voir sur ce point: « Dossier: l'assurance maritime » in *Le monde maritime*, mai/juin 2008, p 24.

979 J-P. RIBIERE: « La sécurité maritime: le rôle du chargeur », in *Transports* n° 403, numéro spécial: « La sécurité du transport maritime », septembre-octobre 2000, p 375.

980 J-C. BUHLER: « Les affréteurs et la sécurité des transports maritimes », *DMF*, octobre 1999, p 796.

de respect de la réglementation en vigueur dans le but de favoriser un acheminement sûr de leurs marchandises. En se basant sur le code ISM, les affréteurs désireux ont adopté un « code de bonnes pratiques » comportant un questionnaire préalable à tout affrètement, propre à garantir que le navire affrété est conforme au code ISM, qu'il est couvert par une société de classification et par un assureur fiables et qu'il est convenablement armé selon les règles de son État de pavillon par un armateur bien identifié⁹⁸¹.

Le refus de soumission à ce questionnaire n'est assorti d'aucune obligation réglementaire encore moins de sanction pénale. Néanmoins, par son refus, l'armateur peut perdre un client. Le chargeur dispose, donc, d'un moyen de pression purement économique. Sa responsabilité en matière de sécurité et de sûreté maritimes se situe à un niveau autre que celui des autres intervenants; elle se situe dans le choix du prestataire et du navire affrété⁹⁸². Le pouvoir dont il est doté émane du pouvoir de pression économique qu'il détient. Il consiste en sa capacité à refuser d'affréter un navire qu'il estimerait en deçà du niveau de sécurité nécessaire à garantir une expédition sûre de sa marchandise et de faire jouer la concurrence avec d'autres armateurs plus respectueux de la loi. Un tel refus pourrait contraindre les armateurs à davantage conformer leurs bâtiments aux exigences réglementaires en la matière. Dans ce cadre, en dehors du questionnaire, le rôle de l'information sur les navires en service pourrait apporter une aide précieuse aux chargeurs. Les bases de données telles qu'Equasis⁹⁸³, base de données européenne, trouvent toute leur justification. Celle-ci recueille les informations pertinentes sur les navires et les armateurs. On y trouve des renseignements sur l'état du navire, sur sa conformité aux règles de sécurité, sur l'identification de son assureur et même sur les conditions de vie et de travail à bord. On déplorera, à cet égard, l'inexistence d'une base de donnée équivalente en Tunisie ou d'une manière générale dans les pays du continent africain. L'imperfection de la base de données du Med Mou n'améliore pas la situation.

L'action des chargeurs pétroliers tout en étant fidèle à cette démarche, renforce le degré des exigences en sécurité et sûreté (b), probablement sous l'influence de l'ampleur de l'effet médiatique que pourrait avoir un accident de navire transportant du pétrole.

981 J-C. BUHLER: « Les affréteurs et la sécurité des transports maritimes », op. cit, p 797.

982 J-P. RIBIERE: « La sécurité maritime, le rôle du chargeur », op. cit, p 375.

983 Equasis ou European Quality Shipping Information System (Système informatique européen de la qualité de la navigation). Pour les détails, voir: (www.equasis.org) créé en mai 2000 et géré par les autorités publiques.

b) Le cas des chargeurs pétroliers:

Non satisfaites des contrôles effectués par les États et les sociétés de classification, les compagnies pétrolières ont instauré un système d'évaluation de la qualité globale des navires, dénommé *vetting*. Il s'agit d'un système de contrôle volontaire à caractère facultatif offrant à la compagnie pétrolière souhaitant affréter un navire à temps ou au voyage la possibilité de vérifier l'état technique du navire ainsi que la qualité de son équipage. La mise en oeuvre de ce système de contrôle est assurée par des inspecteurs engagés par la compagnie pétrolière qui, au même titre que les inspecteurs étatiques, sont des anciens navigateurs de haut niveau. Les inspections opérées dans le cadre du *vetting* combinent le système du contrôle par l'État du port et le système du contrôle opéré par les autres chargeurs. Ainsi, les inspecteurs chargés du *vetting* vérifient la validité des certificats, l'état des appareils et le respect de la sécurité à bord. Ils soumettent le navire, par ailleurs, à un questionnaire détaillé. Ils réalisent également des visites à quai et peuvent procéder à des audits des sociétés d'armement⁹⁸⁴.

Certaines compagnies pétrolières imposent des procédures de contrôle, encore plus renforcées. C'est le cas de la compagnie américaine *Exxon* qui à la suite de la catastrophe du navire *Exxon Valdez*⁹⁸⁵ a mis la barre haute quant aux exigences de sécurité: elle a, ainsi, imposé à tous les frégateurs avec qui elle traite des standards techniques et de management de niveau très élevé, un questionnaire détaillant l'état du navire et devant être tenu à jour, de même que diverses inspections. Par ailleurs, la compagnie exige que les navires qu'elle affrète soient systématiquement munis d'une double coque⁹⁸⁶.

On regrette, comme le fait la doctrine⁹⁸⁷, que d'autres secteurs de navigation maritime et notamment le secteur des transports de vrac à courte distance⁹⁸⁸ n'aient pas choisi de généraliser de telles procédures d'inspection avant affrètement. La mise en jeu des intérêts financiers pourrait persuader les armateurs les moins scrupuleux à une meilleure application de la législation sécuritaire dans le but de préserver sa clientèle. Pour autant, même s'il présente cet avantage, le contrôle effectué par les chargeurs n'est pas exempt de critique. Si la

984 Voir à ce sujet: Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 547 et suivantes. Voir également: S. MABILE: « Le *vetting* des navires pétroliers, historique et portée juridique d'un contrôle volontaire », ADMO, Tome XXV, 2007, p 115 et suivantes.

985 Op. cit.

986 Voir à ce sujet: O. CARAGE: « Sécurité et sûreté maritime » in « Sûreté et sécurité: Quels enjeux économiques pour les industries maritimes », op. cit, p 37. La double coque réduit les risques d'échouements et des abordages à faible vitesse.

987 G. TOURRET: Intervention in « Sûreté et sécurité: Quels enjeux économiques pour les industries maritimes? », op.cit, p 15.

988 Il s'agit du mode de transport le plus fréquent en Tunisie. Voir à ce sujet, le rapport de l'OMMP, 2007, p 8.

pratique de recueil d'informations et celle des questionnaires ne peut qu'être utile quant au choix du navire à affréter, les inspections pratiques effectuées à bord viendraient s'ajouter au nombre déjà élevé des inspections obligatoires ce qui peut constituer un inconvénient pour les conditions de travail de l'équipage. Nous l'avons déjà évoqué, les contrôles sont sources de fatigue et de perte de temps pour les membres de l'équipage et notamment pour le capitaine. Éventuellement, les affréteurs pourraient se contenter des rapports issus du contrôle par l'État du port que l'armateur serait tenu de leur fournir.

Au regard des actions menées en matière de sécurité maritime par les assureurs et les chargeurs, on estime, comme le fait la doctrine, qu'une démarche décisive pour assainir le marché du transport maritime est en train de se construire⁹⁸⁹. Néanmoins, l'action des opérateurs privés en matière de sécurité et de sûreté maritimes, quelque soit le jugement qu'on pourrait lui apporter, reste basée sur la bonne volonté de l'application des normes de sécurité et des codes de bonnes conduite. Dans un monde où les intérêts financiers et les engagements contractuels peuvent l'emporter sur la conformité à la loi, la détermination des pouvoirs publics pour l'application des normes de sécurité semble indispensable. Resterait à savoir quel organisme public serait le plus à même d'atteindre « l'objectif sécurité ». On a pu voir que l'État du pavillon pour différentes raisons n'obéit pas dans certaines circonstances à cet objectif. L'État du port, quoique plus efficace, ne parvient pas à réduire le manquement à la sécurité. Pour une meilleure efficacité devrait-on, comme l'a montré l'exemple européen, avoir recours à un contrôle opéré dans un cadre régional? Ce schéma est-il possible pour une région intégrant la Tunisie? Auquel cas, de quelle région parlons-nous: du Maghreb arabe ou de la Méditerranée? (Paragraphe 2).

Paragraphe 2 : Vers une agence régionale de sécurité maritime :

Nombreuses sont les lois et orientations politiques appelant à une régionalisation des règles juridiques, dans de nombreux domaines⁹⁹⁰. L'harmonisation régionale permet d'adapter des règles plus appropriées aux besoins de chaque région et de combler les carences des conventions mondiales⁹⁹¹. La régionalisation prend en considération les particularités

989 J-C. BUHLER: « Les affréteurs et la sécurité des transports maritimes », op. cit, p 798.

990 Voir par exemple l'article 197 de la CMB, op. cit.

991 T. TREVES: « 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 QUENEUDEC, op. cit, p 608.

géographiques, écologiques et culturelles des pays de la région. Convaincu de l'apport du procédé, le législateur européen est le premier à l'appliquer en matière de sécurité maritime(A). L'étude du modèle européen permettrait d'examiner la possibilité du renouvellement de l'expérience européenne dans une région géographique comprenant la Tunisie (B).

A) L'expérience européenne de régionalisation:

La communauté européenne a mis en place des agences spécialisées et décentralisées permettant une plus grande visibilité de certaines thématiques. Il s'agit d'organismes de droit public européen possédant une personnalité juridique propre et dont le but est d'assurer une tâche de nature technique ou scientifique. En matière maritime, l'agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) créée en 2002⁹⁹² et basée à Lisbonne depuis 2004, exerce un contrôle renforcé sur les normes de sécurité (a). Elle intervient également en matière de prévention et de réparation de pollution maritime (b)

a) Le contrôle de la sécurité et de la sûreté:

L'AESM exerce un contrôle technique couvrant quatre domaines différents: la vérification du respect de l'application de la réglementation (1), le renforcement du contrôle par l'État du port (2), l'évaluation des sociétés de classification (3) et le contrôle de la formation des gens de mer (4).

1) Les agents de l'AESM visitent les États membres pour vérifier qu'ils mettent convenablement en pratique la réglementation européenne portant sur la sécurité maritime, sur les mesures visant la prévention des pollutions⁹⁹³.... Les visites, organisées au préalable par l'AESM en collaboration avec l'autorité maritime visitée, s'effectuent dans les ports européens. L'autorité maritime visitée doit veiller à ce que les visites s'opèrent dans les meilleures conditions. En application de l'article 6 du règlement instituant l'AESM, les inspecteurs de l'organisme doivent avoir accès à tout document, endroit ou objet ayant rapport avec le déroulement du contrôle des navires. Les rapports rédigés à l'issue de la visite permettent à la Commission européenne de déterminer les défaillances et les lacunes des

992 Par le Règlement du Parlement européen et du Conseil n° 1406/ 2002 du 27 juin 2002, JOCE n° L 208 du 5 août 2002, p 1 et suivantes, ci après: règlement instituant l'AESM.

993 Voir :chapitre I, article 3 du règlement instituant l'AESM.

différentes autorités maritimes. Par ailleurs, le recueil d'informations servira à enrichir des bases de données indispensables à la lutte contre les accidents telles qu'EQUASIS⁹⁹⁴.

2) En matière du contrôle par l'État du port⁹⁹⁵, rappelons qu'en marge des systèmes nationaux, l'UE a mis en place la directive CE 1995/21 du 19 juin 1995⁹⁹⁶ qui garantit une inspection des navires dans les ports de la Communauté européenne portant sur plusieurs aspects: la construction, l'entretien et l'équipement. Cette tâche a été confiée au personnel de l'AESM qui n'effectue pas personnellement le contrôle des navires dans les ports européens mais qui est chargé de la surveillance des systèmes de contrôles opérés dans chaque État membre, de l'analyse des statistiques de l'entrée et de la sortie des navires dans les ports européens ainsi que des données individuelles sur chaque navire inspecté. Il s'agit en quelque sorte de contrôler les contrôleurs afin d'aboutir à une inspection effective et poussée des navires.

3) En extension de l'évaluation des inspecteurs assurant le contrôle par l'État de port, l'AESM a contribué à l'évaluation des sociétés de classification reconnues par la Commission européenne⁹⁹⁷ ainsi que celle des organismes de sûreté reconnus autorisés à entreprendre certaines activités en matière de sûreté⁹⁹⁸. Les rapports de visites émis par l'AESM permettent aux États membres d'évaluer les avantages et les lacunes de chaque organisme. Ils permettent le cas échéant à la Commission de proposer des sanctions concrètes en cas de violation à la législation en vigueur⁹⁹⁹.

4) Les inspecteurs de l'AESM visitent les centres de formation des gens de mer dans les pays tiers, fournisseurs principaux de la main-d'oeuvre maritime¹⁰⁰⁰ afin de vérifier qu'ils

994 Op. cit.

995 Voir: chapitre I, article 2-b-i du règlement instituant l'AESM.

996 Op. cit

997 Les sociétés de classification reconnues par l'UE sont: Bureau Veritas, Germanischer Lloyd et Llund's Register of shipping.

998 En application du chapitre I, article 2-b-iv du règlement instituant l'AESM tel que modifié par le règlement CE n° 725/2004 du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004, JOCE L 129/1 du 29 avril 2004, p 1 et suivantes. Les organismes de sûreté sont des entreprises autorisées par l'État à effectuer certaines interventions en matière de sûreté dans les ports telles que l'évaluation de la sûreté de l'installation portuaire. L'organisme peut également fournir une assistance aux compagnies maritimes ou aux ports pour l'évaluation de la sûreté ou l'élaboration des plans. Voir à ce propos: paragraphe 4.3 et suivants de la partie B du code ISPS.

999 Voir à ce sujet: l'intervention de Jacob TIERLING, directeur de l'AESM, à l'occasion du colloque international: « Sûreté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes? », op. cit, p 19 et suivantes.

1000 En application du chapitre I, article 2, b, iii du règlement instituant l'AESM. Il s'agit notamment de pays

répondent aux obligations de la convention STCW. L'inspection inclut aussi bien l'administration maritime de l'État tiers que les écoles de formation publiques et privées. Par ailleurs, l'AESM organise des stages de formation visant à renforcer les acquis théoriques et pratiques des gens de mer¹⁰⁰¹. A l'issue de l'inspection, un rapport est rédigé et envoyé à l'administration maritime de l'État tiers ainsi qu'à la Commission européenne¹⁰⁰². Ce type de contrôle revêt une importance majeure dans la mesure où, rappelons-le, environ 80% des accidents en mer sont générés par une erreur humaine. Toutefois, faute de moyens, l'AESM est actuellement loin de contrôler la totalité des administrations maritimes des pays tiers dont le nombre s'élève à une cinquantaine¹⁰⁰³.

L'ensemble de ces contrôles exclusivement exercés par l'AESM permettent de prémunir les défaillances du système sécuritaire. Toutefois, en cas de déficience des autorités maritimes sur une quelconque obligation, l'AESM ne dispose pas de pouvoir de sanction direct. C'est la Commission européenne, à la lumière des rapports de l'AESM, qui peut entreprendre des actions à l'encontre des États ayant manqué à leurs obligations.

L'AESM intervient également dans le domaine environnemental (b).

b) La prévention et la réparation de la pollution maritime:

L'AESM entretient une action en matière de surveillance maritime (1) et en matière de lutte contre la pollution maritime (2).

1) L'AESM agit aussi bien pour ce qui est de la surveillance de la navigation (1.1) que de celle de la pollution (1.2).

1.1) La surveillance de la navigation est l'action permettant de diffuser l'information sur le mouvement des navires, les conditions de visibilité en mer, la situation du trafic et les obstacles à la navigation. L'utilité de cette information réside notamment dans la prévenance des abordages et autres événements de mer lesquels peuvent entraîner des pertes humaines, financières et environnementales considérables. La surveillance de la navigation maritime est

asiatiques tels que les Philippines ou encore la Chine et des pays de l'Europe de l'Est, notamment la Bulgarie.

1001 En 2007, 25 sessions de formation ont été organisées. Voir page 8 du programme de travail de l'AESM 2008, disponible à la page suivante: http://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=100&Itemid=43

1002 Chapitre I, article 3.3 du règlement instituant l'AESM.

1003 F. VALLAT: « L'Agence européenne de la sécurité maritime taille bien la route... », in « Défense nationale et sécurité collective », n°2, février 2007, p 3.

exercée par les services de trafic maritime qui contribuent à assurer la sécurité de la circulation maritime, à améliorer l'efficacité du trafic et à réduire le risque des pollutions¹⁰⁰⁴. La pertinence de la surveillance de la navigation maritime nationale est renforcée par la participation de l'AESM. En application de la directive CE 2002/59 du 27 juin 2002 relative à la mise en place d'un système communautaire de suivi du trafic des navires et d'information¹⁰⁰⁵, l'AESM a créé un service de surveillance et d'information du trafic maritime, *Safeseanet*¹⁰⁰⁶. Il s'agit d'un système d'information électronique en réseau fournissant des données sur les changements des positions des navires. Les données sont, à l'origine, fournies par les navires eux même. Le système permet une identification rapide des navires et de leurs cargaisons à toute l'Europe ce qui permet, outre l'identification de leur position une meilleure préparation de leurs accueils dans les ports. Le système est opérationnel depuis janvier 2008 et l'accès aux données est restreint aux administrations maritimes.

1.2) En matière de surveillance de la pollution, notons de prime abord, que l'AESM est la responsable de la surveillance de la pollution pour le compte de l'Union Européenne, à côté des États membres de l'Union. Elle est, à ce titre, tenue de fournir à la Commission et aux États membres des informations objectives et fiables grâce à la collecte, l'enregistrement et l'évaluation de données techniques dans les domaines de la sécurité maritime, du trafic maritime et de la pollution marine¹⁰⁰⁷. L'AESM dispose à cette fin d'un matériel sophistiqué: le satellite *Radarsat*¹⁰⁰⁸ qui produit des images de synthèse pouvant localiser les pollutions en temps quasi réel et anticiper la dérive des nappes. De surcroît, l'AESM a mis en place, depuis avril 2007, un dispositif dénommé *Cleanseanet* qui permet grâce à des images satellites de prévenir très rapidement un État membre des rejets polluants ayant lieu près de ses côtes. Le service fournit une gamme d'informations détaillées incluant des alertes de déversement d'hydrocarbures et une livraison rapide des images satellite disponibles et de la position de la nappe de pétrole¹⁰⁰⁹. Les images et les données fournies par le radar de surveillance sont diffusées dans un but de soutenir l'activité de prévention des accidents effectuée par les États

1004 Voir à ce propos: Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 575. On y reviendra dans les prochains chapitres.

1005 JOCE n° L 208 du 5 août 2002, p 1 et suivantes.

1006 <http://www.emsa.europa.eu/operations/maritime-surveillance/safeseanet.html>

1007 Chapitre I, article 2-f du règlement instituant l'AESM.

1008 Pour les caractéristiques techniques du radar, consulter:

<http://www.spotimage.fr/web/115-radarsat.php>

1009 Pour davantage d'informations, consulter:<http://cleanseanet.emsa.europa.eu>

membres. Ces derniers sont également assistés en matière de lutte contre la pollution (2).

2) Les États ont la possibilité de faire appel au soutien de l'AESM en matière de lutte et de réparation de la pollution. Dans ce cas, la saisine de l'AESM n'est pas directe, celle-ci ne pouvant agir que sur demande de la Commission européenne qui souhaiterait éviter que l'AESM soit sollicitée pour des pollutions minimales ne nécessitant en principe pas son intervention.

L'intervention de l'AESM en la matière se traduit par la mise en oeuvre de son propre plan d'actions pour la lutte antipollution, « le plan d'action pour la prévention et la lutte contre la pollution par hydrocarbures »¹⁰¹⁰. Il s'agit d'un document définissant le risque de pollution dans les mers européennes ainsi que les réponses appropriées à chaque type de pollution par zone. Le document fait, en outre, un inventaire du matériel à disposition de l'AESM dans les ports européens. A côté du matériel de dépollution dont dispose chaque État partie, l'AESM dispose de son propre matériel de dépollution. Des partenariats public-privé lui ont permis d'affréter des navires marchands convertis en navires dépollueurs sur tout le pourtour de l'Union européenne. En 2004, un budget de 17,5 millions d'euros lui a été alloué, pour 3 ans, dans le but d'affréter 4 navires antipollution de haute mer à implanter, en complément des moyens nationaux dans des zones à risques de la mer Baltique, de la manche, de l'océan atlantique et de la méditerranée¹⁰¹¹. Les navires dépollueurs sont dotés d'un équipement sophistiqué de détection et de récupération d'hydrocarbures. Leurs équipages, tenus d'effectuer des exercices à intervalles réguliers, sont entraînés à des tâches de sauvetage et de dépollution¹⁰¹².

En application du plan d'action de l'AESM, celle-ci met à disposition des responsables nationaux de la lutte anti-pollution son matériel et son savoir-faire. Les deux parties coordonneront les actions à entreprendre. Par ailleurs, elle assure l'analyse de la situation en mer et la prévision de son évolution. A ce propos, la doctrine affirme que le soutien que pourrait donner l'Agence peut jouer un rôle décisif. Les désastres du Prestige et de l'Erika avaient, en effet, montré que les États ne disposaient pas de navires mobilisables et de bonne capacité de stockage pour aller récupérer des hydrocarbures très au large et par mauvais

1010 « Action plan for oil pollution preparedness and response »
<http://www.emsa.eu.int/Docs/other/action%20plan.pdf>

1011 Rapport d'information n° 418 du Sénat français fait au nom de la Commission des affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées sur l'action de l'État en mer, session du 22 juin 2005, p 23.

1012 F. VALLAT: « L'Agence européenne de la sécurité maritime taille bien la route... », op. cit, p 5.

temps¹⁰¹³. Par ailleurs, l'importance de l'information précise et instantanée en matière de protection du milieu marin constitue une des tâches principales de l'Agence. Ainsi, les informations recueillies par ses soins viennent s'ajouter au résultat de recherches et d'investigations menées dans le cadre du plan.

En outre, en application de l'article 2 du règlement instituant l'AESM, celle-ci est tenue d'effectuer une enquête après accident. Elle tient à cet effet une base de données quotidienne rassemblant les rapports d'enquêtes sur les accidents maritimes survenant dans le monde entier. Cette base deviendra la première source d'information sur les accidents en Europe et sera utilisée par la Commission européenne et les États membres dans le cadre de l'élaboration de leur politique en matière de sécurité maritime¹⁰¹⁴. L'utilité de ces enquêtes réside dans le fait de développer des recherches en matière d'accidentologie en établissant les causes des événements en mer en vue d'en tirer des enseignements pour l'amélioration de la sécurité maritime. Enfin, l'AESM intervient en matière de gestion des déchets, en application de la directive CE 2000/59 du 27 novembre 2000 sur les installations de réception portuaire pour les déchets d'exploitation des navires et les résidus des cargaisons¹⁰¹⁵, et veille à s'assurer que les déchets produits par les navires sont évacués dans des installations portuaires appropriées. La directive ne précise pas l'action à entreprendre si ces installations n'existaient pas.

Que ce soit en matière de contrôle de l'application des normes ou d'assistance des États membres dans leurs diverses démarches de prévention, l'action de l'AESM participe à l'amélioration de la qualité du transport maritime ce qui pourrait constituer un exemple à suivre dans d'autres régions du monde (B).

B) Le projet d'une agence de sécurité maritime régionale incluant la Tunisie:

L'idée d'une agence maghrébine est exclue de prime abord. Les échanges et la coopération dans le domaine maritime entre les pays du sud de la méditerranée est faible¹⁰¹⁶. Cette faiblesse qui peut s'expliquer par deux raisons: les tensions politiques qui perdurent et le fait que les pays du Sud de la méditerranée ont des économies concurrentes et ne peuvent donc se

1013 F. VALLAT: « L'Agence européenne de la sécurité maritime taille bien la route... », op. cit.

1014 Voir rapport de l'Agence intitulé: « Une navigation plus sûre et moins polluante au sein de l'Union européenne » sur le lien suivant:

http://www.emsa.eu.int/Docs/Technical_Reports/emsa_brochure_24_5_2006_fr.pdf

1015 JOCE n° L 332 du 28 décembre 2000, p 81 et suivantes.

1016 Le commerce inter-maghrébin ne représente que 7% du commerce des pays de l'Union du Maghreb Arabe selon: « Des opportunités, un potentiel énorme mais les freins à une intégration maghrébine subsistent » article publié au journal tunisien « La Presse », 19 février 2009, p 3.

procurer auprès de leurs voisins les produits qui leur manquent¹⁰¹⁷. En revanche, les échanges Nord-Sud avec l'Union Européenne dominent largement la structure des échanges en Méditerranée¹⁰¹⁸. La solution méditerranéenne semble, par conséquent, la plus adéquate d'autant plus qu'il existe déjà un cadre juridique et politique de coopération regroupant les États de la zone et pouvant être considéré comme étant des pré-outils de travail et de réflexion pour la création d'une agence méditerranéenne de sécurité maritime (a) pour laquelle il conviendrait de définir les objectifs et l'organisation (b).

a) Un cadre de coopération préexistant :

La déclaration de Barcelone de 1995¹⁰¹⁹ a posé les fondements d'un processus de coopération et de dialogue entre les pays de l'Union européenne et les autres pays riverains de la méditerranée. La déclaration fixe un triple objectif: la création d'une zone de paix et de stabilité reposant sur des principes fondamentaux, notamment sur le respect des droits de l'homme et la démocratie, la coopération économique et financière dans le but de créer une zone de prospérité partagée, enfin, l'amélioration de la compréhension mutuelle entre les peuples de la région et le développement d'une société civile active. Les programmes, actions et institutions instaurés sur la base de la déclaration de Barcelone sont multiples et recouvrent des domaines diversifiés. Nous nous contenterons d'évoquer ceux qui concernent le domaine de la sécurité maritime.

1) Le programme MEDA :

La mise en oeuvre des objectifs passe nécessairement par la mise à disposition de moyens financiers. Le programme MEDA est le principal instrument financier de l'UE pour l'application du partenariat euro-méditerranéen¹⁰²⁰. Lancé en 1995, le programme offre des

1017 C. REYNAUD, C. DECOUPIGNY: « L'intégration des réseaux de transport dans l'espace euro-méditerranéen et le rôle du transport maritime », in « Le transport maritime à courte distance, enjeux et perspectives en Méditerranée », sous la direction de Xavier PERALDI et Michel ROMBALDI éditions l'Harmattan, 2008, p 94. Voir également: J. ZEGRARI: « L'évolution des transports maritimes dans les pays du Maghreb », Thèse, Université de Nantes, 2000, p 181 et suivantes.

1018 Selon une étude du projet « EUROMED Transport », publiée en Octobre 2003, intitulée : « Tendances du Trafic, politiques du transport et plans dans la Méditerranée occidentale », plus que la moitié des échanges internationaux se fait avec l'Union européenne, 9% avec l'Afrique, 9% avec l'Asie, 8% avec l'Amérique...

1019 Déclaration de la Conférence ministérielle euro-méditerranéenne de Barcelone du 27 et 28 novembre 1995, disponible sur le lien suivant: <http://www.ena.lu/>

1020 Instauré par le règlement CE n° 1488/96 du Conseil du 23 juillet 1996 relatif à des mesures d'accompagnement financières et techniques à la réforme des structures économiques et sociales dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen, JOCE L189 du 30 juillet 1996, p 1 et suivantes. Le programme a représenté 5, 35 milliard d'euros pour la période 2002-2006, à titre d'exemple.

mesures de soutien techniques et financiers pour accompagner les réformes de structures économiques et sociales des partenaires méditerranéens. Les réformes visées sont nombreuses et touchent à des domaines divers et diversifiés. Deux projets concernent de près le domaine maritime et réconfortent l'idée de l'existence d'une coopération régionale en la matière:

- Le projet « Euromed transport »¹⁰²¹ issu du programme MEDA vise l'intégration et la coopération régionale en matière de transport. Il a initié plusieurs projets de recherche auxquels participent des experts et des chercheurs de tous les pays méditerranéens pour l'étude de la situation des transports dans les pays méditerranéens¹⁰²². A la demande de la Commission européenne, Euromed transport a préparé un document stratégique sur la politique du transport euro-méditerranéen intitulé: « Vers un système intégré de transport euro-méditerranéen: politiques et priorités communes des partenaires MEDA en matière de transport »¹⁰²³. Le document a pour objectif de mettre en place un système de transport durable. Il définit diverses recommandations pour une politique régionale de transport dont on citera le renforcement et la modernisation du système institutionnel de transport et l'ambition de rendre le transport en Méditerranée sûr et durable.

- En matière de protection de l'environnement, le programme SAFEMED¹⁰²⁴ concernant la coopération en matière de sécurité, de sûreté et de prévention de la pollution par les navires est mis en oeuvre par le centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle ou REMPEC (*Regional Marine Pollution Emergency Response Center of the Mediterranean*)¹⁰²⁵ dans dix pays méditerranéens dont la Tunisie. Outre son objectif de contribuer à l'amélioration durable de la méditerranée contre les risques d'accidents et de pollution en mer, le programme a pour but de réduire l'écart existant entre les réglementations communautaires et internationales afin d'assurer dans l'Union européenne et le bassin méditerranéen une application effective et uniforme des conventions internationales

1021 www.euromedtransport.org

1022 Il s'agit notamment des projets REGMED et DESTIN. Le premier s'intéresse aux aspects réglementaires du transport en méditerranée, en déniche les lacunes et en souligne les progrès quant à l'application des lois sur le transport. Le projet DESTIN s'attache aux techniques de planification de transport dans la Méditerranée occidentale.

1023 Plus connu sous le titre de « livre bleu », le document a été présenté aux membres du programme Euromed lors de la Conférence ministérielle Euro-méditerranéenne de Marrakech le 15 décembre 2005. Il est téléchargeable sur le site du programme Euromed.

1024 www.safemed-project.org

1025 www.rempec.org

régissant la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement marin. Concrètement, le projet qui a débuté le 1er janvier 2006, vise les actions suivantes:

- L'évaluation et l'amélioration du contrôle par l'État du pavillon.
- Le développement des systèmes de surveillance de la navigation maritime.
- L'incitation à l'adoption des diverses conventions internationales en matière d'environnement maritime.
- L'application uniforme des codes ISM et ISPS.

L'AESM intervient comme conseiller technique dans le cadre de ce programme.

Le programme MEDA est remplacé depuis le 1er janvier 2007 par L'instrument européen de voisinage et de partenariat¹⁰²⁶. Le processus de Barcelone s'inscrit désormais dans une nouvelle politique de voisinage qui oeuvre pour une intégration plus profonde des divers pays voisins de l'UE. Le but principal de cet instrument rejoint celui du programme MEDA. Il s'agit de créer un espace de valeurs communes, de promouvoir la stabilité dans la région et d'intensifier la coopération. La différence est que le nouveau projet est doté d'un fonds financier plus important¹⁰²⁷.

2) « L'initiative 5+5 »:

Dans le cadre de la politique de défense de l'UE, existe un programme opérationnel de caractère informel intitulé « l'initiative 5+5 ». Il s'agit d'un programme sous régional de coopération politique, économique et militaire euro-méditerranéenne qui tire son nom de la réunion de cinq États de la rive sud: La Tunisie, L'Algérie, Le Maroc, La Lybie et La Mauritanie avec cinq pays de la rive nord: L'Espagne, La France, L'Italie, Malte et Le Portugal. Le programme présente l'avantage de traiter de questions concrètes dans des matières concrètes et non seulement dans le domaine strictement politique ou de relations extérieurs¹⁰²⁸. En matière maritime, le programme a pour objectif de mettre en commun des expertises et des savoirs-faires s'agissant de la protection civile, de la lutte contre la pollution maritime accidentelle, de la surveillance maritime et du secours en mer. Des exercices

1026 Instauré par le règlement CE n° 1638/2006 du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 2006 arrêtant des dispositions générales instituant un instrument européen de voisinage et de partenariat, JOCE L 310 du 9 septembre 2006, p 1 et suivantes.

1027 Le budget total s'élève à presque 12 milliards d'euros pour la période 2007-2013.

1028 J. PRATT Y COLL: « La région euroméditerranéenne: défis et état des lieux de la coopération régionale et sous régionale », Géoeconomie n° 42: « Quelle Union Méditerranéenne », été 2007, p 65.

d'entraînement et de simulation d'avaries en mer sont organisés périodiquement¹⁰²⁹. Le programme s'appuie sur un plan d'action annuel validé par les ministres de la défense lors d'une réunion annuelle.¹⁰³⁰

Nonobstant le succès relatif du partenariat politique et économique euro-méditerranéen¹⁰³¹, nous partons de l'idée qu'un rassemblement juridique des États de la région existe et qu'une volonté de coopération a été manifestée déjà en 1995 et est confirmée à plusieurs reprises ce qui confortera la possibilité de la création d'une institution dont l'objectif est de coopérer en matière de sécurité maritime et qui peut être conçu comme point de départ de cette institution. La possibilité de la création d'un tel organisme est réconfortée par les perspectives de renforcement de la collaboration entre les pays de la région dans le cadre du projet de l'Union méditerranéenne¹⁰³². Lancé lors du sommet de Paris du 13 juillet 2008, le projet vise la création d'une union politique présidée conjointement par un pays du Nord et un pays du Sud et dont le but est le développement de projets communs concrets dont au premier chef l'environnement¹⁰³³. Il s'agirait, en ce qui suit, d'élaborer un projet de fonctionnement de l'éventuelle agence méditerranéenne de sécurité maritime (b).

b) Le projet de l'agence:

L'agence méditerranéenne de sécurité maritime (AMSM) ne devrait pas reproduire au pied de la lettre le modèle européen. S'inspirant de l'expérience de l'AESM, la nouvelle agence devrait chercher à exploiter les avantages et combler les lacunes tant au niveau des missions dont elle sera dotée (1) qu'au niveau de l'organisation et des attributs (2).

1029 En Tunisie, a eu lieu l'exercice intitulé « secours d'urgence », du 16 au 21 novembre 2010. Il était organisé par les forces armées françaises et tunisiennes. Les autres pays membres au programme étaient présents à titre d'observateurs.

1030 Pour plus d'informations, voir: Ph. ESPER et autres « Défendre la France et l'Europe », éditions Perrin 2007, B. HAJ-HAMOU: « Le rôle de l'Union européenne dans la coopération en matière de transport maritime », in annales 2006 de l'IMTM, op. cit, p 65 et suivantes.

1031 Voir à ce propos: P. BECKOUCHE: « Comparer Euromed et autres régions Nord-Sud », in Géoeconomie n°42, op. cit, p 21 et suivantes. Voir du même auteur: « L'intégration économique en Méditerranée, impératif européen », in « L'Europe et la Méditerranée », collection Penser l'Europe, éditions CulturesFrance, juillet 2008, p 23 et suivantes. Voir enfin: G. LAZAREV: « Maghreb et Méditerranée: questionnements sur les options géopolitiques », in Géoeconomie n° 42, op cit, p 42 et suivantes.

1032 Voir sur ce sujet: J-F. DAGUZAN: « Vers l'Union Méditerranéenne », Géoeconomie n°42, op. cit, p 11 et suivantes.

1033 Parmi les projets prévus: La dépollution de la Méditerranée, les autoroutes maritimes et terrestres et la protection civile des catastrophes naturelles.

1) Les missions de l'AMSM:

Le rôle de l'agence régionale consisterait à normaliser les contrôles de sécurité et de vérifier la stricte application des règles applicables en matière du contrôle étatique. A l'instar de l'AESM, il s'agirait d'un organisme opérationnel pourvu d'un pouvoir de contrôle concret et impartial couvrant différents domaines (1.1). Mais sa particularité devrait concerner l'élément humain. L'agence devrait se donner les moyens de sortir de son rôle de contrôleur des contrôleurs quant à l'inspection des conditions de vie et de travail à bord en raison de l'incidence de ce facteur sur la sécurité et la sûreté de l'expédition (1.2).

1.1) Le contrôle des systèmes nationaux de contrôle concernerait plusieurs domaines:

- En raison de la grande variété des législations et par conséquent des pratiques de contrôle autour de la Méditerranée, et dans le but de créer une culture maritime commune, il serait préférable que l'agence ait comme but principal de soutenir et d'évaluer l'action des États en ce qui concerne l'application des normes de sécurité et leurs contrôle non seulement dans le cadre du contrôle par l'État du port mais également par celui du pavillon. Rappelons à cet égard que parmi les pays méditerranéens, figure nombre de pavillons de complaisance¹⁰³⁴. L'agence devra veiller dans ce cadre au risque de la fragmentation des législations au risque d'engendrer une sécurité à deux vitesses.

- A l'instar de la pratique européenne, le personnel de l'agence sera amené à se déplacer dans les écoles de formations des gens de mer afin d'évaluer les programmes de formation des gens de mer et leur application.

- L'agence devrait se doter d'un personnel technique compétent pour l'évaluation du travail de la société de classification sur les navires portant pavillon d'un État membre de l'agence. Une formule de sanction pour les sociétés défaillantes devrait être trouvée; on y reviendra plus loin.

- Appuyant le travail du centre d'information du Med Mou, l'agence régionale pourrait réunir des statistiques sur les navires et les armateurs servant de source de renseignement aux armateurs et administrations maritimes. Ces statistiques constitueraient un indicateur de

1034 Notamment Malte et la Grèce.

performance connaissant encore des lacunes dans le cadre du mémorandum de la Méditerranée.

- Afin de soutenir l'action des États méditerranéens, l'agence devrait se doter de moyens matériels et de compétences humaines capables d'intervenir dans le cadre de sauvetage des vies humaines en mer ou encore à la suite d'une catastrophe environnementale nécessitant une intervention étrangère.

1.2) Le contrôle des conditions de vie et de travail des marins:

Vecteur principal dans la survenance d'accidents, les textes de droit ainsi que la pratique devraient accorder plus d'importance à cet élément. Dans le but de diminuer le risque provenant d'un équipage en sous nombre, fatigué ou mal formé, le personnel de l'agence, sans pour autant se substituer aux inspecteurs nationaux ou aux inspecteurs du port, pourrait superviser les conditions de vie et de travail des équipages à bord des navires portant pavillon d'un pays méditerranéen ou faisant escales dans des ports méditerranéens. On pourrait imaginer que le personnel de l'AMSM accompagne les inspecteurs étatiques lors de leurs visites de contrôle ce qui éviterait de faire subir à l'équipage un nouveau type de visite qui viendrait empiéter sur leur temps de travail ou de repos. Le fait que l'AESM n'intervient pas à ce niveau, n'a pas permis un meilleur contrôle de l'élément humain dans les ports européens.

Enfin, une organisation de travail devrait être recherchée quant à l'intervention de l'agence méditerranéenne dans les pays de la rive nord de la Méditerranée. Ceux-ci étant déjà supervisés par l'AESM, il est souhaitable de ne pas leur faire subir un double contrôle. L'organisation recherchée peut consister en une simple concertation périodique entre les deux agences quant à leurs programmes d'action.

Si au niveau des missions il serait préférable que l'AMSM ne se démarque pas sensiblement du modèle européen, c'est au niveau de son organisation qu'une évolution devrait être opérée (2).

2) L'organisation de l'AMSM :

L'agence devrait se doter d'un personnel compétent et en nombre suffisant afin de pouvoir accomplir toutes ses tâches. Celui-ci pourrait être recruté parmi le personnel maritime de tous les pays membres à l'agence dans le respect de la diversité des nationalités autour de la

Méditerranée. A cet égard, confier les missions principales de l'agence à des ressortissants des pays de la rive nord de la Méditerranée pourrait constituer une erreur dans le sens où le personnel maritime de la rive nord commence à être familiarisé avec la notion de culture d'une sécurité maritime régionale, notion faisant défaut dans le sud. Le budget de l'agence pourrait être constitué, outre les contributions étatiques, d'une taxe relevée à l'occasion des escales dans les ports méditerranéens. L'AMSM devrait, par ailleurs, se distinguer de l'agence européenne par deux éléments qui, à notre sens, handicaperaient le travail de l'AESM (2.1). Restera la question d'identifier les sources de financement nécessaires à sa création et à son fonctionnement (2.2).

2.1) L'AMSM devrait être un organisme autonome et doté d'un pouvoir coercitif.

- L'autonomie de l'agence méditerranéenne: Il a été souligné que la dépendance de l'AESM à la Commission européenne pourrait avoir comme conséquence un retardement de son action en matière de lutte contre la pollution. Même s'il n'existe pas d'équivalent de la Commission européenne au niveau méditerranéen, il est requis que l'agence méditerranéenne soit indépendante vis à vis des États membres. Par autonomie, on entend autonomie financière et autonomie de décision. Une telle autonomie lui permettrait une prise de décision rapide quant à une intervention d'urgence ou une sanction vis à vis d'une autorité maritime ou d'une société de classification défailante.

- Le pouvoir de sanction: L'AESM n'est pas un organe de coercition. Elle ne fait que remonter les défaillances constatées dans le cadre de ses différentes visites à la Commission européenne qui prend les sanctions correspondantes à l'égard des États membres ou des sociétés de classification. Ce schéma ne peut pas être repris dans l'expérience méditerranéenne eu égard à l'absence, en Méditerranée, d'un organe suprême doté d'un pouvoir de sanction tel que la Commission européenne. D'un autre côté, il serait inconcevable d'infliger des sanctions aux États par une agence inter-étatique, l'État étant une entité souveraine du droit international¹⁰³⁵. Ces considérations ne devraient pas, pour autant, annuler la possibilité de doter l'AMSM de pouvoir de sanction. Celui-ci pourrait consister, outre la publicité des conclusions de l'AMSM considérée comme un moyen possible de persuasion, en une augmentation des cotisations versées à l'agence. En revanche, s'agissant des sociétés de classification défailantes, l'AMSM devrait garder la capacité de leur infliger des sanctions pécuniaires. Ces dernières serviraient à

1035 Voir à ce sujet, à titre d'exemple: P. DAILLEIR, M. FORTEAU et A. PELLET (N. QUOC DINH): « Droit international public », LGDJ, 2009, p 465 et suivantes.

enrichir le budget de l'agence.

L'AMSM ainsi conçue permettrait d'éviter les limites que connaît l'AESM. Par ailleurs, elle pourrait s'intégrer sans trop de difficultés dans les objectifs de la Déclaration de Barcelone, ceux de faire de la Méditerranée un espace de paix et de prospérité partagée, ainsi que dans le projet de l'Union méditerranéenne. Elle pourrait constituer, avec l'AESM, un pas vers une harmonisation internationale. En outre, l'agence ne devrait pas être une fin en soi. Cela favorise des sécurités à plusieurs vitesses. Elle devrait être une étape vers une organisation internationale coercitive en matière maritime. Son rôle principal serait donc de diffuser une culture de sécurité des personnes, des biens et de l'environnement.

2.2) Prévoir un financement suffisant:

La nécessité de prévoir une main d'oeuvre suffisante à l'application des prescriptions du Med Mou et la création d'une institution régionale pour la sécurité et la sûreté maritime n'est pas sans poser la question du financement de tels projets pouvant être très onéreux. Dans un contexte politique très sensible¹⁰³⁶, il est tout à fait compréhensible que les préoccupations des États se dirigent en priorité vers la nécessité de sécuriser le territoire national, d'améliorer le système politique et de stabiliser l'économie de l'État. Seulement, étant donné que les défaillances de sécurité et de sûreté maritimes pourraient avoir des répercussions très pesantes sur l'économie de l'État, cette question ne doit pas être longtemps absente de l'esprit des décideurs. Toutefois, reconnaissant que le financement qui devrait être accordé à ce secteur viendrait alourdir davantage les besoins financiers actuels de ces États, la réflexion sur des pistes de financements nouvelles, ne handicapant pas la marche économique de l'État s'impose. Les sources de financement peuvent être à la fois nationales et étrangères.

- Concernant les sources nationales de financement, il faudrait trouver le bon équilibre entre les fonds publics que pourrait mettre l'État à la disposition du secteur et entre d'autres types de ressources. Les États méditerranéens doivent remplir leur rôle de puissance publique et oeuvrer pour la sécurité de leurs territoires à travers la réalisation et le financement des projets adéquats. Une partie des budgets nationaux doit donc être consacrée à ce projet d'institution maritime méditerranéenne. En parallèle, l'on devrait réfléchir à de nouvelles pistes de financement. Ainsi, l'instauration d'une taxe prélevée sur le passage des navires dans les eaux

1036 Nous faisons allusion aux révolutions sociales et politiques qui ont eu lieu en Tunisie, en Égypte et dans d'autres pays méditerranéens en 2011. A propos de la révolution en Égypte, voir à titre d'exemple: « Égypte, une nouvelle révolution tunisienne », Le Monde du 28 janvier 2011, p 5. A propos de la révolution en Lybie voir, à titre d'exemple: « Lybie: répression sanglante des manifestations », Le Monde du 21 février 2011, p 15.

méditerranéennes semble une bonne piste de financement. La Méditerranée est une zone où le trafic maritime est le plus dense et où les échanges commerciaux sont en constante évolution sous les effets conjugués de la pression démographique, de la croissance économique et de l'ouverture des marchés¹⁰³⁷. L'apport financier d'une telle taxe n'est donc pas négligeable. Par ailleurs, étant donné la position géographique stratégique de la Méditerranée, il semblerait très improbable d'imaginer que les navires choisissent d'emprunter une autre route afin d'éviter le paiement de charges supplémentaires. En outre, l'application de cette taxe par l'ensemble des États de la région pourrait contribuer à évincer le contrôle à plusieurs niveaux dans les différents ports de la région étant donné que quelque soit l'espace maritime emprunté, la taxe est imposée.

- Pour ce qui est des possibilités de financement étranger, deux différentes pistes pourraient être envisagées: une aide financière de l'Union européenne et une seconde de la part de l'Organisation maritime internationale (l'OMI) dans le cadre de son programme de coopération technique.

- Les aides européennes :

L'article 10.A.1 du traité de Lisbonne¹⁰³⁸ autorise l'UE à construire des partenariats avec les pays tiers afin de favoriser des solutions multilatérales aux problèmes communs. Des actions ciblées peuvent être mises en oeuvre dans le but d'atteindre ces objectifs. Celles-ci peuvent concerner, entre autres domaines, la sauvegarde de la sécurité¹⁰³⁹, l'élaboration de mesures internationales pour préserver la qualité de l'environnement et la gestion durable des ressources naturelles¹⁰⁴⁰ et l'aide apportée aux populations, aux pays et aux régions confrontées à des catastrophes naturelles ou d'origine humaine¹⁰⁴¹. La création d'une institution méditerranéenne de sécurité et de sûreté maritime s'inscrit parfaitement dans cette démarche. Une éventuelle contribution financière de la part de l'UE serait, par conséquent, tout à fait justifiée. En outre, cette contribution représentera un apport certain à la politique de sécurité maritime communautaire étant donné que les objectifs poursuivis par cette politique

1037 Ph. VALLOUIS: « Les transports maritimes de marchandises en méditerranée: perspectives 2050 », Les cahiers du Plan bleu 7, mai 2010, p 9. L'auteur avance les chiffres suivants: Les capacités de transport maritime en circulation en Méditerranée ont augmenté de 50% entre 1997 et 2006. La croissance annuelle du transport de pétrole s'élève à 6%, celle du transport de gaz naturel liquéfié à 8% et celle du transport des conteneurs à 10%.

1038 Traité de Lisbonne modifiant le traité sur l'Union européenne et le traité instituant la Communauté européenne, signé à Lisbonne le 13 décembre 2007, JOCE C 306 du 17 décembre 2007, p 1 et suivantes.

1039 Article 10.A. 2 (a) du traité de Lisbonne, op. cit.

1040 Article 10. A. 2 (f) du traité de Lisbonne, op. cit.

1041 Article 10. A. 2 (g) du traité de Lisbonne, op. cit.

trouveront un écho dans la rive sud de la Méditerranée qui n'est autre que la rive sud de l'UE, d'un point de vue géographique.

Plus encore, et à long terme, une sécurité effective au niveau méditerranéen, similaire à celle appliquée en Europe pourrait tracer la voie vers une sécurité maritime internationale; le législateur international ne disposant pas des moyens juridiques de contrainte dont disposerait le législateur régional. L'efficacité de la politique de sécurité maritime européenne, même si elle assure une protection des intérêts au niveau régional, ne règle pas le problème international d'insécurité en mer. Elle risque même d'augmenter le taux d'insécurité dans d'autres régions du monde où se concentreraient les navires sous normes qui éviteraient les eaux européennes sous peines de sanctions. A supposer que la région de la Méditerranée rejoigne l'Europe dans sa politique sécuritaire et qu'elle soit suivie par d'autres régions, les espaces maritimes ouverts aux armateurs peu scrupuleux se restreindraient progressivement. L'éventuelle contribution financière de l'UE à ce projet est, par conséquent, d'une importance certaine tout comme le serait une éventuelle contribution de l'OMI.

- Les programmes de coopération de l'OMI :

Dans le cadre de sa mission du renforcement de la sécurité, de la sûreté et de l'efficacité de la navigation maritime à travers le monde¹⁰⁴², l'OMI a mis en place dans les années 1960 un programme de coopération technique dont l'objectif est d'aider les pays maritimes à renforcer leur capacités humaines et institutionnelles de manière à se conformer au mieux à la législation internationale en vigueur¹⁰⁴³. L'un des principes de ce programme est d'encourager la collaboration régionale et la coopération technique entre les pays en voie de développement¹⁰⁴⁴.

Le programme comprend, outre les missions d'évaluation en besoin et les formations à long terme, la gestion des programmes d'assistance¹⁰⁴⁵. Par ailleurs, dans le cadre de la réalisation du programme, l'OMI met à disposition des États bénéficiaires ses experts et un appui financier¹⁰⁴⁶. Par conséquent, la collaboration de l'OMI pour la création d'une institution méditerranéenne de sécurité et de sûreté s'inscrirait parfaitement dans les enjeux de ce

1042 Voir article 1 de la convention portant création de l'OMI (Organisation maritime internationale), conclue à Genève le 6 mars 1948: <http://www.logistiqueconseil.org/Articles/Transport-maritime/Omi-creation.htm>

1043 « La contribution de l'OMI au développement maritime durable, renforcement des capacités en vue de garantir la sécurité, la sûreté et l'efficacité de la navigation sur des océans propres par le biais du Programme intégré de coopération technique (PICT) », publications de l'OMI, 2008, p 4.

1044 Op. cit.

1045 Op. cit, p 5.

1046 Op. cit, p 6.

programme. Les aides financières mais aussi l'expertise du personnel de l'OMI pourraient fournir un appui considérable à la création et à la promotion d'une telle institution.

Conclusion de la première partie :

Une application lacunaire de la loi et un manque d'intégration du rôle du facteur humain dans la survenance des accidents maritimes, caractérisent le monde maritime en Tunisie. Même s'il faut être conscient que le risque zéro n'existe pas¹⁰⁴⁷, plusieurs solutions contribueraient à diminuer le risque des accidents. On rejoint la doctrine sur le fait que le sérieux des armateurs dans le choix de l'équipement et de l'équipage de son navire peut suffire à réduire d'une manière réelle les sinistres maritimes¹⁰⁴⁸. Le pallier à franchir consiste non seulement en une meilleure application des règles de sécurité et de sûreté maritimes mais également en un meilleur contrôle de celles-ci¹⁰⁴⁹. La coopération entre les différents acteurs du système de sécurité maritime, responsables publics et opérateurs privés, est nécessaire à l'amélioration de la prévention des accidents. Il faudrait allier le savoir faire des sociétés de classification avec l'autorité de coercition des États et les pressions économiques des assureurs et affréteurs dans un meilleur respect des règles en vigueur. La création d'un organisme supranational pourrait sensiblement contribuer à ce processus.

Mais dans l'état actuel des choses quelle est l'attitude de l'administration maritime tunisienne en cas de défaillance du facteur humain ayant causé un événement de mer? La gestion de la défaillance du facteur humain est le sujet de la seconde partie de ce travail.

1047 E. BERLET: « Sécurité maritime: mieux appliquer et contrôler les règles existantes », *Transports* n° 403, numéro spécial « La sécurité du transport maritime », septembre-octobre 2000, p 371.

1048 Voir: P. DECAVELE: « Soyons responsables », in *Transports* n° 403, op cit, p 367 et suivantes.

1049 E. BERLET: « Sécurité maritime: mieux appliquer et contrôler les règles existantes », op. cit, p 372.

Partie 2 : La gestion de la défaillance du facteur humain en droit tunisien: État des lieux et perspectives :

Les défaillances de sécurité et de sûreté maritimes conduisent à la survenance de dommages de différentes natures qui nécessitent une réparation matérielle et qui créent des responsabilités sur le plan juridique (Titre 1). Ces défaillances ne sont pas sans incidences dans d'autres domaines et branches de droit. On pense notamment à l'environnement naturel qui, en dehors des dommages occasionnés au navire, à la marchandise et aux hommes, est la première victime de ces défaillances. Et même si le lien pourrait ne pas paraître évident à première vue, la défaillance de la sécurité et de la sûreté maritimes pourrait enfreindre de manière directe les droits de l'être humain lui-même. Une réflexion autour d'une amélioration de la norme et de la pratique de la sécurité et de la sûreté maritimes s'impose dès lors (Titre 2).

Titre 1 : La gestion matérielle et juridique :

Naufrages, échouements, abordages, incendies à bord... Ces événements fréquents, appelés risques de mer, ont souvent pour cause principale une défaillance humaine non traitée à la base et non décelée lors d'un contrôle maritime. Il en est ainsi, par exemple, du sous-effectif de l'équipage, de la fatigue et de la formation incomplète. Si les mesures préventives, l'application de loi et le contrôle, ne parviennent pas à prévenir le danger, la réparation des conséquences des défaillances humaines (Chapitre 1) et la recherche de la responsabilité (Chapitre 2) seront incontournables.

Chapitre 1 : La gestion opérationnelle des risques de mer :

La gestion préventive (Section 1) et réparatrice (Section 2) des risques de mer est une action conjointe qui incombe au facteur humain et à l'État. Si l'intervention du facteur humain est dictée par son devoir professionnel, celle de l'État relève de son action en mer au titre de la défense des droits souverains, au maintien de l'ordre public, à la sauvegarde des personnes et des biens, à la protection de l'environnement et à la coordination et la lutte contre les trafics illicites.

Section 1 : Le facteur humain assisté par l'État dans la prévention des accidents:

En tant qu'incarnation de l'intérêt général, l'État, à travers les pouvoirs publics, est tenu de se doter d'une infrastructure permettant à l'expédition maritime de se dérouler dans les meilleures conditions. Différentes actions sont menées dans ce cadre (Paragraphe 1). En outre, la surveillance de l'état du trafic et de la conduite des personnes en mer permet à l'État d'assurer la sauvegarde des personnes et des biens ainsi que la protection de l'environnement (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : Les aides à la navigation :

La sécurisation de l'expédition maritime, obligation imposée en premier ressort au capitaine du navire, se trouve soutenue par l'intervention matérielle (A) et humaine (B) de l'État côtier consistant dans les aides à la navigation. Il s'agit de matériel et services destinés à améliorer la sécurité et l'efficacité de la navigation maritime¹⁰⁵⁰. Outre les aides à la navigation installées à bord des navires par les soins de l'armateur¹⁰⁵¹, des dispositifs extérieurs sont placés à terre et en bordure des côtes par les services compétents de l'État côtier. Les deux dispositifs se complètent.

A) La coopération matérielle:

Les conventions internationales et les lois nationales imposent à chaque État maritime de se doter d'équipements spécifiques à la signalisation maritime destinés à organiser la circulation maritime en vue d'éviter les accidents (a). Des compétences humaines engagées par l'État soutiennent les capitaines dans leur obligation de bonne conduite des navires (b).

a) La signalisation maritime:

Elle désigne l'ensemble des aides à la navigation constituées notamment par des dispositifs visuels ou sonores destinés à guider le navire vers la route la plus sûre. Il s'agit concrètement des feux, marques et signaux sonores. L'installation de signalisation maritime est une obligation juridique imposée à l'État côtier par plusieurs textes de droit international (1). Sa mise en oeuvre nécessite un investissement matériel (2).

1050 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 401.

1051 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

1) La signalisation maritime, une obligation juridique:

D'origine jurisprudentielle (1.1), l'obligation de la signalisation maritime est aujourd'hui admise par les conventions internationales les plus importantes en matières de sécurité maritime (1.2).

1.1) Dans son arrêt rendu dans l'affaire du « *Détroit de Corfou* » en 1949, la Cour internationale de Justice a déclaré que dans l'intérêt de la navigation en général, il appartenait à l'Albanie de signaler l'existence d'un champs de mines dans ses eaux et d'en avertir les navires de guerre britanniques¹⁰⁵². Dans les faits, deux contre-torpilleurs britanniques ayant heurté des mines dans les eaux albanaises étaient avariés par les explosions qui s'étaient produites. Parmi les sujets sur lesquels la cour a été invitée à se prononcer il était question de savoir si l'État albanais était responsable des explosions puisqu'il lui appartenait de prévenir la navigation et avertir les navires du danger existant. La réponse de la Cour était sans appel: L'Albanie aurait dû faire connaître l'existence d'un champ de mines dans le Détroit de Corfou et « avertir les navires de guerre britanniques, au moment où ils s'approchaient, du danger imminent auquel les exposait ce champ de mines »¹⁰⁵³. La Cour a proclamé que les Etats pouvaient être tenus à certaines obligations non seulement en vertu des textes conventionnels, mais du fait de l'existence de « certains principes généraux et bien reconnus tels que des considérations élémentaires d'humanité, plus absolue encore en temps de paix qu'en temps de guerre »¹⁰⁵⁴.

1.2) L'obligation de signalisation maritime est également contenue dans la convention SOLAS qui appelle les gouvernements membres à assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation et d'en informer tous les intéressés: « Les gouvernements contractants s'engagent à assurer l'installation et l'entretien d'aides à la navigation, telles que phares, bouées et aides radioélectriques »¹⁰⁵⁵. De son côté, l'article 24-2 de la CMB¹⁰⁵⁶ indique que l'État côtier doit signaler par une publicité adéquate tout danger pour la navigation se trouvant dans sa mer territoriale. Les îles artificielles, installations et ouvrages implantés dans la zone économique

1052 Arrêt de la Cour internationale de justice du 9 avril 1949, *Détroit de Corfou*, recueil 1949, p 4 et suivantes. A propos de cette affaire, voir par exemple: N. DJAFFAR « Étude de quelques problèmes juridiques relatifs à l'affaire du Détroit de Corfou », Thèse, Paris, 1950.

1053 Arrêt *Détroit de Corfou*, recueil 1949, p 21.

1054 Op. cit.

1055 Chapitre V, règle 14 de la convention SOLAS.

1056 Op. cit.

exclusive doivent être convenablement notifiés par des moyens de signalisation régulièrement entretenus¹⁰⁵⁷. Les mêmes dispositions sont indiquées pour la signalisation des détroits¹⁰⁵⁸.

La convention COLREG¹⁰⁵⁹, plus spécifique au domaine de la circulation maritime, contient trois parties entièrement consacrées à l'éclairage et à la signalisation maritime ainsi que quatre annexes consacrées aux règles techniques de mise en oeuvre de l'obligation de signalisation auxquels tout État membre devrait se conformer. Ayant ratifié l'ensemble de ces conventions, il s'agit de voir le degré de conformité de la signalisation maritime de l'État tunisien à la législation internationale (2).

2) L'état des lieux de la signalisation maritime en Tunisie:

En Tunisie, la responsabilité de la mise en oeuvre matérielle de la signalisation maritime dépend du « Service des phares et balises » rattaché au Ministère de la défense nationale¹⁰⁶⁰. Sa mission consiste à étudier et mettre en oeuvre toutes les signalisations jugées indispensables à la sécurité de la navigation dans les eaux sous souveraineté tunisienne. Membre de l'association internationale pour la signalisation maritime (AISM)¹⁰⁶¹, le service est le représentant de l'État dans ses relations avec les organisations internationales et les États étrangers pour les questions liées à la signalisation maritime et notamment à l'harmonisation des techniques de signalisation. Le service dispose de sept antennes régionales réparties sur les sept régions maritimes de la Tunisie¹⁰⁶². La signalisation maritime qu'il installe se compose d'objets visuels, sonores ou lumineux¹⁰⁶³. Elle apparaît sur les côtes et voies naturelles d'accès, sur les épaves et autres obstacles de navigation et enfin sur les routes maritimes. La mise à jour et l'entretien de la signalisation maritime sont assurés par ce même service. Nous regrettons de n'avoir pu obtenir les chiffres représentant le dispositif du matériel de

1057 Article 60 de la CMB, op. cit.

1058 Article 43 de la CMB, op. cit.

1059 Convention de Londres sur le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, entrée en vigueur le 17 juillet 1977, transposée dans le droit tunisien en application de la loi 77-70 du 7 décembre 1977 autorisant l'adhésion de la Tunisie à la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, JORT du 9-13 décembre 1977, p 3371.

1060 Créé par la loi n° 69-64 du 31 décembre 1969 portant loi de finances pour la gestion 1970 et mis sous la tutelle du ministère des travaux publics, (JORT du 30 et 31 décembre 1969, p 1500 et suivantes), le service des phares et balises est actuellement sous tutelle du Ministère de la défense en vertu de l'article premier du décret n° 70-100 du 23 mars 1970 portant rattachement du Service des phares et balises au Ministère de la défense nationale, JORT du 20-24 mars 1970, p 314.

1061 Association internationale créée en 1957 regroupant les représentants des États maritimes et les professionnels de la mer et dont le but est d'améliorer constamment la qualité des signalisations maritimes. <http://www.iala-aism.org/chapo/index.php>

1062 Op. cit.

1063 Il s'agit des phares, feux, bouées, tourelles, amers et espars.

signalisation en Tunisie¹⁰⁶⁴. Les lois de finances accordant des budgets annuels assez importants¹⁰⁶⁵ au Ministère de la défense sont dépourvues de détails pouvant éclairer le sujet. Il est, néanmoins, admis que l'installation et l'entretien du matériel de signalisation maritime sont des opérations assez coûteuses incombant à l'État côtier¹⁰⁶⁶.

A côté de la signalisation maritime, d'autres matériels et dispositifs sont mis par l'État au service de la sécurité et de la sûreté de la navigation (b).

b) Les autres soutiens à la navigation:

Il s'agit des aides radioélectriques(1), des aides météorologiques (2) et des informations nautiques (3).

1) Les aides radioélectriques:

Elles sont constituées de dispositifs de communication placés d'un côté, à bord du navire par les soins de l'armateur¹⁰⁶⁷ et, de l'autre, à terre par les soins de l'État côtier. Le contact que permettent ces dispositifs entre les marins à bord du navire et les services compétents de l'État à terre donne la possibilité de repérer la position du navire en mer et de suivre la progression de sa route.

L'installation des aides radioélectriques est rendue obligatoire en application de la convention SOLAS¹⁰⁶⁸. L'État est tenu d'installer et d'entretenir ces aides lorsque l'intensité du trafic le nécessite. Il est, par ailleurs, tenu de diffuser les informations les concernant à tous les utilisateurs. Dans le but d'épauler les États d'un point de vue technique, l'OMI a adopté, dans un premier temps, plusieurs recommandations contenant les normes techniques d'installation et d'utilisation de ces aides¹⁰⁶⁹. Par la suite, l'organisation s'est penchée sur l'étude de la possibilité d'instauration d'un système mondial de radionavigation. Elle a, à ce titre, publié un rapport intitulé « L'étude d'un système mondial de radionavigation »¹⁰⁷⁰. Pour des raisons purement matérielles, l'idée de la création d'un tel système a tout simplement été abandonnée;

1064 Les données relatives aux services sous tutelle du Ministère de la défense ne sont pas rendues publiques.

1065 Voir par exemple loi n° 2008-77 du 22 décembre 2008 portant loi de finances pour l'année 2009, JORT du 26 décembre 2008, p 4274 et suivantes.

1066 Entretien avec K. MANSOUR, directeur de la flotte et de la navigation maritime au sein de l'OMMP, Tunis le 17 octobre 2007, réactualisé.

1067 En application du chapitre IV de la convention SOLAS, op. cit.

1068 Chapitre V, règle 14, convention SOLAS, op. cit.

1069 Voir à ce titre: Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 408.

1070 La résolution A.666 (16) de 1989.

l'OMI était dans l'incapacité de financer un système de cette ampleur¹⁰⁷¹.

2) Les aides météorologiques:

Il s'agit d'informations concernant les phénomènes atmosphériques et la prévision du temps dans une région donnée et pour une durée déterminée. L'utilité des aides météorologiques pour la sécurisation de la navigation est incontestée étant donné qu'elles permettraient d'éviter des zones dangereuses où la navigation se trouve compliquée voire impossible par un phénomène naturel ou autre. L'obligation de l'information météorologique incombant à l'État côtier résulte de la convention SOLAS: « L'État doit encourager les navires en mer à recueillir des renseignements et à veiller à ce que ceux-ci soient examinés et diffusés de la manière la plus efficace pour faciliter la navigation »¹⁰⁷². L'État se dote à cet effet d'un organisme spécialisé. Il s'agit en Tunisie de l'Institut national de la météorologie¹⁰⁷³ dont la mission principale est de répondre aux besoins généraux d'ordre météorologique intéressant les divers secteurs de l'économie du pays et notamment l'assistance météorologique à la navigation aérienne, à la navigation maritime à l'agriculture¹⁰⁷⁴ et au tourisme¹⁰⁷⁵. Cette même institution assure « le routage météorologique » qui consiste à mettre à disposition des navigants des trajets optimaux pour éviter les intempéries et optimiser la sécurité. Le « routage météorologique » est le sujet de la résolution de l'OMI A. 528¹⁰⁷⁶ qui recommande aux gouvernements d'informer les navires battant leur pavillon de l'existence de services de routage météorologique.

3) Les aides hydrographiques:

La fourniture de documents nautiques et hydrographiques et leur mise à jour régulière relève de la compétence de l'État côtier. C'est ce que prévoit l'article 15-2 de la convention de Genève sur la mer territoriale et la zone contiguë¹⁰⁷⁷. L'obligation est par ailleurs, reprise par l'article 24-1 de la CMB qui dispose que « l'État côtier signale par une publicité adéquate tout

1071 Pour plus de détails, voir « Reflets de l'OMI », janvier 1998, p 25 et suivantes.

1072 Chapitre V, règle 4, convention SOLAS, op. cit.

1073 Créé par l'article 67 de la loi n° 74-101 du 25 décembre 1974 portant loi de finance pour la gestion 1975, JORT du 31 décembre 1974, p 2913 et suivantes.

1074 Ajoute l'article 1-1 du décret n° 75-334 du 28 mai 1975 relatif à l'organisation de l'Institut national de météorologie, JORT du 30 mai 1975, p 1171 et suivantes.

1075 Ajoute l'article 2 du décret n° 2006-1471 du 30 mai 2006 fixant les missions et les attributions de l'Institut national de météorologie ainsi que son organisation administrative et financière et les modalités de son fonctionnement, JORT du 6 juin 2006, p 1491 et suivantes.

1076 Résolution A.528 du 17 novembre 1983 intitulée « Recommandation sur le routage météorologique ».

1077 Adoptée le 29 avril 1958 et entrée en vigueur le 10 septembre 1964.

danger pour la navigation dans sa mer territoriale dont il a connaissance ».

Les aides hydrographiques consistent notamment en des cartes marines (3.1), des ouvrages nautiques (3.2) et des avertissements de navigation (3.3).

3.1) Tous les navires doivent être pourvus de cartes marines « appropriées et tenues à jour »¹⁰⁷⁸. Ce sont des documents permettant de se situer en mer, d'éviter les zones à risque et de déterminer la route de la traversée.

A côté des cartes ordinaires en papier existent les cartes électroniques qui consistent en une « base de données normalisée quant au contenu, à la structure... diffusée avec l'approbation des services hydrologiques »¹⁰⁷⁹. Présentant les mêmes fonctions que les cartes en papier, les cartes électroniques ont néanmoins l'avantage d'afficher automatiquement les données cartographiques par rapport à la position du navire. Par ailleurs, reliées à un réseau international¹⁰⁸⁰, elles sont automatiquement mises à jour. L'exactitude des données fournies par la carte est de ce fait indéniable. Deux résolutions de l'OMI insistent sur l'importance des informations contenues dans les cartes pour la sécurité des personnes et des biens et prient les gouvernements contractants à coopérer dans un cadre régional pour la production de ces instruments¹⁰⁸¹. Pour autant, la responsabilité de l'autorité maritime ne pouvait être engagée à la suite d'un accident en mer causé par des lacunes de la carte marine étant donné que la convention SOLAS ne contenait pas, jusqu'à peu, de règle dans ce sens. Plusieurs États membres de l'OMI, ont fait savoir à l'organisation qu'ils souhaitaient voir un amendement dans ce sens apporté au chapitre V de la convention SOLAS¹⁰⁸², chose faite à l'occasion de l'amendement de la convention en juillet 2002. La responsabilité de l'administration tunisienne pour les informations portées sur les cartes n'a encore jamais été mise en cause.

3.2) Parmi les ouvrages nautiques, on trouve les « livres de feux » qui contiennent toutes les indications sur l'éclairage et les signaux de brume. Existe également, les « instructions nautiques », document regroupant les renseignements qui ne peuvent pas figurer

1078 Règle 20, chapitre V de la convention de SOLAS, op. cit.

1079 Voir la recommandation A. 817(19) sur les normes de fonctionnement des systèmes de visualisation des cartes électroniques et d'informations adoptée par l'OMI le 23 novembre 1995.

1080 Il s'agit d'une base de données mondiale de cartes électroniques créée par l'Organisation hydrographique internationale au début des années 1990.

1081 Il s'agit de la résolution A. 532(13) adoptée en 1983 et de la résolution A. 580(14) adoptée en 1985.

1082 « L'OMI et la sécurité de la navigation », Reflets de l'OMI, janvier 1998, p 19. La liste des États n'est pas fournie par le document. La Tunisie n'en faisait pas partie selon les propos de N. BELMAHRESSIA lors d'un entretien effectué à Tunis, le 25 août 2009, réactualisé.

en détails sur les cartes nautiques tels que la description précise des côtes, des amers et des balisages¹⁰⁸³. On peut également citer le « livre des marées », document décrivant les cycles des marées dans une zone donnée¹⁰⁸⁴.

3.3) Les avertissements de navigation sont fournis aux navires par le Service mondial d'avertissements de navigation, NAVAREA. Établie en 1977 en collaboration entre l'OMI et l'organisation hydrographique internationale¹⁰⁸⁵, cette instance divise les océans de la planète en seize zones appelées « zones NAVAREA ». Chaque zone NAVAREA est divisée en régions mises sous la responsabilité d'un coordinateur national pour chaque pays chargé de recueillir et d'émettre des avertissements côtiers et d'envoyer les renseignements appropriés au coordinateur de la zone régionale. Pour la Tunisie, le rôle du coordinateur national est tenu par le « Centre d'hydrographie et d'océanographie de la Marine nationale »¹⁰⁸⁶.

Le Service mondial d'avertissements de navigation comprend un service automatisé de diffusion d'informations qui permet aux navires équipés d'un récepteur adapté, le système NAVTEX, de recevoir des informations, des avertissements et des alertes concernant la navigation sous forme imprimée. Le système est le moyen principal de diffusion à courte distance de renseignements sur la sécurité maritime et constitue une nette amélioration par rapport à la diffusion des renseignements sous forme imprimée qui peut prendre du retard¹⁰⁸⁷. Depuis le 1er août 1993, tous les navires de charge d'une jauge brute supérieure ou égale à 300 tonnes doivent s'équiper d'un récepteur NAVTEX. Une station NAVTEX est installée à Kélibia en Tunisie.

Le soutien de l'État au bon déroulement de la navigation consiste également à mettre au service de la sécurité et de la sûreté maritimes des compétences humaines (B).

1083 Pour plus d'informations, voir Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 416.

1084 Le livre des marées est mis à jour chaque année.

1085 En application de la résolution A. 419 (XI) de l'OMI adoptée le 15 novembre 1979.

1086 Anciennement « Service hydrographique et océanographique », le centre est créé en application du décret n° 2006-1902 du 10 juillet 2006 portant création du Centre d'hydrographie et d'océanographie de la marine nationale, JORT du 18 juillet 2006, p 1875.

1087 Reflets de l'OMI: « Les situations critiques de la navigation maritime- La recherche et le sauvetage et le SMDSM », mars 1999, p 28.

B) Les moyens humains:

Le pilotage (a) et le remorquage (b) des navires sont des missions mises en oeuvre par l'État, nécessitant l'intervention de compétences humaines et poursuivant la même finalité que les aides matérielles à la navigation: assister les capitaines dans leur travail afin d'éviter les accidents.

a) Le pilotage portuaire:

Le pilotage portuaire des navires ou l'assistance du navire au port (1) est un contrat qui établit des responsabilités à chacune de ses parties (2).

1) La notion du pilotage portuaire:

Le pilote est un professionnel qui fournit une aide au capitaine dans le sens où il l'assiste dans des zones de navigation particulière telles que les canaux, les entrées et sorties des ports, les rades et les estuaires¹⁰⁸⁸.

Dans le cadre de sa mission, le pilote a le statut d'une personne commissionnée par l'État pour la conduite des navires. Il est de ce fait considéré comme étant un professionnel de la marine marchande¹⁰⁸⁹ exerçant une mission d'intérêt public étant donné que le pilotage est obligatoire à l'entrée, à la sortie et lors de tout mouvement dans les limites des eaux portuaires¹⁰⁹⁰ pour tout navire ayant un volume supérieur à 300 unités de jauge¹⁰⁹¹. L'autorité portuaire peut rendre obligatoire le pilotage pour tout type de navire si elle juge que les conditions de sécurité l'exigent¹⁰⁹². L'obligation du pilotage repose sur la nécessité de favoriser la sécurité de la navigation d'une part et la protection et la conservation du domaine public des ports maritimes de commerce, d'autre part¹⁰⁹³. Dans le cadre de sa mission, le pilote conclut tacitement¹⁰⁹⁴ un contrat de pilotage avec le capitaine du navire dont l'objet est de guider le capitaine dans ses manoeuvres nautiques à l'entrée et à la sortie des ports. Pour l'exécution de sa tâche, il s'appuie sur sa connaissance des navires, de la mer ainsi que sur sa connaissance

1088 J-P. BEURIER: « Droits maritimes », op. cit, p 439.

1089 Article 2-1 de la loi n° 95-33 du 14 avril 1995 portant organisation des professions de la marine marchande, JORT du 18 avril 1995, p 731 et suivantes.

1090 Article 16, al 1 du CPMC.

1091 En application de l'article premier de l'arrêté du 10 juin 1999 relatif au pilotage obligatoire des navires, JORT du 25 juin 1999, p 1025.

1092 Article 16, al 2 du CPMC.

1093 Article premier du code des ports maritimes de commerce (CPMC), éditions de l'Imprimerie officielle, Tunis, 2008.

1094 La loi n'exige pas d'écrit.

locale des ports. Il est par ailleurs, informé de tous les mouvements des engins maritimes dans une zone donnée ainsi que des caractéristiques géographiques de cette même zone. Toutes ses connaissances sont mises au service de la sécurité maritime et de la protection de l'environnement. Concrètement, le pilote monte à bord du navire et prend en charge la conduite technique sous le commandement, l'autorité et la responsabilité du capitaine¹⁰⁹⁵. Une fois embarqué, le pilote fait partie de la société à bord et est, de ce fait, soumis au même régime disciplinaire que le reste de l'équipage.

L'action du pilote peut occasionner des dommages. Se pose dès lors la question de la responsabilité des différents intervenants de l'action du pilotage (2).

2) La responsabilité des parties au contrat:

Les manoeuvres nautiques effectuées lors du pilotage peuvent créer un risque d'accident qui générera des dommages pour les différents intervenants. Il s'agira dès lors de se demander si c'est au pilote d'en assumer la responsabilité.

Les règles internationales et les textes nationaux s'accordent sur le fait que le pilote n'assume pas la responsabilité des dommages survenus à l'occasion des opérations du pilotage. La convention STCW précise, à ce titre, que la présence du pilote à bord ne décharge pas le capitaine des obligations qui lui incombent en matière de sécurité du navire¹⁰⁹⁶. Les dispositions du droit national, bien qu'elle abordent très brièvement la question de responsabilité civile du pilote, affirment que ce dernier n'est pas responsable en matière de dommage occasionné par les manoeuvres du pilotage dans la mesure où il effectue son travail sous la responsabilité du capitaine du navire¹⁰⁹⁷. Cette position a été confirmée par le juge tunisien à plusieurs reprises¹⁰⁹⁸. Il conviendrait, dès lors, de prendre la règle telle qu'elle est: la responsabilité des dommages causés à l'occasion du pilotage est canalisée sur le capitaine et ce nonobstant la partie lésée par les dommages: l'armateur dans le cas où les dommages sont subis par le navire, son équipage ou sa marchandise, le tiers¹⁰⁹⁹ si les dommages affectent un autre engin de navigation ou enfin, le port si les dommages sont subis par le personnel, les installations ou les équipements portuaires. La loi n'évoque même pas l'hypothèse de la faute

1095 Article 64 du CCM, op. cit.

1096 Voir règle 11/1 de la convention STCW.

1097 Voir l'article 64 du CCM, op. cit.

1098 Voir par exemple: Décision du tribunal de première instance de Tunis n° 98542 du 16 avril 2008.

1099 L'absence de responsabilité du pilote vis-à-vis du tiers est retrouvée dans plusieurs lois nationales européennes telles que la loi française, la loi allemande et la loi italienne. Voir à ce sujet: F. LAFFOUCRIERE: « La responsabilité civile du pilote », DMF, juillet 2008, p 595.

lourde du pilote qui pourrait, en principe, exonérer le capitaine de sa responsabilité envers la partie lésée. La seule obligation légale pesant sur le pilote intervient dans le cas où les dommages affectent des biens ou des personnes relevant du port¹¹⁰⁰. Dans ce cas, le pilote est tenu d'informer rapidement l'autorité portuaire du sinistre, une obligation qui incombe également au capitaine du navire concerné¹¹⁰¹.

Nous estimons, comme le fait la doctrine¹¹⁰², que l'impossibilité de recours contre le pilote est une règle judiciaire. Au regard de l'importance potentielle des enjeux financiers mis en jeu, la victime risquerait de se voir opposer l'insolvabilité du pilote portuaire.

Au même titre que le pilotage, le remorquage est un service rendu aux navires, organisé par l'État et reposant sur des compétences humaines (b).

b) Le remorquage:

Le navire nécessite en fonction de sa position en mer une assistance opérée par un engin de remorquage (1). Un contrat est né à l'occasion de cette action. Il s'agira d'en découvrir les clauses (2).

1) La notion de remorquage:

Le remorqueur est l'un des auxiliaires techniques de l'armateur. Sa mission est d'assister un navire lors d'une manoeuvre par prise de remorque ce qui apporte une force motrice au navire remorqué. Il existe deux types de remorquage. Le type le plus fréquent est le remorquage portuaire qui consiste à tracter un navire à l'entrée et à la sortie des ports. Existe par ailleurs, le remorquage hauturier opéré en haute mer. Le droit tunisien n'opère pas de distinction entre les deux types d'opérations¹¹⁰³ et préfère adopter une conception unitaire et par conséquent un régime juridique unique. Contrairement au pilotage, le remorquage est généralement facultatif, exception faite des navires de grandes tailles ou des navires transportant des marchandises dangereuses ou encore lorsque les manoeuvres sont rendues difficiles pour une raison interne ou extérieure au navire¹¹⁰⁴. En dehors de ces situations, la loi réserve à l'autorité portuaire de décider de l'obligation de l'assistance des remorqueurs si elle le juge utile¹¹⁰⁵. La

1100 Article 61 du CCM.

1101 Op. cit.

1102 F. LAFFOUCRIERE: « La responsabilité civile du pilote », op. cit.

1103 Sur la distinction entre les deux types de remorquage, voir: J-P .BEURIER: « Droits maritimes », op. cit, p 443. Voir également A. VIALARD: « Droit maritime », op. cit, p 203 et suivantes.

1104 Article 17, al 1 du CPMC, op. cit.

1105 Article 17, al 2 du CPMC, op. cit.

décision de l'autorité portuaire dans ce sens est, sans doute, motivée par des préoccupations environnementales et de sécurité maritime. Ceci intervient généralement lorsque l'architecture du port est particulière et nécessite l'intervention d'un connaisseur des lieux.

Le remorquage est généralement opéré par des entreprises privées spécialisées considérées comme des auxiliaires techniques de l'armateur. Ce n'est pas le cas en Tunisie où le monopole est détenu par l'OMMP exception faite du port pétrolier d'Esskhira où opèrent des entreprises de remorquage spécialisées¹¹⁰⁶. La situation évoluera dans le futur puisqu'un projet de contrat de concession à des entreprises privées est en cours de création par les services de l'OMMP¹¹⁰⁷.

2) Le contrat de remorquage:

L'action d'assistance au navire par remorquage donne naissance à une convention de remorquage. Il s'agit d'un accord commercial aboutissant à un paiement de prix¹¹⁰⁸ dont l'objet est de fournir à un navire, sous la direction de son capitaine, la force qui lui fait totalement ou partiellement défaut pour accomplir ses manoeuvres. La convention de remorquage peut se créer et être prouvée par la simple acceptation verbale formulée par le capitaine du navire remorqué¹¹⁰⁹. On admettra ici que compte tenu de la rapidité des opérations, il n'est pas aisé de rédiger un contrat écrit.

Si elles sont mal maîtrisées, les opérations du remorquage portuaire peuvent constituer un risque pour la navigation et l'environnement. L'abordage d'un autre navire ou l'endommagement des installations portuaire ne sont jamais exclus. Se pose alors la question de savoir qui des parties au contrat de remorquage en assume la responsabilité. A ce propos, les dispositions du droit national affirment que la responsabilité de tout dommage survenant au cours des opérations de remorquages incombe à la partie au contrat ayant commis la faute¹¹¹⁰. Le régime juridique de la responsabilité en la matière est donc celui de la responsabilité pour faute. Contrairement au pilote, le remorqueur est responsable de ses actes. Ceci est certainement dû au fait qu'il n'agit pas, dans le cadre de sa mission, sous le commandement du capitaine du navire. Les actions nées à l'occasion de l'opération du remorquage sont soumises à la prescription de deux ans à compter de la date de l'achèvement

1106 Il s'agit des entreprises: SAROST et SMIP.

1107 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, Tunis, le 12 octobre 2009, réactualisé.

1108 En application du cinquième alinéa de l'article 226 du CCM, op. cit. Le prix du remorquage est fixé par la convention des parties, ou à défaut, par les usages du port du navire remorqueur.

1109 Article 226, al 4 du CCM, op. cit.

1110 Article 226, al 3 du CCM, op. cit.

des opérations¹¹¹¹. Étant responsable du remorquage dans les ports tunisiens, l'OMMP prend en charge la restauration des bâtiments et la réparation du matériel endommagé sans que l'affaire passe devant le juge¹¹¹².

Afin de minimiser les risques pour la sécurité des biens, des personnes et pour l'environnement, la législation tunisienne impose des règles minimales à observer par les entreprises de remorquage portuaire lesquelles sont contenues dans un arrêté ministériel¹¹¹³. On retiendra notamment que l'engin remorqueur doit être en bon état de navigabilité et doit répondre aux normes nationales et internationales de sécurité. Il s'agit là d'une obligation majeure à laquelle on ne pourrait pas déroger. Le propriétaire du remorqueur doit prouver l'existence de ces conditions par le biais de certificats en cours de validité¹¹¹⁴. Par ailleurs, les engins remorqueurs doivent « avoir la première côte et le symbole d'armement le plus élevé d'une entreprise de classification » agréée¹¹¹⁵.

En dehors des aides à la navigation, l'État côtier assure une mission de surveillance des territoires maritimes soumis à sa souveraineté qui poursuit les mêmes buts que les aides à la navigation: prévenir les risques d'accidents affectant les personnes, les biens ou l'environnement (Paragraphe 2).

Paragraphe 2 : La surveillance maritime :

La mission de surveillance vise deux objectifs: le premier est celui de faire respecter les règlements nationaux et internationaux concernant la circulation des navires et la préservation de la sûreté, on parlera dès lors de surveillance de navigation (A). Le second consiste à observer les règles de protection de l'environnement, on parlera alors de surveillance de la pollution (B).

A) La surveillance de la navigation:

Une veille littorale permanente est assurée par les services de l'État en vue de prévenir et combattre les risques liés aux activités conduites en mer ou à partir de la mer. Outre les missions de prévention des accidents par la surveillance du respect des règles de navigation

1111 Article 234, al 3 du CCM, op. cit.

1112 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1113 Arrêté du ministre du transport du 15 septembre 1995 fixant les moyens minima requis pour l'inscription sur le registre des entreprises d'assistance, de sauvetage et de remorquage en mer, JORT du 22 septembre 1995, p 1839.

1114 Article 2-2 de l'arrêté précité.

1115 Op. cit.

maritime (a), la surveillance de navigation inclut la lutte contre les trafics illicites (b).

a) La prévention des accidents ou la surveillance des règles de circulation¹¹¹⁶:

La surveillance de la navigation maritime est l'action permettant de diffuser l'information sur le mouvement des navires, les conditions de visibilité en mer, la situation du trafic, les obstacles à la navigation... L'utilité de cette information réside notamment dans la prévention des abordages et autres événements de mer lesquels peuvent entraîner des pertes humaines, matérielles et environnementales considérables. La surveillance de la navigation maritime est exercée par les services de trafic maritime (STM)¹¹¹⁷ (1) aujourd'hui remplacés dans plusieurs régions maritimes par le système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) (2).

1) Le STM:

Mis en place par les autorités maritimes depuis une soixantaine d'années, les STM ou services de trafic maritimes contribuent à assurer la sécurité de la circulation maritime, à améliorer l'efficacité du trafic et à réduire le risque des pollutions¹¹¹⁸. Il s'agit concrètement de « tout service mis en place par une autorité compétente dans le but d'améliorer la sécurité et l'efficacité du trafic et de protéger l'environnement. Il peut aller de l'émission de simples messages d'information à une organisation poussée du trafic à l'intérieur d'un port ou d'une voie de navigation »¹¹¹⁹. Un STM se compose de trois éléments: un centre de contrôle terrestre dirigé par l'autorité maritime, des navires et un système de communication reliant les deux parties¹¹²⁰.

- Le centre du contrôle terrestre doit être équipé de moyens de communication performants ainsi que d'un radar permettant de suivre le trafic maritime avec précision¹¹²¹. Il s'agit du service national de surveillance côtière.

1116 Les règles de circulation sont contenues dans la convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer plus connue sous l'appellation COLREG. Entrée en vigueur le 15 juillet 1977, la Tunisie y a adhéré en application de la loi 77-70 du 7 décembre 1977, autorisant l'adhésion de la Tunisie à la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer, JORT du 9 au 13 décembre 1977, p 3371.

1117 Plus connus sous l'appellation anglaise *vessel traffic system* (VTS).

1118 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 575.

1119 Voir résolution A. 578 (14) de l'OMI intitulée « Directives sur les services de trafic maritime » adoptée le 20 novembre 1985.

1120 Op. cit.

1121 Le monde maritime reconnût l'importance des radars depuis la seconde guerre mondiale. Le premier radar de surveillance fut inauguré en Angleterre en 1948. Voir, Reflets de l'OMI, janvier 1998, op. cit, p 14.

- Les navires entrant dans un zone desservie par un STM se mettent en relation avec l'autorité maritime de la zone par le biais d'une liaison-radio programmée sur une fréquence particulière. Ils peuvent, dès lors être suivis par le centre du contrôle terrestre, recevoir les avertissements de navigation et être avertis de tout risque de mer.

- Des moyens de communication adaptés doivent, par conséquent, être présents à bord en application de la partie A du chapitre IV de la convention SOLAS qui précise que les différents types d'installations radioélectriques obligatoires et les prescriptions opérationnelles relatives à leur fonctionnement varient selon le type et la taille du navire.

L'autorité souhaitant mettre en oeuvre un STM doit définir une zone géographique de couverture du service et s'assurer que les opérateurs, personnel du STM, ont reçu les formations leur permettant de mener à bien leur tâche¹¹²². Les STM couvrent principalement les zones de trafic intense où ont été institués des dispositifs de séparation de trafic. Introduits par la règle 10 de la convention COLREG, le dispositif de séparation de trafic consiste, en quelque sorte, en un code de route maritime appliquée dans les zones les plus fréquentées¹¹²³. Il s'agit en Tunisie des deux ports de commerce de Radès et de la Goulette. L'installation du service STM dans trois autres ports (Bizerte, Sfax et Gabès) est en projet¹¹²⁴.

Des progrès techniques ont permis de développer un nouveau système de surveillance maritime jugé plus performant, le système mondial de détresse et de sécurité en mer, le (SMDSM) (2).

2) Le SMDSM:

Issu de l'amendement du chapitre IV la convention SOLAS et entré en vigueur le 1er février 1992, le SMDSM est un système de radiocommunications maritimes définissant les moyens de communication et de repérage exigibles sur les navires pour assurer la sécurité de la vie humaine en mer quelque soit la zone de navigation¹¹²⁵. Le système s'appuie principalement sur les radiocommunications spatiales offrant une couverture fiable et quasi totale des océans mais a également recours aux radiocommunications terrestres.

1122 Voir la résolution de l'OMI A.857 adoptée en novembre 1997 sur « les directives applicables aux services de trafic maritime ».

1123 Pour plus de détails voir: Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 438.

1124 Entretien avec N.BELMAHRESSIA, directeur à l'OMMP, Tunis, le 25 août 2009, réactualisé.

1125 Pour les caractéristiques techniques du SMDSM ainsi que pour l'historique de sa création, voir: J-L GUIBERT: « Le SMDSM, cet inconnu? », in revue maritime n° 460, octobre 2001, p 23 et suivantes. Voir également: Reflets de l'OMI, mars 1999, op. cit, p 9 et suivantes.

- Les radiocommunications terrestres comportent la radiotéléphonie et le télex utilisés avant l'apparition du SMDSM. La nouveauté réside dans l'appel sélectif numérique connu dans le monde des praticiens sous l'appellation ASN. Il s'agit d'une communication très brève codée sous une forme numérique qui ne peut être diffusée que sur des fréquences réservées à son usage. Elle contient l'identité du destinataire, celle de l'appelant et le type de la demande. En cas de détresse, elle peut également inclure la position du navire et le type de problème.
- La radiocommunication spatiale, quant à elle, repose sur deux systèmes: l'INMARSAT et le COSPAS SARSAT.
- Le système INMARSAT se compose de stations terriennes de navires constituées par les équipements à bord des navires offrant la possibilité de transmission dans différents modes (vocal, fax, courriel...), de quatre satellites géostationnaires couvrant les océans atlantique, indien et pacifique et d'un réseau de stations terriennes côtières qui acheminent les communications vers leurs destinataires. La gestion spatiale du système est assurée par l'Organisation INMARSAT ou l'organisation internationale des télécommunications par satellites créée en 1976 et sise à Londres. Le but de l'organisation est « d'améliorer les communications maritimes de détresse pour la sauvegarde de la vie humaine en mer »¹¹²⁶.
- Le système COSPAS SARSAT est une constellation de satellites née d'un accord intergouvernemental¹¹²⁷. Le système permet de positionner les navires porteurs de balises de détresse fonctionnant sur une fréquence particulière. Le signal de détresse est réceptionné et traité par une station terrienne conçue à cet effet, puis validé par un centre de contrôle de mission également conçu à cet effet pour être en final transmis à l'autorité compétente de sauvetage la plus proche de la position du navire¹¹²⁸.

La mise en oeuvre du SMDSM nécessite que les États membres de l'OMI assurent, chacun sur son territoire, l'installation et l'exploitation des structures techniques indispensables au fonctionnement du système¹¹²⁹. De leur côté, les armateurs doivent équiper leurs navires du matériel de communication nécessaire et embarquer des marins ayant eu des formations

1126 Voir: <http://www.inmarsat.com/>

1127 Entre les gouvernements de le Russie, des États-unis, du Canada et de la France.

1128 Pour plus de détails techniques, voir J-L GUILBERT: « Le SMDSM, cet inconnu? », op. cit, p 26. Voir également Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 453. Voir enfin: H. DE FOUCAULD: « La surveillance des approches maritimes face à l'évolution du besoin de sécurité », Bulletin d'études de la marine n° 30, décembre 2004 sous le thème « narco-trafic, terrorisme, trafic de migrant », p 59 et suivantes.

1129 En application de la résolution A.702(17) de l'OMI du 6 novembre 1991 relative aux directives sur l'entretien du matériel radioélectrique dans le SMDSM applicables aux zones océaniques .

adéquates pour l'utilisation de ce matériel¹¹³⁰. Le système SMDSM a prouvé son efficacité: une nette amélioration des communications et une plus grande efficacité des opérations de sauvetage due à la rapidité de l'alerte et à la précision de la position du navire en danger¹¹³¹. Pour autant, les exigences matérielles et humaines peuvent constituer un frein à la mise en place du système notamment au vu des moyens financiers importants que sa mise en oeuvre nécessite¹¹³². C'est peut être pour cette raison que la Tunisie n'a pas encore acquis de système SMDSM. L'administration maritime affirme que les STM implantés dans les zones maritimes les plus fréquentées suffisent à prévenir les accidents en mer d'autant plus que la météo tunisienne est très souvent favorable à une navigation en sécurité et que la majorité des compagnies de transport sont dotées de systèmes de géolocalisation par satellite¹¹³³. Mais dans une perspective d'amélioration continue de la qualité des services de l'autorité maritime, celle-ci met dans ses objectifs les plus proches l'acquisition du matériel nécessaire à la mise en oeuvre du système¹¹³⁴.

Au même titre que la veille sur la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement, l'État côtier veille au maintien de la sûreté en mer par la lutte organisée contre tout type de trafic illicite (b).

b) La lutte contre les trafics illicites et les autres menaces:

L'État est la partie compétente pour la défense du territoire national contre tout acte illicite dont le terrain est la mer. Les trafics illicites en mer sont multiples et variés. Il s'agira, dans ce qui suit, de voir l'action nationale de la lutte contre les trafics qui ont pu concerner la Tunisie (1) en prenant en compte ce que certains auteurs appellent « les nouvelles menaces »¹¹³⁵ faisant allusion notamment au terrorisme¹¹³⁶ (2).

1130 En application de la résolution A.703(17) de l'OMI du 6 novembre 1991 sur la « formation du personnel de radio au SMDSM ».

1131 J-L GUILBERT: « Le SMDSM, cet inconnu? », op. cit, p 27.

1132 Voir Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 454.

1133 D'après les propos de M. Abderrahim ZOUARI, Ministre tunisien du transport lors de l'audition des Ministres à la Chambre des députés, Tunis, le 24 novembre 2009.

1134 C'est ce qu'a affirmé M. Mokhtar RACHDI, directeur général de la Marine marchande au Ministère du Transport tunisien lors de la réunion annuelle du programme SAFEMED qui s'est tenue à Bruxelles le 23 juin 2009.

1135 Voir J-F. DAGUZAN: « Nouvelles menaces, nouveaux enjeux », in Bulletin d'études de la marine n° 28, mars 2004 sous le thème « La sauvegarde maritime », p 13 et suivantes.

1136 Notion non définie d'une manière uniforme, répandue dans le monde notamment après les attentats du 11 septembre aux États-Unis et applicable à différents événements touchant la sécurité ou la sûreté de l'État ou des individus. Sur l'évolution de la notion du terrorisme, voir par exemple: Matthew CATT: « La mécanique infernale: l'histoire du XXème siècle à travers le terrorisme: des nihilistes russes à Al-Qaida », éditions H. d'Ormesson, Paris, 2008, p 301 et suivantes.

1) La lutte contre les trafics illicites:

L'espace de liberté que constitue la mer a toujours été un lieu privilégié de développement de trafics illicites clandestins très divers¹¹³⁷. Si la prévention en matière de trafic illicite de tout type revient à l'État du pavillon¹¹³⁸, la lutte est du ressort de l'État côtier. Ceci constitue une exception à la loi du pavillon qui veut que tout délit commis à bord relève de la loi du pavillon, exception avancée par l'article 27§1 de la CMB. On s'intéressera au trafic des stupéfiants ou des armes à feu (1.1). L'autorité maritime tunisienne organise un dispositif de lutte sur le terrain contre ce type de commerce illégal (1.2).

1.1) L'article 17 de la convention de Vienne sur le trafic illicite de stupéfiants et substances psychotropes¹¹³⁹ permet à un État qui a des motifs raisonnables de croire qu'un trafic de stupéfiants se commet à bord d'un navire portant son pavillon ou le pavillon d'un autre État membre d'intervenir pour qu'il y soit mis fin. L'intervention dans ce deuxième cas est soumise à l'autorisation de l'État du pavillon qui devrait donner son accord « sans retard »¹¹⁴⁰. Notons que l'expression « sans retard » subordonnée aux différences d'appréciation des États pourrait affecter la rapidité du commencement de l'action de poursuite. Elle peut également être révélatrice de la politique de la lutte contre les trafics adoptée par l'État du pavillon. Par ailleurs, la convention de Vienne n'autorise aucune intervention sur un navire dont le pavillon n'est pas membre à la convention ou n'ayant pas permis l'intervention sur le navire. Il s'agit bien là d'une limite au processus de la sauvegarde maritime.

Pour une meilleure efficacité, les dispositions de la convention¹¹⁴¹ encouragent la voie des accords régionaux plus aptes à donner des résultats efficaces. La coopération régionale a cet avantage de permettre d'unir les moyens matériels et juridiques de lutte contre les trafiquants. C'est ainsi qu'a été signée la Convention arabe contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes¹¹⁴² qui appelle les autorités maritimes membres à mettre en commun

1137 X. ROLIN: « La sauvegarde maritime », in Bulletin d'études de la marine n° 28 de mars 2004 sous le thème « La sauvegarde maritime », p 23 et suivantes.

1138 Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 1.

1139 Op. cit.

1140 Article 17-7 de la convention.

1141 Article 17-9 de la convention de Vienne sur le trafic illicite de stupéfiants et substances psychotropes, op. cit.

1142 Adoptée par le Conseil des Ministres arabes de l'intérieur lors de sa 11ème session tenue à Tunis le 5 janvier 1994 et ratifiée par la Tunisie en vertu de la loi n°97-5 du 3 février 1997 portant ratification de la convention arabe contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes, JORT du 7 février 1997, p 172.

leurs moyens matériels et humains lors de l'intervention sur tout navire portant pavillon de l'un des États parties à la convention et soupçonné de pratiquer un trafic illicite. De son côté, le protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions¹¹⁴³ invite les États à coopérer pour la prévention de la fabrication et du transport des armes à feu¹¹⁴⁴ de nature transnationale impliquant un groupe criminel organisé¹¹⁴⁵. A ce titre, les parties au protocole sont appelées à adopter sur le plan national les mesures nécessaires à la confiscation des armes et de leurs pièces¹¹⁴⁶, d'en assurer la conservation¹¹⁴⁷ et de coopérer en matière d'informations contre les groupes criminels impliqués dans ce type de trafic, notamment les fabricants, les négociants et les importateurs¹¹⁴⁸.

1.2) La lutte contre ces trafics revient à l'administration de la douane ainsi qu'aux agents ayant la qualité d'officiers de police judiciaire en vertu de l'article 10 du code de procédure pénale¹¹⁴⁹. Il s'agit des procureurs de la république et leurs substituts, des juges cantonaux, des commissaires, officiers et chefs de poste de police et enfin des officiers, sous-officiers et chefs de poste de la garde nationale¹¹⁵⁰. En pratique, la lutte est généralement opérée par les équipages de la douane et les forces de la marine nationale. L'ensemble de ce personnel est formé aux méthodes de recherche et de surveillance maritime dispensées à l'École navale de Menzel Bourguiba.

La douane dispose d'un service garde-côtes avec un maillage qui s'étend sur tout le littoral couvrant les sept directions régionales correspondant aux sept régions maritimes. Les moyens

1143 Additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, le protocole est adopté lors de l'assemblée générale des Nations Unies du 31 mai 2001. Il a été approuvé en Tunisie par la loi n° 2008-6 du 11 février 2008 portant approbation du protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, JORT du 15 février 2008, p 676 et ratifié par le décret n° 2008-569 du 4 mars 2008, portant ratification du protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, JORT du 7 mars 2008, pp 872-873.

1144 Article 2 du protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, op. cit.

1145 Article 4-1 du protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, op. cit.

1146 Article 6-1 du protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, op. cit.

1147 Article 7 du protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, op. cit.

1148 Article 12.1 du protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions, op. cit.

1149 Article 301, code des douanes, éditions de l'Imprimerie officielle de la république tunisienne, 2009.

1150 Voir article 10 du Code des procédures pénales, éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, Tunis, 2009.

navals mis à sa disposition et composés de sept vedettes de surveillance et d'intervention¹¹⁵¹ permettent le démantèlement de réseaux de trafiquants de tout genre. La marine nationale dispose, quant à elle, de moyens matériels plus importants en terme de nombre et de performance technique¹¹⁵².

Les éléments permettant de fonder la suspicion autour d'un navire donné peuvent être les observations visuelles ou le refus d'obtempérer. Le personnel compétent utilise également des techniques spéciales telles que le ciblage du navire à visiter ainsi que l'échange d'informations avec les services de douanes étrangers, notamment français et italiens¹¹⁵³. La procédure de poursuite comprend dès lors une phase d'approche qui favorise la prise de contact visuelle, une phase d'intervention à bord du navire soupçonné, une phase de contrôle de l'équipage, de la machine et le cas échéant des perquisitions et des saisies des marchandises illégales¹¹⁵⁴. Nous regrettons ne pas avoir de statistiques traduisant l'étendue de l'action des instances compétentes dans la lutte contre ce type de trafic¹¹⁵⁵, habilitées également à la défense du territoire national contre d'autres types de menaces (2).

2) La lutte contre les autres menaces:

Il s'agit dans ce paragraphe d'examiner le rôle de l'autorité maritime dans l'action de la protection du territoire national contre les menaces extérieures auxquelles les autorités tunisiennes ont eu à se confronter: le terrorisme (2.1), l'immigration clandestine (2.2) et la piraterie (2.3).

2.1) La CMB, convention cadre en matière maritime, ne fait nullement référence au terrorisme. Il faudra alors se rabattre sur la convention de Rome du 10 mars 1988 ratifiée par la Tunisie, relative à la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime¹¹⁵⁶ et son protocole additionnel du même jour relatif à la répression des actes

1151 L'administration maritime estime que ce nombre de vedettes est largement suffisant eu égard à la petite étendue maritime dont dispose la Tunisie. En juin 2009, un appel d'offre a été lancé par l'OMMP pour renouveler la flotte: Entretien avec M. BELMAHRESSIA, op. cit.

1152 Une quarantaine de navires patrouilleurs, quatre frégates et six dragueurs.

1153 Données disponibles sur le site de la douane tunisienne: <http://www.douane.gov.tn/index.php?id=17>

1154 L'article 56 du code des douanes autorise le personnel de la douane au contrôle des marchandises, des moyens de transports et des personnes soupçonnées.

1155 Les statistiques de saisies de marchandises illégales ne sont pas rendues publiques.

1156 Entrée en vigueur le 1er mars 1992 et appliquée en Tunisie en vertu de la loi n° 97-81, autorisant l'adhésion de la République tunisienne à la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, JORT du 19 décembre 1997, p 2370.

illicites contre la sécurité des plates-formes fixes situées sur le plateau continental¹¹⁵⁷. L'objet principal de la convention est de fonder la compétence pénale des États parties habilités à réprimer les infractions pénales définies à l'article 3 de la convention telles que les détournements de navires par violence, les actes de violence à l'égard d'une personne se trouvant à bord d'un navire, la destruction ou les dommages à un navire et la destruction ou les dommages aux installations du navire.

L'État membre à la convention peut établir sa compétence pénale dès que l'une de ces infractions a été commise à l'encontre d'un navire portant son pavillon ou d'un de ses ressortissants ou par lui ou enfin si l'infraction a été commise sur son territoire¹¹⁵⁸. La convention n'organise pas les suites judiciaires des infractions qu'elle énumère. Ceci reste une compétence nationale conférée à chaque État partie¹¹⁵⁹. A ce titre, le droit tunisien dispose d'un arsenal juridique riche. Le terrorisme, qui cherche encore une définition au plan international, est défini par l'article 4 de la loi 2003-75 du 10 décembre 2003 relative au soutien des efforts internationaux de lutte contre le terrorisme et à la répression du blanchissement d'argent¹¹⁶⁰ comme étant « toute infraction, quels qu'en soient les motifs, en relation avec une entreprise individuelle ou collective, susceptible de terroriser une personne ou un groupe de personnes, de semer la terreur parmi la population... de troubler l'ordre public... de porter atteinte aux personnes ou aux biens... de causer un préjudice grave à l'environnement... ». Cette loi, adoptée en continuité avec la lutte internationale contre le terrorisme renforcée depuis les événements du 11 septembre 2001¹¹⁶¹, prévoit d'importantes peines d'emprisonnement allant jusqu'à l'emprisonnement à vie¹¹⁶². Les infractions terroristes sont également punies d'une amende égale à dix fois le montant de l'infraction initiale¹¹⁶³. En d'autres termes, si le juge qualifie d'infractions terroristes les infractions commises à bord ou au moyen d'un navire se trouvant dans les eaux sous juridiction tunisienne ou à bord ou au moyen d'un navire tunisien où qu'il soit, les peines initialement prévues seront revues à la lumière de cette loi. Ainsi par

1157 Appliqué en Tunisie en vertu de la loi-97 82 du 15 décembre 1997, autorisant l'adhésion de la République tunisienne au protocole pour la répression d'actes illicites contre la sécurité des plates-formes fixées situées sur le plateau continental, JORT du 19 décembre 1997, p 2370.

1158 Article 6 de la convention de Rome relative à la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, op. cit.

1159 Article 5 de la convention de Rome relative à la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, op. cit.

1160 JORT du 12 décembre 2003, p 3592 et suivantes.

1161 Voir à titre d'exemple « Le droit international face au terrorisme: après le 11 septembre 2001 », actes du colloque organisé par le CEDIN-Paris I en janvier 2002, Pedone, 2002.

1162 Voir article 30 de la loi du 10 décembre 2003, op. cit.

1163 Article 8 de la loi du 10 décembre 2003, op. cit.

exemple, s'il s'avère qu'une personne a pris indûment le commandement d'un navire pour des buts terroristes, la peine requise ne sera plus d'un emprisonnement de six mois et d'une amende de 200 DT comme le prescrit l'article 37 alinéa 2 du CDPM, elle s'aggravera sensiblement en application de la loi mentionnée. « Le tribunal de première instance de Tunis est seul compétent pour connaître des infractions terroristes »¹¹⁶⁴. Le juge tunisien a rarement pu connaître de telles infractions et notamment en matière maritime à l'exception de l'affaire du navire libérien « Tamdjo » à bord duquel un marin détenait des armes blanches. Dans sa décision du 25 avril 2004, le juge de première instance du tribunal de Tunis a estimé que la détention des armes l'était dans le but de menacer l'armateur du navire par la violence dirigée vers d'autres membres de l'équipage voire vers le personnel du port. L'armateur avait accumulé le retard pour le versement des salaires des marins. Les armes blanches ont été découvertes par les inspecteurs tunisiens lors d'un contrôle par l'État du port¹¹⁶⁵.

Par ailleurs, et dans le but d'un meilleur déroulement de la poursuite des terroristes, les États parties à la convention de Rome précitée doivent s'accorder sur l'entraide judiciaire dans toute procédure pénale relative à l'infraction en question¹¹⁶⁶. C'est ainsi qu'a été adoptée, entre autres accords, la convention arabe de lutte contre le terrorisme¹¹⁶⁷ qui organise la coopération en la matière entre les États parties. Celle-ci passe par l'échange de renseignements, par les investigations communes, par l'échange d'expérience et la mise en commun des moyens¹¹⁶⁸. En outre, un projet tuniso-français prévoit la création d'un centre d'études stratégiques, dont le but est de développer la culture de la défense commune en multipliant les échanges de connaissances entre les marines des deux pays. Il devrait voir le jour prochainement¹¹⁶⁹.

Rappelons que le code ISPS qui oblige chaque navire à avoir un plan de sûreté et chaque port à avoir un niveau de sûreté¹¹⁷⁰ représente également un moyen de protection de l'expédition maritime contre de telles infractions¹¹⁷¹.

1164 Article 43 de la loi du 10 décembre 2003, op. cit.

1165 Affaire « Tamedjo », n° 24682 du 25 avril 2004, Tribunal de première instance de Tunis.

1166 Article 12-1 de la convention de Rome relative à la répression des actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, op. cit.

1167 Conclue au Caire le 22 avril 1998, la convention est ratifiée par la Tunisie en vertu de la loi n° 99-10 du 15 février 1999 portant ratification de la convention arabe de lutte contre le terrorisme, JORT du 19 février 1999, p 283.

1168 Voir Titre II, Chapitre I, Section II de la convention arabe de lutte contre le terrorisme.

1169 Propos tenus par la Ministre de défense française Michelle ALIOT-MARIE lors d'une visite officielle en Tunisie, le 2 juin 2006. Le projet n'a pas encore vu le jour. Pour plus d'informations sur le sujet, voir W. CHEBBI: « La lutte contre le terrorisme et la régionalisation », mémoire de fin de stage d'avocat, 2007, Barreau de Tunis (en arabe littéraire).

1170 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

1171 Pour plus d'informations, voir: N. RONZITTI: « Maritim terrorism and international law », collection « International studies of terrorism », vol 6, éditions Martinus Nijhoff Publishers, Boston, USA, 1990. Voir

2.2) Le trafic des migrants en mer: Le protocole de Palerme contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer signé le 15 novembre 2000¹¹⁷² a pour objet de prévenir et combattre le trafic illicite des migrants et de promouvoir la coopération des États dans ce sens¹¹⁷³. On entend par « trafic illicite des migrants » le fait d'assurer, afin d'en tirer un avantage financier ou matériel, l'entrée illégale dans un État partie d'une personne non ressortissante et non résidente de cet État¹¹⁷⁴. Probablement parce qu'il constitue la voie la plus utilisée en matière d'immigration clandestine, le protocole composé de trois parties consacre la totalité de la deuxième partie au trafic par mer. Ses dispositions permettent à l'État de prendre en haute mer et après autorisation de l'État du pavillon toutes les mesures appropriées à l'encontre du navire suspect en recourant le cas échéant à la force¹¹⁷⁵. L'État suspectant un navire portant son pavillon de se livrer à ce type de trafic peut solliciter l'aide d'autres États membres « compte tenu des moyens dont ils disposent »¹¹⁷⁶. Chaque État désigne à cette fin une ou plusieurs autorités nationales habilitées à recevoir les demandes d'assistance et les demandes d'autorisation et de prendre les mesures nécessaires contre les navires suspects. Il s'agit en Tunisie de l'OMMP. Les mesures de contrôle ou de détention des navires suspects sont exécutées « uniquement par des navires de guerre ou aéronefs militaires, ou d'autres navires ou aéronefs à ce dûment habilités »¹¹⁷⁷. Il s'agit de la marine nationale et des services de la douane.

Au vu de la recrudescence du phénomène d'immigration clandestine s'effectuant dans les zones maritimes sous souveraineté tunisienne¹¹⁷⁸, le législateur tunisien a renforcé l'arsenal juridique de lutte et de contrôle par l'adoption de plusieurs lois: la loi n°2004-3 du 20 janvier

également: M. N. MURPHY: « Contemporary piracy and maritim terrorism », éditions International institute for strategic studies, Royaume Uni, 2007.

1172 Ratifié par le décret n° 2003-777 du 31 mars 2003, portant ratification du protocole contre le trafic illicite des migrants par terre, air et mer additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, JORT du 8 avril 2003, p 871 et suivante.

1173 Article premier du protocole de Palerme contre le trafic illicite des migrants par terre, air et mer, op. cit.

1174 Article 2-a du protocole de Palerme contre le trafic illicite des migrants par terre, air et mer, op. cit.

1175 Article 8-2 du protocole de Palerme contre le trafic illicite des migrants par terre, air et mer, op. cit.

1176 Article 8-1 du protocole. Ont été signés dans ce sens des accords administratifs de coopération bilatérale entre la Tunisie et l'Italie tel que l' « Accord italo-tunisien sur l'immigration clandestine du du 5 avril 2011 ».

1177 Article 9-4 du protocole de Palerme contre le trafic illicite des migrants par terre, air et mer, op. cit.

1178 En 2006, 1502 immigrés clandestins ont été arrêtés par les autorités tunisiennes. Les chiffres en baisse d'année en année restent néanmoins importants: nous comptons 1252 arrêtés en 2007 et 1196 en 2008. Source: Institut national de la statistique, Tunis: www.ins.nat.tn

2004¹¹⁷⁹, la loi n° 2004-4 du même jour¹¹⁸⁰ et la loi organique n° 2004-6 du 3 février 2004¹¹⁸¹.

- La première porte modification du code de commerce maritime (CCM) dans le sens où elle durcit les modalités d'acquisition et de transfert de propriété des navires de manière à permettre à l'administration maritime tunisienne un meilleur contrôle. Tout acte de construction de navire, d'achat ou de transfert de propriété non préalablement annoncé à l'administration est considéré nul et son auteur est soumis à des sanctions pécuniaires¹¹⁸². En complément, la loi 2004-4 portant modification du code de la police administrative de la navigation maritime (CPANM) durcit les conditions d'octroi de nationalité. Les articles 11 et 12 du CPANM nouveaux mettent à la charge du propriétaire du navire la preuve de sa propriété et l'établissement du certificat de jaugeage avant la délivrance de l'acte de nationalité. Un nouvel alinéa ajouté à l'article 12 soumet le propriétaire d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à vingt tonneaux de jauge à une nouvelle formalité: la souscription d'un acte de soumission et de cautionnement. Toutes ces nouvelles formalités permettent de mieux remonter aux responsables de trafic illicite par voie maritime.

- De son côté, la loi n° 2004-6 soumet à des sanctions importantes toute personne participant à l'entrée, à la sortie ou au séjour clandestins d'une personne du territoire tunisien. Les peines prévues vont de trois ans d'emprisonnement et de huit milles dinars d'amende jusqu'à vingt ans d'emprisonnement et cent mille dinars d'amende suivant la gravité de l'infraction et la qualité de son auteur¹¹⁸³. La majorité des peines prévues par la loi est porté au double en cas de récidive¹¹⁸⁴. De surcroît, le juge compétent peut décider de la confiscation des moyens de transport et de tout autre objet ayant facilité le déplacement ou le séjour clandestin d'une personne, de la surveillance administrative des ressortissants tunisiens auteurs de l'infraction et de l'expulsion du territoire des personnes étrangères coupables¹¹⁸⁵. C'est ainsi qu'une ressortissante tunisienne a été condamnée à vingt deux ans et huit mois de prison ferme pour avoir escroqué un groupe de candidats à l'immigration clandestine vers l'Europe. L'accusée dirigeait un réseau de recrutement de candidats à l'immigration auxquels elle promettait des

1179 Loi n° 2004-3 du 20 janvier 2004 modifiant et complétant le code du commerce maritime, JORT du 20 janvier 2004, pp 115-116.

1180 Loi n° 2004-4 du 20 janvier 2004, modifiant et complétant le code de la police administrative de la navigation maritime, JORT du 20 janvier 2004, p 116.

1181 Op. cit.

1182 Article 28 nouveau du CCM tel que modifié par la loi 2004-3 du 20 janvier 2004.

1183 Articles 38 à 44 de la loi n° 2004-6 du 20 janvier 2004, op. cit.

1184 Article 53 de la loi n° 2004-6 du 20 janvier 2004, op. cit.

1185 Voir les articles 48 à 50 de la loi n° 2004-6 du 20 janvier 2004, op. cit.

visas d'entrée en Europe et des contrats de travail moyennant quatre à six milles DT¹¹⁸⁶.

Même si ces mesures pourraient favoriser une meilleure lutte contre ce type de trafic, nous estimons, comme le fait la doctrine¹¹⁸⁷, que la lutte contre l'immigration clandestine nécessite un traitement en amont de la menace¹¹⁸⁸.

2.3) La piraterie: La récente affaire du navire Hannibal II capturé par des pirates somaliens montre que la piraterie est une menace contre la sûreté du transport maritime tunisien. Dans les faits, le navire appartenant à l'armateur privé GMT est capturé le 11 novembre 2010 dans le Golfe d'Aden alors qu'il était en route vers Suez en Égypte avec une cargaison d'huile de Palme depuis la Malaisie¹¹⁸⁹. Après de longues négociations entre les pirates et le gouvernement tunisien, les marins, tunisiens en majorité, n'ont été libérés que le 17 mars 2011 contre une rançon de 2 millions de dollars¹¹⁹⁰. La piraterie est définie comme étant « 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: contre un autre navire...en haute mer... »¹¹⁹¹. Elle est régie par la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime adoptée à Rome le 10 mars 1988 et transposée en droit tunisien¹¹⁹². En vertu de l'article 3 de cette convention, les actes de piraterie sont considérés comme étant des infractions pénales. Les États parties sont invités à réprimer ces actes par des peines appropriées, ajoute l'article 6 de la convention. Le code disciplinaire et pénal maritime tunisien¹¹⁹³ sanctionne au cas par cas, tout acte illicite commis par toute personne à bord des navires tunisiens¹¹⁹⁴. La peine maximale est prévue par

1186 Affaire « Essalhi » n° 34286, Tribunal de première instance de Tunis, le 3 juin 2006. Voir également: arrêt de la cour d'appel de Sfax n° 101 235 du 9 octobre 2008, arrêt de la cour d'appel de Tunis n° 85 672 du 11 avril 2009.

1187 A. WILLER: « La lutte contre le trafic de migrants en mer », Bulletin d'études de la marine n° 30, décembre 2004 sous le titre « narco-traffic, terrorisme, trafic de migrants », p 43.

1188 Pour plus d'informations sur ce sujet, voir: M. BEN ELJIA: « Immigration clandestine par mer », mémoire de fin de stage d'avocat, 2007, Barreau de Tunis (en arabe littéraire). Voir également: S. DANIEL: « Les routes clandestines: l'Afrique des immigrés et des passeurs », éditions Hachette, Paris, 2008. Voir enfin: N. CARLONE: « Les trafics maritimes », in actes du 2 ème colloque international sur la sûreté maritime « Code ISPS: entre devoirs citoyens et obligations économiques », Cité des congrès de Nantes, 27 et 28 septembre 2007, p 15 et suivantes.

1189 Voir: « Hannibal II capturé! », quotidien La Presse du 12 novembre 2010, p 3.

1190 Voir: « Otages tunisiens du navire Hannibal II: enfin libres! » in www.lapresse.tn du 18 mars 2011.

1191 Article 101 de la CMB, op. cit.

1192 En application de la loi 97-81 du 15 décembre 1997 autorisant l'adhésion de la République tunisienne à la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, JORT du 19 décembre 1997, p 2370.

1193 Op. cit.

1194 Les textes sanctionnant les actes pouvant être considérés comme actes de piraterie sont éparpillés dans le code.

l'article 93 à l'encontre du capitaine ou de l'officier qui s'empare du navire par violence ou fraude. Les membres de l'équipage complices sont punis de la peine des travaux forcés à perpétuité. Lorsque l'acte de piraterie est commis par un navire étranger, l'État partie sur le territoire duquel se trouve l'auteur présumé de l'acte de piraterie doit assurer la détention de cette personne et ouvrir une enquête en vue d'établir les faits conformément à sa législation nationale¹¹⁹⁵. Cette disposition ne peut s'appliquer dans le cadre de l'affaire Hannibal II capturé par des pirates somaliens au vu de la situation politique actuelle de la Somalie caractérisée par l'absence d'un État capable de gérer son territoire et ses ressortissants. La recrudescence de la piraterie dans ce pays¹¹⁹⁶ a d'ailleurs obligé la communauté internationale à renforcer la législation en la matière. Ces dernières années ont connu l'adoption de plusieurs résolutions et autres textes de l'Organisation des Nations-Unies¹¹⁹⁷ et de l'OMI¹¹⁹⁸ en la matière¹¹⁹⁹. Sur un autre plan, la veille des services de l'État s'intéresse également à la surveillance des actes de pollution maritime (B).

B) La mise en œuvre opérationnelle de la surveillance de la pollution au large:

La CMB reconnaît une juridiction à l'État côtier en ce qui concerne la protection et préservation du milieu marin¹²⁰⁰ ce qui implique qu'il peut édicter des lois limitant ou interdisant la pollution maritime mais également veiller à leur bonne application. La pollution de la mer et du littoral met en péril de nombreux enjeux tels que la pêche, l'agriculture, le tourisme, l'habitat, les déplacements terrestres et maritimes, les ressources naturelles, les loisirs nautiques et le paysage. Pour un pays, comme la Tunisie, pour qui ces enjeux sont vitaux; notamment le tourisme et l'agriculture, la mise en œuvre d'un dispositif performant de surveillance de la pollution maritime s'est révélée nécessaire. La pollution maritime a été

1195 Article 7 de la convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime, op. cit.

1196 Voir à titre d'exemple: L. SALOMON: « Piraterie: libération des marins et présence internationale au large de la Somalie », JMM du 24 octobre 2008, p 6. Voir également: M. ROUGER: « La piraterie maritime », éditions Larcier, 2011.

1197 Telle que la résolution des Nations-unies n° 1838 sur la piraterie en Somalie du 7 octobre 2008 et la résolution 1851 adoptée le 16 décembre 2008.

1198 Tel le Plan d'action contre la Piraterie adopté le 3 février 2011. Voir à ce sujet: M. NEUMEISTER: « L'OMI lance une campagne contre la piraterie », JMM du 4 février 2001, p 6.

1199 Pour approfondir le sujet, voir: O. D'AUZON: « Piraterie maritime, la nouvelle menace? », éditions A. Versailles, 2011. Voir également: « La piraterie maritime » in AFCAN informations n° 90, juillet 2011, p 10 et suivantes. Voir également: « Journées méditerranéennes sur la piraterie maritime », synthèse des travaux par Ph. WECKEL, DMF, janvier 2010, p 69 et suivantes. Voir enfin: T. TREVES: « Problèmes juridiques liés à la piraterie », in actes du 3ème colloque international sur la sûreté maritime et portuaire « Comment combattre la malveillance sans pénaliser l'économie », Cité des congrès de Nantes, 22 et 23 octobre, p 39 et suivantes.

1200 Article 51§1, b, iii de la CMB, op. cit.

établie par le législateur comme étant une infraction à la loi. Des procédures de constatation (a) et de poursuite de l'infraction de pollution (b) sont prévues par la loi.

a) La constatation de l'infraction:

La loi désigne les personnes habilitées à la constatation de l'infraction de la pollution marine (1) et fixe les éléments de l'infraction (2).

1) Différents agents sont habilités à la recherche et à la constatation de l'infraction de pollution maritime. L'article 31 de la loi relative au domaine public maritime¹²⁰¹ dispose que « les officiers de la police judiciaire énumérés aux alinéas 1, 2, 3 et 4 de l'article 10 du code des procédures pénales sont chargés de rechercher et de constater toutes les infractions aux dispositions de la présente loi, d'en dresser les procès verbaux qu'ils transmettent au Ministère public, et aux ministères chargés des domaines de l'État, de l'équipement... ».

Sont également habilités à cette tâche, continue l'article « les agents techniques assermentés relevant des Ministères chargés de l'équipement, de l'environnement, des domaines de l'État, de la santé publique, les experts contrôleurs de l'ANPE¹²⁰² et les agents chargés du contrôle des règlements municipaux ». La multitude des agents verbalisateurs souligne l'importance de la constatation de l'infraction et par conséquent l'importance de la protection de l'environnement dans le droit tunisien. Cette diversité constitue, en outre, un atout dans le sens où le rapport de l'infraction rédigé à l'issue de la constatation aura la valeur d'un rapport d'expertise. Elle se heurte, néanmoins, à des difficultés pratiques d'application du texte de la loi et à un manque de coordination entre les différents intervenants¹²⁰³. Différents agents habilités à la constatation de l'infraction peuvent se saisir simultanément du même cas. C'est ce qui a été constaté à l'occasion de l'affaire du « Golfe de Gabès » de 2004¹²⁰⁴. Le procureur de la république et l'ANPE ont saisi le tribunal de première instance de Gabès à une journée près pour le même cas. Dans les faits, un navire a frauduleusement déversé au large du Golfe de Gabès des déchets liquides. Le procureur de la république, après constatation des faits a saisi le juge sur la base de l'article 28 de la loi du domaine public maritime; l'ANPE sur la

1201 Loi n° 95-73 du 24 juillet 1995 relative au domaine public maritime, JORT du 1er août 1995, p 1613 et suivantes.

1202 L'Agence nationale de la protection de l'environnement (ANPE) créée par la loi n° 88-91 du 2 août 1988 portant création d'une agence nationale de protection de l'environnement, JORT du 2 août 1988, p 102 et suivantes. Nous y reviendrons lors des prochains développements.

1203 A. BEN MANSOUR: « La préservation du milieu marin », in « Études et recherches en droit de l'environnement », collectif, éditions CERES, Tunis, 1994, p 129.

1204 Affaire « du golfe de Gabès » n° 23682 du 13 septembre 2004, Tribunal de première instance de Gabès.

base de l'article 8 de la loi portant sa création. Les deux fondements juridiques étant valables, le juge a ordonné l'association des deux demandes.

Quoi qu'il en soit, l'ouverture du prétoire pénal à des personnes morales de droit public, telles que l'ANPE, en fait des auxiliaires de l'administration de la justice tant au niveau de la constatation de l'infraction environnementale qu'à celui du déclenchement de la répression pénale¹²⁰⁵. Lorsqu'une des instances habilitées soupçonne un navire de commettre une infraction à la réglementation relative à la pollution, elle est en mesure de demander à son capitaine de lui fournir toutes les informations concernant l'identification du navire, le prochain port d'escale ou toute autre information qu'elle juge pertinente¹²⁰⁶ et de procéder à une inspection matérielle pour déterminer s'il y a eu infraction¹²⁰⁷. A la lumière de ces investigations, l'immobilisation du navire pollueur et la saisine du juge sont possibles¹²⁰⁸. L'immobilisation d'un navire doit immédiatement être communiquée aux autorités de l'État du pavillon¹²⁰⁹. La saisie du navire et l'emprisonnement de l'équipage prennent fin lorsqu'une caution adéquate est fournie¹²¹⁰.

L'État peut être assisté dans cette démarche. L'article 197 de la CMB invite les États « à coopérer au plan national et, le cas échéant au plan régional...à la formulation et à l'élaboration de règles et de normes...pour protéger et préserver le milieu marin ». C'est ainsi que plusieurs conventions régionales ont vu le jour¹²¹¹. Concernant la Méditerranée, il s'agit de la Convention pour la protection de la mer Méditerranée contre la pollution signée à Barcelone le 16 février 1976 et amendée en 1995¹²¹². La convention invite les États parties à instaurer des programmes bilatéraux ou multilatéraux de coopération en matière de surveillance de la pollution maritime¹²¹³. « L'initiative 5+5 » est placée dans ce cadre. Elle permet à dix pays méditerranéens de s'assister mutuellement en cas de pollution de grande ampleur en mettant en commun leur expertise et leur savoir-faire¹²¹⁴. En pratique, la

1205 L. CHIKHAOUÏ: « L'environnement et sa protection par le droit », éditions du Centre de recherches et d'études administratives en collaboration avec la Fondation Hanns Seidel, Tunis, 1998, p 356.

1206 Article 220§ 3 de la CMB, op. cit.

1207 Article 220§ 5 de la CMB, op. cit.

1208 En application de l'article 12 de la loi portant création de l'ANPE telle que modifiée par la loi 92-115 du 30 novembre 1992, JORT du 4 décembre 1992, pp 1539-1540.

1209 Article 73§ 4 de la CMB, op. cit.

1210 Article 73§ 2 de la CMB, op. cit.

1211 Voir T. TREVES: « 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 QUENEUDEC, op. cit, p 591 et suivantes.

1212 Ratifiée par la loi 77-29 du 25 mai 1977 portant ratification de la Convention de la protection de la Mer méditerranée contre la pollution et de deux protocoles y afférent, JORT du 27 mai 1977, p 1401, voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

1213 Article 10-1 de la convention de Barcelone, op. cit.

1214 Initiative lancée le 21 décembre 2004 par les ministres de la défense de dix États du bassin méditerranéen.

constatation des éléments constituant l'infraction de pollution maritime (2) dans les eaux sous souveraineté tunisienne a généralement été l'oeuvre d'instances nationales¹²¹⁵.

2) Les éléments de l'infraction:

Les infractions se composent généralement d'un élément matériel (2.1) et d'un élément moral (2.2). C'est le schéma retenu par le législateur tunisien dans plusieurs types d'infractions de pollution. Il s'agira de voir en ce qui suit, si ce schéma s'applique également sur l'infraction de pollution maritime.

2.1) L'élément matériel se traduit par la constatation d'une pollution d'origine intentionnelle ou accidentelle. L'article 2 de la loi portant création de l'ANPE¹²¹⁶ dispose que « pollution » signifie « toute introduction directe ou indirecte d'un polluant biologique, chimique ou physique dans l'environnement ». Pour être qualifiée de pollution, l'introduction de polluant doit avoir généré un dommage à l'environnement de manière à modifier ses propriétés¹²¹⁷. C'est ainsi que la cour d'appel de Sfax n'a pas considéré comme étant une pollution, le fait de déverser des substances colorées dans les eaux du port de Sfax étant donné que l'expertise n'a pas pu déceler la nature de ces substances et n'a pas pu, donc, confirmer si elles pouvaient causer la modification des propriétés des eaux du port¹²¹⁸.

Par ailleurs, si des preuves manifestes démontrent que la pollution a causé ou risque de causer des dommages importants au littoral, aux intérêts connexes de l'État côtier ou aux ressources de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive, l'État peut tenter une action en justice contre le navire et peut procéder à son immobilisation¹²¹⁹. A ce titre, il ressort de la lecture de tous les textes de lois nationales régissant la matière que pour prouver l'existence de l'élément matériel, seule la constatation des agents habilités à la surveillance matérialisée par un procès-verbal constitue une preuve de la pollution, sans pour autant arrêter le contenu dudit procès. Pourtant, l'article 150 du code des procédures pénales tunisien dispose que « les infractions peuvent être établies par tout mode de preuve »... C'est probablement en application de cette disposition qu'en pratique le procès verbal d'infraction contient outre la

Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

1215 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1216 Op. cit.

1217 C'est ce qui ressort de la lecture de plusieurs dispositions en la matière. A titre d'exemple, voir les articles 108 du code des eaux (Éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, 2008) et de l'article 54 du code des ports maritimes de commerce, op. cit.

1218 Arrêt de la cour d'appel de Sfax n° 67458 du 1er novembre 1988.

1219 Article 220 §6 de la CMB, op. cit.

description des faits, un rapport technique contenant l'analyse des substances déversées et les conséquences sur l'environnement en plus de plusieurs photographies de la pollution¹²²⁰.

2.1) L'élément moral de l'infraction de la pollution maritime est une originalité dans le droit et la jurisprudence en Tunisie. Contrairement à la majorité des législations étrangères¹²²¹ et contrairement à d'autres types d'infractions régies par le droit tunisien¹²²², le législateur tunisien n'exige pas d'élément moral dans l'infraction de pollution maritime. Du moment que la pollution est prouvée, son auteur est sanctionnable qu'il ait eu l'intention de polluer ou qu'il ait omis de prendre les dispositions pouvant empêcher la survenance de la pollution. Cette originalité législative n'a pas été contredite par la jurisprudence qui a affirmé que les mauvaises conditions météorologiques ne pouvaient constituer une force majeure, que le capitaine pouvait les prévoir et prendre de meilleures dispositions pour empêcher la survenance d'une pollution¹²²³.... La seule exception à cette règle date de 1989 lorsque le juge du tribunal de première instance de Bizerte a souligné le fait que les auteurs de la pollution se sont sciemment abstenus de mettre en place des dispositions préventives à la pollution de l'environnement en laissant les soutes du navire remplies de fioul alors que celui-ci était délaissé dans un port proche d'une plage¹²²⁴.

La non prise en compte de l'existence ou de l'inexistence d'une intention de polluer pourrait être considérée comme la meilleure application d'un des principes fondamentaux du droit de l'environnement, le principe pollueur-payeur¹²²⁵ qui implique que la personne responsable de la pollution soit systématiquement soumise à une sanction principalement pécuniaire. De surcroît, aucune cause exonératoire de responsabilité n'est prévue par la loi tunisienne y compris la force majeure¹²²⁶. Ces deux considérations font qu'une partie de la doctrine tunisienne manifeste son opposition à l'absence de prise en compte de l'intention dans ce type d'infraction, la qualifie d'injuste et craint même que cette disposition ne soit la cause du déclin

1220 A. DHOUB: « L'infraction de pollution maritime » (en arabe littéraire), mémoire de fin de stage d'avocat, année judiciaire 2008-2009, Barreau de Tunis.

1221 Voir à titre d'exemple, l'article 222-21 du code de l'environnement français.

1222 Voir, à titre d'exemple, les dispositions des chapitres VIII et IX du code forestier, éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, 2008.

1223 Voir, à titre d'exemple, arrêt de la Cour d'appel de Tunis n° 101 543 du 23 septembre 2001.

1224 Décision du tribunal de première instance de Bizerte, n° 20329 du 23 février 1989.

1225 Nous y reviendrons à en détails dans les prochains chapitres.

1226 Et ce, contrairement à d'autres législations nationales: voir par exemple l'article 54 du droit de la loi environnementale égyptienne n° 94-4 adoptée le 3 février 1994, Gazette officielle du 3-5 février 1994, p 1 et suivantes.

de l'élément moral¹²²⁷. En tout état de cause, la seule preuve de l'existence de l'élément matériel de l'infraction de pollution maritime donne droit à la poursuite judiciaire de l'auteur de l'infraction (b).

b) La poursuite de l'infraction:

Tout dommage ayant pour origine une infraction donne lieu à une sanction à l'égard de l'auteur de l'infraction (2). Celle-ci est prononcée par un juge compétent (1).

1) Le tribunal compétent:

La CMB dispose que les tribunaux de l'État côtier seront compétents pour juger les personnes responsables et pour prononcer des sanctions à leur égard¹²²⁸. L'application de cette disposition a connu une évolution en Tunisie. Auparavant donnée à la fois au tribunal cantonal et au tribunal de première instance, l'entrée en vigueur de la loi portant création de l'ANPE a accordé la compétence d'une manière exclusive au tribunal de première instance¹²²⁹. Mais d'un point de vue territorial, aucun texte ne fixe le tribunal géographiquement compétent pour ce type d'infraction. Seront ainsi appliquées les règles générales en matière de procédures civiles¹²³⁰. Le tribunal dans la région duquel l'infraction de pollution a été commise est donc compétent. Si au moment de la constatation de la pollution, celle-ci s'est propagée sur différentes régions, le tribunal compétent sera celui dans la région duquel le navire polluant a été arrêté après constatation d'action de pollution. Enfin, si la pollution s'est produite au delà de la mer territoriale, la compétence revient au tribunal le plus proche géographiquement de la zone de pollution. La saisine du tribunal pour infraction de pollution maritime doit se faire dans les dix jours suivants la constatation de l'infraction¹²³¹ alors que pour les infractions de pollution d'autres composantes de l'environnement le délai peut aller jusqu'à quatre mois¹²³².

1227 Voir à titre d'exemple: W. FERCHICHI: « La protection judiciaire de l'environnement », in Revue éditée par la Faculté de droit de Sfax, éditions 2002, p 65 et suivantes.

1228 Voir article 73§ 4 de la CMB, op. cit.

1229 Avant l'entrée en vigueur de cette loi, le juge cantonal en était compétent. La compétence se décide en fonction du montant des peines prononcées. Le juge cantonal est compétent lorsque le maximum de peine prévu par la loi pour l'infraction en question est de 7000 DT. Au delà, la compétence revient au juge de première instance. La loi portant création de l'agence nationale de l'environnement a durci les peines encourues par les pollueurs de la mer, ce qui explique la compétence du juge de première instance.

1230 Voir les articles 30 à 40 de code des procédures civiles et administratives, éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, 2009.

1231 En application de l'article 12 nouveau de la loi portant création de l'ANPE.

1232 A titre d'exemple, un mois de délai est accordé en cas de pollution des eaux douces, voir article 157 al 1 du code des eaux, op. cit.

2) Les sanctions:

Elles sont éparpillées dans plusieurs textes de lois et souffrent d'un manque de cohérence. Les textes auxquels les demandeurs font le plus appel sont l'article 28 de la loi relative au domaine public maritime¹²³³, l'article 11 de la loi portant création de l'ANPE¹²³⁴ et l'article 158 du code des eaux¹²³⁵ applicable en matière maritime. Le premier texte sanctionne l'auteur d'actes d'usurpation ou de dégradation affectant le domaine public maritime d'une peine d'emprisonnement allant de 16 jours à une année et d'une amende allant de 100 DT à 50 000 DT ou de l'une de ces peines. Le même montant d'amende est prévu au sein du second texte. Enfin, l'article 158 du code des eaux sanctionne toute violation de ses dispositions d'une amende allant de 50 DT à 1000 DT et d'un emprisonnement de 6 jours à 6 mois ou de l'une de ces deux peines.

Il convient dès lors de s'interroger sur l'attitude du juge par rapport à cette diversité textuelle. Un premier constat: il est rare que soit prononcée une peine privative de liberté pour l'auteur d'une pollution maritime. La violation des normes du respect de l'environnement marin se résout en général par une amende versée au trésor public accompagnée parfois de peines complémentaires en application de l'article 5 b du code pénal tunisien¹²³⁶. La jurisprudence essaierait de cette manière de concilier la protection de l'environnement avec les impératifs économiques ce qui rapproche les infractions de pollution maritime des infractions économiques. Par ailleurs, le juge a un large pouvoir d'appréciation quant à la fixation du montant de la peine. Aucune disposition législative n'avance d'éléments pouvant orienter sa décision. Enfin, le montant de la peine est modulé en fonction de la gravité du comportement incriminé et non en fonction de l'importance du dommage causé à l'environnement. Ainsi, dans l'affaire « Al Amine », navire marocain ayant échoué au large de Korbous et ayant déversé plusieurs tonnes de fioul¹²³⁷, l'armateur du navire auteur de l'infraction a été condamné à l'amende maximale de 50000 DT. Sachant que cet accident a été considéré par les spécialistes comme une véritable catastrophe écologique et économique étant donné que d'un côté, la faune et la flore ont été sensiblement affectées et que, d'un autre côté, la région de Korbous est une station thermale très prisée, on peut estimer que la peine encourue par

1233 Op. cit.

1234 Op. cit.

1235 Éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, Tunis, 2008.

1236 Éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, 2009. Parmi les peines complémentaires énumérées par l'article 5 b: l'interdiction de séjour, le renvoi sous surveillance administrative et la confiscation des biens.

1237 On y reviendra.

l'auteur de l'infraction était dérisoire¹²³⁸.

Au delà de la constatation de l'infraction, les pouvoirs de l'État assistent le facteur humain dans la gestion des accidents maritimes et, autant que cela soit possible, dans la remise en état (Section 2).

1238 Pour plus d'informations au sujet des infractions aux règles environnementales appliquées au domaine maritime tunisien, voir: W. BEN ALIJ: « Le droit maritime pénal et la pollution », mémoire de fin d'études, Institut supérieur de la magistrature, 2005, Tunis (en arabe littéraire). Voir également: M. BEN MOUSSA: « Le rôle du juge pénal dans la protection de l'environnement », Revue de la jurisprudence et de la législation, Tunis, 1997, p 42 et suivantes. Voir aussi: A. SAKKOUHI « Le rôle de la jurisprudence en matière de protection de l'environnement », mémoire de troisième cycle, Faculté de Droit et des sciences politiques, Tunis, 2004.

Section 2 : La coopération entre l'État et le facteur humain en aval :

Si les autorités compétentes participent à l'assistance et au sauvetage lorsque des expéditions se trouvent en état de détresse (Paragraphe 1), il est du ressort principal de l'État de gérer une pollution maritime survenue à l'intérieur de son espace souverain (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'assistance et le sauvetage :

Traditionnellement basés d'une manière exclusive sur la solidarité et l'entraide mutuelle des marins, la recherche et le sauvetage des personnes en détresse en mer est aujourd'hui une mission de service public obligatoire qui incombe, outre l'équipage du navire (A), à l'État côtier (B).

A) L'obligation d'assistance et de sauvetage imposée au facteur humain:

Assister des personnes en danger est une obligation morale du droit commun confirmée par le droit maritime (a). Le débiteur de l'assistance et du sauvetage reçoit une rémunération dont les modalités sont fixées par la loi (b).

a) Le principe:

En harmonie avec les conventions internationales régissant la matière¹²³⁹, le droit tunisien opère une unité de notions entre « assistance » et « sauvetage »¹²⁴⁰. L'article 244 du CCM dispose que « l'assistance et le sauvetage des navires en danger, des choses se trouvant à bord, du fret et du prix du passage, ainsi que les services de même nature rendus entre les navires de mer et bateaux de navigation intérieure, sont soumis aux dispositions ci-après, sans qu'il y ait à distinguer entre ces deux sortes de notions... ». En dehors de cette disposition, toutes les normes du code régissant la matière sont consacrées à l'obligation et aux modalités de rémunération de l'assistance. Le législateur tunisien renvoie, ainsi, implicitement à la convention internationale sur l'assistance du 28 avril 1989 quant aux règles gouvernant

1239 Il s'agit principalement de la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes, non ratifiée par la Tunisie, remplacée par la convention internationale du 28 avril 1989 sur l'assistance. Signée à Londres, cette dernière est entrée en vigueur en Tunisie en application de la loi n° 98-36 du 25 mai 1998 autorisant l'adhésion de la République tunisienne à la convention internationale de 1989 sur l'assistance, JORT du 29 mai 1998, p 1169.

1240 Ce n'est pas le cas de la pratique maritime française, à titre d'exemple, qui, malgré que la loi ne le prescrit pas, apporte une nuance entre les deux notions. Voir à ce propos les développements d'A. MONTAS in « Le quasi-contrat d'assistance, essai sur le droit maritime comme source de droit », éditions LGDJ, 2007, p 23 et suivantes.

l'assistance et le sauvetage¹²⁴¹(1). La sanction de non assistance est toutefois mentionnée (2).

1) Le débiteur de l'assistance:

L'étude de la convention de 1989 laisse apparaître quatre règles gouvernant l'assistance et le sauvetage maritimes:

- L'assistance maritime n'est due que si l'expédition maritime dans son ensemble est confrontée au péril de la mer. Elle est donc due aux personnes, aux biens et au navire. L'assistance, dont l'appréciation revient au capitaine en dehors des cas où le navire en danger lance un appel de détresse, n'intervient pas en cas de simple risque de danger. Elle exige le risque de la perte et est généralement due à la suite d'un abordage. Le capitaine de chacun des navires entrés en collision est tenu, autant que cela soit possible et sans causer de danger pour son navire ou son équipage, de prêter assistance à l'autre navire et à son équipage¹²⁴².

- L'assistance est due à tout navire. L'article premier de la convention de 1989 a été conçu de manière à pouvoir assister tout navire ou tout bien flottant en danger de se perdre en mer. Le navire est défini comme étant « ... tout bâtiment de mer, bateau ou engin ou toute structure capable de naviguer ». En dehors des navires tout « bien qui n'est pas attaché de façon permanente au littoral » y compris le fret doit être assisté. L'assistant doit intervenir quelque soit la position du navire en mer. Il n'y a pas à s'interroger sur la nature juridique des eaux dans lesquelles le service est rendu: haute mer, mer territoriale ou même eaux intérieures. L'article premier de la convention est explicite: l'assistance intervient « dans les eaux navigables ou dans n'importe quelles eaux ».

- Le débiteur de l'assistance n'est pas spécifié par la convention. Nous pouvons, dès lors, supposer qu'il s'agit de tout navire ou toute personne ayant pris conscience de l'engin en danger et pouvant lui apporter une assistance. S'il s'agit du capitaine d'un navire, celui-ci doit prendre en considération la sécurité de son propre équipage et du navire sur lequel il embarque. L'opération de l'assistance ne doit pas constituer un risque pour l'un ou l'ensemble de ces éléments¹²⁴³.

- Il n'existe pas de conditions spéciales pour la formation du contrat d'assistance. Nous en déduisons qu'il suffit que l'aide proposée soit acceptée pour que le contrat soit formé. Ceci n'exclut pas l'hypothèse de l'existence de contrats d'assistance préétablis par exemple entre un

1241 Op. cit.

1242 Voir les articles 8 et 10 de la convention de 1989, op. cit.

1243 Article 8 de la convention de 1989, op. cit.

armateur et une entreprise d'assistance et de sauvetage¹²⁴⁴. Dans tous les cas, s'abstenir d'assister une expédition en danger constitue une infraction à la loi (2).

2) La sanction de non-assistance:

Le défaut d'assistance aux personnes est passible de sanctions pénales. Principe connu du droit commun, la non-assistance à une personne en danger est également appliquée en droit maritime. Elle concerne, outre les personnes, les biens. Le refus de secours qu'il était possible d'apporter à une expédition en péril, sans risque pour l'assistant, le navire ou l'équipage, constitue une infraction pénale. L'auteur de l'infraction encourt une peine d'emprisonnement de cinq ans et une amende de 1000 DT ou l'une des deux peines¹²⁴⁵. Il reviendrait au juge d'évaluer, au cas par cas, le sérieux du risque qu'encourait l'assistant qui s'est abstenu de prêter secours avant de prononcer la sanction appropriée. C'est ainsi que le tribunal de Sfax a décidé dans l'affaire de l'« Agor » que « la tempête de force moyenne survenue la nuit du 23 décembre 2008 ne constituait pas un risque important pour la sécurité du navire » assistant. Dans les faits, le capitaine inculpé a refusé de porter secours à un cargo portant pavillon grec tombé en panne durant son passage au large de Sfax évoquant des craintes sur la sécurité du navire du fait de la tempête. Le juge a estimé la tempête de faible importance, ce d'autant plus que le navire a pu être assisté par de simples remorqueurs du port de la ville. Mais n'ayant pas connu de victimes, le capitaine n'a encouru qu'une peine pécuniaire¹²⁴⁶.

Si la non-assistance est passible de sanction, l'assistance génère une rémunération (b).

b) La rémunération de l'assistance et du sauvetage:

L'assistance maritime donne lieu à une rémunération gouvernée par certaines règles (1). Si le montant de la rémunération n'a pas fait l'objet d'un accord à l'amiable, le juge intervient pour le fixer (2).

1) Les règles gouvernant la rémunération de l'assistance:

- Les conditions de rémunération: « Tout acte d'assistance ou de sauvetage ayant eu un résultat utile donne lieu à une équitable rémunération »¹²⁴⁷. Cette disposition appelle deux remarques: le secours des biens et des personnes en danger ne repose pas uniquement sur une obligation

1244 Voir article 6 de la convention de 1989, op. cit.

1245 Article 253 du CCM, op. cit.

1246 Tribunal de grande instance de Sfax, affaire « Agor », n° 14 659 du 23 février 2009.

1247 Article 245, al 1 du CCM (op. cit), en conformité avec l'article 10 de la convention de 1989, op. cit.

morale mais bien sur une obligation juridique aboutissant à une récompense pécuniaire. Par ailleurs, aucune rémunération n'est due si l'assistance ou le secours prêtés restent sans résultat utile. Il est question d'une obligation de résultat¹²⁴⁸. La doctrine estime qu'il s'agit là d'une solution « totalement autre que naturelle » car, sauf en matière commerciale, il est exceptionnel qu'une rémunération soit liée au résultat obtenu¹²⁴⁹. La rigidité de cette règle est néanmoins atténuée par l'article 14 de la convention de 1989 qui prévoit, en cas d'échec des opérations d'assistance, le droit de l'assistant à une indemnité, au moins égale à ses dépenses¹²⁵⁰. En outre, l'indemnité peut être augmentée jusqu'au double des dépenses engagées si l'assistant est parvenu malgré l'échec de son intervention à prévenir ou à limiter une pollution maritime¹²⁵¹.

Se pose également la question de l'assistance imposée. Ce serait le cas où un navire insiste à assister un autre malgré le refus de ce dernier. Deux hypothèses sont à prendre en considération: le refus express de l'assistance exclut toute rémunération s'il a été manifesté avant tout commencement des opérations. En revanche, la rémunération reste due si le refus intervient au cours de l'opération d'assistance¹²⁵².

- L'assistance des personnes en danger est obligatoire mais non rémunérée¹²⁵³. Elle repose sur un principe moral et ne crée pas de relation juridique. Il s'agit là d'une règle traditionnelle¹²⁵⁴ déjà prescrite dans la première convention gérant l'assistance maritime, la convention de Bruxelles du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes¹²⁵⁵, et reprise par la convention de 1989¹²⁵⁶. Le gratuité de ce service est, toutefois, nuancée dans la mesure où on accorde au sauveteur des vies humaines une part équitable de la rémunération allouée aux sauveteurs des biens¹²⁵⁷. Dans la pratique, l'assistant essaye toujours de sauver des biens à la même occasion de l'assistance aux personnes pour ne

1248 Cette obligation de résultat est plus connue sous un adage en langue anglaise « *no cure, no pay* » autrement dit: absence de rémunération en cas d'absence de résultat.

1249 J-P. BEURIER: « Droits maritimes », op. cit, p 511.

1250 Cette disposition est en harmonie avec la pratique des professionnels qui, après le sinistre de l'Amoco Cadiz en 1978 ont pris l'habitude d'inscrire dans les contrats d'assistance une clause permettant à l'assistant d'avoir une indemnité spéciale malgré l'échec de l'assistance. Voir à ce sujet, P. BONASSIES: « La convention internationale de 1989 sur l'assistance », DMF, mars 2003, p 252.

1251 Article 14§2 de la convention 1989, op. cit.

1252 Article 246 du CCM, op. cit.

1253 Article 252, al 1 du CCM, op. cit.

1254 Sur l'historique de cette règle, voir A. MONTAS: « Le quasi-contrat d'assistance, essai sur le droit maritime comme source de droit », op. cit, p 37 et suivantes.

1255 La Tunisie n' y a pas adhéré.

1256 Voir article 16.1 de la convention, op. cit.

1257 Article 252, al 2 du CCM (op. cit) en conformité avec l'article 16.2 de la convention de 1989, op. cit.

pas être privé de rémunération¹²⁵⁸.

- Même si le débiteur de la rémunération n'est identifié ni au sein de la convention ni par la loi nationale, on peut imaginer qu'il s'agit de toute personne ayant profité de l'assistance. Il en est ainsi du propriétaire du navire mais également du chargeur si l'assistance a été utile pour la cargaison¹²⁵⁹. Dans ce cas là, l'assistance sera qualifiée d'avaries communes et sera réglée par les dispositions gouvernant cet événement de mer¹²⁶⁰. Notons, en final, que la rémunération est due même dans le cas où les opérations d'assistance ont eu lieu entre deux navires exploités par le même armateur¹²⁶¹.

- La rémunération de l'assistance doit être répartie entre toutes les personnes ayant participé à l'action du sauvetage. Il s'agit de l'armateur propriétaire du navire ou des navires ayant servi à l'assistance du navire en danger ainsi que du ou des capitaines et des membres de l'équipage ayant accompli les opérations d'assistance¹²⁶². La rémunération est donc octroyée au facteur humain.

- Les modalités de la rémunération sont librement fixées en vertu d'un accord conclu entre les parties concernées. A défaut d'accord à l'amiable, le montant de la rémunération est fixé par le juge (2) sur la base de différents éléments¹²⁶³. Le juge prendra ainsi en considération les efforts fournis par les assistants, le danger couru par le navire assisté, le temps employé, les frais et dommages subis, la valeur du matériel utilisé mais surtout le succès obtenu et à la valeur des choses sauvées¹²⁶⁴ Dans tous les cas, la somme de la rémunération ne doit pas excéder la valeur des biens sauvés¹²⁶⁵.

2) L'action en paiement de la rémunération d'assistance:

Celle-ci doit être formée par l'armateur ou le capitaine du navire ayant fourni le secours. Elle est dirigée contre l'armateur ou le capitaine du navire assisté. Celui-ci peut demander la contribution du chargeur dans le cas d'une avarie commune. Dès lors, l'indemnité correspondrait à la valeur du navire et de la marchandise sauvée.

1258 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, directeur à l'OMMP, Tunis, le 15 mai 2009, réactualisé.

1259 C'est ce qui a été confirmé par le juge tunisien à plusieurs reprises: voir par exemple: Décision n° 15340 du Tribunal de première instance de Gabès du 19 mars 1999 et décision n° 27848 du Tribunal de première instance de Tunis du 23 avril 2010.

1260 Il s'agit de l'article 255 et suivants du CCM, op. cit.

1261 Article 248 du CCM, op. cit.

1262 Article 249, al 1 du CCM, op. cit.

1263 Article 249, al 1 du CCM, op. cit.

1264 Voir article 251 du CCM, op. cit.

1265 Article 245, al 3 du CCM, op. cit.

Pour ce qui est de la compétence juridictionnelle et territoriale, le législateur tunisien laisse un large choix au demandeur. Celui-ci pourra saisir l'une des juridictions compétentes fixées par le code tunisien de procédure civile ou commerciale (CPCC)¹²⁶⁶. Si le montant de l'indemnité est égal ou inférieur à 7000 DT, le juge cantonal est compétent. Au delà, la compétence revient au tribunal de première instance¹²⁶⁷. La compétence territoriale revient au tribunal du domicile de l'assisté¹²⁶⁸, ou au tribunal du lieu de l'exécution de l'action de l'assistance¹²⁶⁹. Enfin, l'action en paiement peut également être portée devant le tribunal du port tunisien dans lequel soit le navire assisté soit le navire assistant s'est réfugié, ajoute l'article 295, premier alinéa du CCM. L'action se prescrit par deux ans à compter du jour où les opérations d'assistance ou de sauvetage se sont terminées¹²⁷⁰. En pratique, il est rare que les opérations d'assistance donnent lieu à une action en justice; les parties recourent le plus souvent à l'arbitrage de professionnels de la mer. L'arbitrage présente l'avantage d'être plus rapide et d'être opéré par des personnes ayant connaissance des spécificités opérationnelles de l'assistance maritime¹²⁷¹ tels que les inspecteurs de la marine marchande. Le facteur humain est épaulé dans cette démarche d'assistance et de sauvetage par les services de l'État côtier (B).

B) La coopération de l'État côtier:

Plusieurs conventions internationales et textes de droit national tunisien soumettent l'État à un devoir de secours apporté à toute personne ou engin se trouvant en situation de danger en mer (a). Le secours apporté par l'État est non seulement une obligation juridique mais également un droit; le droit de l'État côtier à préserver son environnement contre les pollutions ou les menaces de pollution résultant d'un accident en mer¹²⁷². Quelle que soit sa qualité, la mise en oeuvre du secours en mer doit être organisé par l'État d'une manière adéquate (b).

1266 Éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, 2009.

1267 Article 39 du CPCC, op. cit.

1268 Article 30 du CPCC, op. cit.

1269 Article 36.1 du CPCC, op. cit.

1270 Article 293, al 3 du CCM.

1271 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1272 Voir l'article 9 de la convention de 1989. Le principe est déjà inscrit dans l'article 221 de la CMB (op. cit) et l'article 5 de la convention de Bruxelles du 29 novembre 1969 sur le droit d'intervention en haute mer. Sur les fondements du droit de l'État côtier à préserver son environnement, voir M. LANNEAU-SEBERT: « La mise en oeuvre du droit de la sécurité maritime », op. cit, p 240 et suivantes.

a) La mission étatique d'assistance et de sauvetage:

Établie en application des dispositions du droit international (1), l'obligation d'assistance et de sauvetage incombant à l'État est confirmée par les textes de droit national (2).

1) L'obligation internationale:

L'article 9 de la convention de 1989 sur l'assistance et le sauvetage¹²⁷³ préserve le droit à l'État côtier de prendre les mesures nécessaires à la préservation de ses côtes « contre la pollution ou une menace de pollution résultant d'un accident en mer, ou d'actes liés à un tel accident, dont on peut raisonnablement attendre de graves conséquences préjudiciables » et de donner ses instructions concernant les opérations d'assistance. La CMB, quant à elle, appelle les États côtiers à la création d'un service permanent de recherche et de sauvetage efficace pour assurer la sécurité maritime et aérienne¹²⁷⁴. La même obligation est contenue dans la convention SOLAS¹²⁷⁵ qui rappelle, par ailleurs, l'importance de se doter de moyens de communications indispensables en cas de détresse.

La mission étatique d'assistance et de sauvetage est géographiquement limitée. La limitation de la zone d'intervention de l'État est fixée par la convention internationale SAR (*Search And Rescue*). Adoptée à Hambourg en 1979 et entrée en vigueur en 1985¹²⁷⁶, la convention SAR établit un système international de recherche et de sauvetage en mer. Elle engage les États parties à « s'assurer que l'assistance puisse être octroyée à toute personne en détresse en mer... »¹²⁷⁷. Pour ce faire, la convention recommande aux États côtiers de mettre en place les installations adéquates, d'assurer une veille côtière permanente et d'instaurer des services de recherches et de sauvetage dans une zone déterminée, appelée la zone SAR¹²⁷⁸. L'intervention des services spécialisés se fait sur la base d'un plan national de sauvetage élaboré en application de la convention (2).

1273 Op. cit.

1274 Voir article 98-2 de la CMB, op. cit.

1275 Voir chapitre V, règle 7 de la convention de SOLAS, op. cit.

1276 En Tunisie, la convention est entrée en vigueur en 1998, en vertu de la loi 98-35 du 25 mai 1998 autorisant l'adhésion de la République tunisienne à la convention internationale de 1979 sur la recherche et le sauvetage maritime, JORT du 29 mai 1998, p 1169.

1277 Voir chapitre 2-10 de la convention SAR.

1278 La zone SAR de la Tunisie est définie en déduction des zones SAR des pays voisins: entretien avec K. MANSOUR, op cit. A noter que l'Italie et Malte ont fixé leurs zones SAR unilatéralement.

2) Sur le plan national :

Au niveau national, la recherche et le sauvetage sont gouvernés par les dispositions de la loi n° 91-39 du 8 juin 1991 relative à la lutte contre les calamités, à leur prévention et à l'organisation des secours¹²⁷⁹ et de son décret d'application n°93-942 du 26 avril 1993 fixant les modalités d'élaboration et d'application du plan national et des plans régionaux relatifs à la lutte contre les calamités¹²⁸⁰, à la prévention et à l'organisation des secours¹²⁸¹. La loi précise qu'un plan national et des plans régionaux de secours organisent les mesures nécessaires pour faire face aux calamités avec tous les moyens disponibles¹²⁸². Une commission nationale permanente et des commissions régionales, dont la composition est fixée par le décret d'application, élaborent les plans et suivent leur mise en application¹²⁸³. Les plans d'intervention comportent « une programmation séquentielle des opérations d'interventions de toutes les parties publiques et privées » et des différents types de moyens d'intervention ainsi qu'un « réseau de communication adéquat permettant la mobilisation et l'intervention dans les meilleurs délais »¹²⁸⁴. Les plans peuvent également comporter des solutions spécifiques à chaque type de sinistre considéré comme calamité¹²⁸⁵. En pratique, et en matière maritime, il existe un plan type d'intervention pour la recherche et le sauvetage en mer organisant la compétence des différents protagonistes et coordonnant l'utilisation des moyens de secours mis à leur disposition¹²⁸⁶. Le déclenchement et l'achèvement des plans d'intervention sont ordonnés par le Ministre de l'intérieur ou le gouverneur selon qu'il s'agisse d'un plan national ou d'un plan régional d'intervention¹²⁸⁷.

Par ailleurs, la CMB invite les États voisins à collaborer dans le cadre d'arrangements régionaux en matière de recherche et de sauvetage¹²⁸⁸. Les États maritimes voisins interviennent dans l'action de sauvetage en application d'éventuelles conventions régionales de coopération. Une coopération, fondée sur des accords bien antérieurs à l'entrée en vigueur de la CMB, existe entre la Tunisie et la France¹²⁸⁹. Des commissions mixtes tuniso-françaises

1279 JORT du 14 juin 1991, p 1144 et suivantes.

1280 Sont considérées comme calamités au sens de l'article premier de la loi, les incendies, les inondations, les tremblements de terre, les tempêtes et tout autre fléau d'origine terrestre, maritime ou aérienne.

1281 JORT du 11 mai 1993, p 635-636 et suivante.

1282 Article 2 de la loi du 8 juin 1991, op. cit.

1283 Article 3 de la loi du 8 juin 1991, op. cit.

1284 Article 2 du décret d'application du 26 avril 1993, op. cit.

1285 Article 6 du décret d'application du 26 avril 1993, op. cit.

1286 Entretien avec K. MANSOUR, op. cit.

1287 Voir article 8 et 10 du décret d'application du 26 avril 1993, op. cit.

1288 Voir article 98-2 de la CMB, op. cit.

1289 Accord maritime du 27 octobre 1958 relatif à l'organisation des transports maritimes entre les ports français et tunisiens modifié le 28 août 1992 et accord de coopération concernant la signalisation maritime du 9 mars

orientent cette coopération et en définissent les objectifs¹²⁹⁰. D'une manière générale, la coopération couvre plusieurs domaines liés à la mer tels que la surveillance et la lutte contre la pollution. Les deux États mettent en commun leurs savoir-faire et le matériels dont ils disposent à cette fin. Ceci a été le cas lors du naufrage du navire marocain « Al Amine » au large de Korbous en Tunisie¹²⁹¹.

L'application de l'ensemble de ces textes nécessite la réunion de compétences et de moyens nationaux aptes à secourir en mer (b).

b) L'organisation des secours :

Elle nécessite la désignation de personnes ayant le savoir-faire (1). Une répartition des rôles entre les différents intervenants sur le terrain doit être prévue (2).

1) Les instances habilitées :

Contrairement au domaine de l'aviation civile disposant d'un service de recherche et de sauvetage autonome¹²⁹², la mission de recherche et de sauvetage en matière maritime se caractérise par la superposition des compétences. Ces dernières n'étant désignées ni dans la loi ni dans le décret d'application, la pratique fait appel aux mêmes instances compétentes en matière de constatation des infractions maritimes¹²⁹³. Les opérations de recherches et de secours font, ainsi, appel à la coordination interministérielle de diverses administrations renforcée par le concours de personnes bénévoles. Les officiers de police judiciaire, les agents assermentés de l'administration de la douane, du service national de la surveillance côtière, de la garde nationale maritime, les unités de secours de l'OMMP, les commandants de bâtiments la marine nationale, l'office national de la protection civile et l'autorité portuaire sont toutes compétentes si les opérations de secours se déroulent dans les eaux territoriales tunisiennes. Au delà, seuls les agents des douanes, de la marine nationale et du service national de la surveillance côtière sont habilités à intervenir¹²⁹⁴. Toutes ces instances mettent en commun leur savoir-faire ainsi que le matériel dont elles disposent pour l'accomplissement de leurs missions (2).

1973 concernant la signalisation maritime, voir supra.

1290 D'après le site de l'Ambassade française en Tunisie (www.ambassadefrance-tn.org), la dernière réunion de la commission date du 25 octobre 2010. Elle a eu lieu à Paris.

1291 Nous y reviendrons ultérieurement.

1292 En application du décret n° 75/155 du 7 mars 1975 portant création et organisation d'un service de recherche et de sauvetage en Tunisie, JORT du 11 mars 1975, p 487 et suivantes.

1293 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1294 Voir article 69 du code la police administrative de la navigation maritime (CPANM), op. cit.

La superposition des instances habilitées à l'intervention pourrait devenir un inconvénient compte tenu du temps nécessaire à la prise de contact et à la coordination entre les différents Ministères ayant regard sur les instances compétentes. L'alternative serait, peut être, la création d'une institution spécifique disposant de moyens matériels et humains suffisants à affronter le risque maritime. La sécurité maritime y gagnerait en temps et en efficacité.

2) L'organisation opérationnelle:

Les différentes unités de sauvetage sont dotées de matériels d'intervention adaptés à l'accomplissement de leurs tâches. L'importance du matériel varie sensiblement d'une unité à l'autre. L'OMMP, contrairement à ce que l'on pourrait imaginer, ne dispose que de faibles moyens. Les moyens d'intervention appartiennent en grande partie à la marine nationale, au ministère de la défense et à la douane¹²⁹⁵. Ces engins consistant en vedettes, hélicoptères, avions et bateaux disposés le long du littoral. Lorsque les opérations de sauvetage nécessitent une aide médicale en mer, les autorités compétentes font appel au personnel médical civil le plus proche du lieu de l'intervention. Si les opérations de secours s'opèrent dans la région maritime de Tunis, c'est le « centre médical aéronautique »¹²⁹⁶ qui est compétent.

Le plan de sauvetage orchestré au cas par cas, se décide en fonction des renseignements relatifs à l'état du navire à assister, à la localisation géographique du sinistre et aux conditions météorologiques. Le plan peut évoluer au fur et à mesure de l'action du sauvetage notamment au vu des conditions météorologiques.

Le sauvetage du navire maltais « Sophia » qui a chaviré à l'est de l'île de Kerkenna le 3 décembre 2008¹²⁹⁷ illustre les différentes étapes du déroulement du plan de sauvetage. Le navire a effectué ses opérations commerciales de chargement au port de La Valette avant de prendre sa route vers le port de Sfax. La météo de la journée annonçait des conditions météorologiques difficiles, ce qui aurait pu conduire le capitaine à différer l'appareillage. Perdant le contrôle de son navire le capitaine lance un message de détresse à la suite duquel les vedettes de sauvetage et les remorqueurs de l'armée de mer et de la marine nationale, soutenus dans leur mission par un avion militaire, se dirigent vers la zone où se trouvaient le navire maltais. Sur place, les vedettes et remorqueurs encerclent le navire en détresse et commencent les manoeuvres d'amarrage nécessaires à son redressement. L'avion militaire

1295 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1296 CEMEDA, le centre médical aéronautique relevant du Ministère de la défense et conventionné avec le Ministère du transport, sis à Tunis.

1297 Rapport d'événement de mer « Sophia », p 3. Inédit.

dépêché sur place avait pour mission de mettre en place le dispositif nécessaire au secours des marins. Les opérations de sauvetage réussies ont duré une demie journée et n'ont entraîné aucun dégât pour le navire, les personnes à bord, les marchandises et l'environnement.

La réussite de la majorité des opérations de sauvetage conduites par les différentes parties compétentes¹²⁹⁸ ne devrait pas occulter les faiblesses du système tunisien de recherche et de sauvetage en mer, estime les professionnels de la mer¹²⁹⁹. Contrairement à ce qu'affirme l'administration maritime¹³⁰⁰, les différents événements de mer laissent apparaître un manque de dispositif matériel d'intervention et de communication. La contrainte budgétaire est certainement à prendre en considération dans ce cadre. C'est ce que constate également l'expert engagé à la suite du naufrage du navire « El Oueslatia » qui a sombré au large de Tunis le 8 février 2006¹³⁰¹. Dans les faits, les recherches des unités de sauvetage tunisiennes n'ayant pas donné de résultat quand à la position du navire au fond de la mer, le gouvernement tunisien a fait appel à la marine française pour situer l'épave du navire, déterminer les causes de l'accident et repêcher les corps des dix marins qui étaient à bord¹³⁰². L'affaire a fait l'objet de vives critiques de la part de la presse¹³⁰³.

Le facteur humain et l'État coopèrent également à l'occasion d'événements de mer générant une pollution maritime, même si l'intervention des différentes administrations étatiques impliquées dans la gestion de la pollution est plus importante que celle du facteur humain, eu égard à l'ampleur des actions qu'une pollution peut générer (Paragraphe 2).

Paragraphe 2 : La gestion de la pollution marine :

La pollution maritime est définie comme étant le déversement en mer d'hydrocarbures ou d'autres produits nocifs qui cause ou peut causer des dommages au milieu ou au littoral¹³⁰⁴. Dans le cadre de la lutte contre ce phénomène, différentes instances interviennent pour l'application d'une législation étoffée (A) et pour la mise en oeuvre sur le terrain de la pollution des procédures de lutte et de réparation (B).

1298 A défaut de statistiques officielles, les professionnels de la mer estiment la réussite du sauvetage en mer à 65% des cas. (Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op cit).

1299 Me L. CHAMLI, avocat spécialisé dans les affaires maritimes (entretien du 13 mars 2008, Tunis), T. BEN SALAH, inspecteur maritime à la retraite (Entretien du 17 octobre 2007, Tunis).

1300 Propos de N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1301 H. ELOUESLATI, rapport d'expertise sur le naufrage du navire « El Oueslatia », p 2, inédit.

1302 Op. cit.

1303 Voir par exemple, article de W. KHELIFI: « El Oueslatia! », journal « Le quotidien », le 8 mars 2006, p 2.

1304 Article 1, alinéa premier de la loi n° 96-29 du 3 avril 1996 instituant un plan national d'intervention urgente pour lutter contre les événements de pollution marine, JORT du 9 avril 1996, p 709 et suivantes.

A) La politique de lutte contre la pollution marine:

La richesse du dispositif juridique concernant la lutte contre la pollution maritime se constate au plan de la juridiction nationale comme au plan international (a). Sa mise en oeuvre nécessite l'instauration d'organismes compétents (b).

a) Le cadre juridique:

Chaque État est dans l'obligation de protéger et de préserver son milieu marin¹³⁰⁵. Il décide à ce titre d'une politique en matière d'environnement¹³⁰⁶. Ainsi, outre la législation internationale régissant le lutte contre la pollution à laquelle la Tunisie a adhéré (1), un corpus législatif interne a été adopté pour réglementer la lutte contre la pollution maritime (2).

1) La législation internationale:

Diversifiée, celle-ci se compose de plusieurs textes de portée générale ou portant sur un type particulier de pollution. Les textes sont planétaires ou de portée régionale. Une exposition exhaustive de ces textes n'est pas possible. Le choix se fera en fonction des principaux textes relatifs à la pollution en mer auxquels la Tunisie a adhéré. Il s'agit tout d'abord, de la convention MARPOL¹³⁰⁷, de la Convention de Barcelone du 16 février 1976 relative à la protection de la Mer méditerranée contre la pollution¹³⁰⁸ et de la convention OPRC du 30 novembre 1990¹³⁰⁹ sur la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures. La convention MARPOL vise, entre autres mesures, à maîtriser la pollution en provenance des navires par le biais du respect des règles techniques relatives à la construction des navires, les équipements à bord et les inspections à faire¹³¹⁰. La convention de Barcelone de 1976, quant à elle, vise à réduire la pollution de la Mer méditerranée, quelque soit son origine, et à protéger et à améliorer la qualité du milieu marin de cette région du monde¹³¹¹. De son côté, la convention OPRC invite les États membres à prendre les mesures appropriées à la préparation et à la lutte contre la pollution par hydrocarbures¹³¹². Ainsi, chaque État partie est tenu de

1305 Article 192 de la CMB, o. cit.

1306 Article 193 de la CMB, op. cit.

1307 Op. cit.

1308 Op. cit.

1309 Entrée en vigueur en Tunisie en vertu de la loi n° 95-51 du 19 juin 1995 portant autorisation de l'adhésion de la République tunisienne à la convention internationale de 1990 sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par hydrocarbures, JORT du 27 juin 1995, p 1356.

1310 Voir les six annexes de la convention MARPOL, op. cit.

1311 Voir article 4 de la convention de Barcelone de 1976, op. cit.

1312 Voir article premier de la convention OPRC, op. cit.

mettre en place un système national de lutte contre les incidents de pollution¹³¹³. Les parties à la convention doivent également fournir un appui technique et matériel à tout État victime d'une pollution par hydrocarbures si les circonstances le nécessitent¹³¹⁴. Des dispositions similaires sont prévues au plan national (2).

2) Sur le plan national:

On remarquera de prime à bord l'absence d'une approche globale du phénomène de la pollution maritime. Les dispositions juridiques s'intéressant à la matière sont éparpillées dans plusieurs textes législatifs ou réglementaires:

- Le code des eaux promulgué par la loi n° 75-16 du 31 mars 1975 qui contient des dispositions s'intéressant à la fois aux eaux douces et à la mer¹³¹⁵.
- Le décret n° 85-56 du 02 janvier 1985 relatif à la réglementation des rejets dans le milieu récepteur¹³¹⁶ qui a pour objet de fixer les conditions dans lesquelles sont réglementés ou interdits les rejets dans ce milieu.
- La loi n° 92-122 du 29 décembre 1992, portant la loi des finances pour la gestion 1993¹³¹⁷ qui crée un fonds spécial de dépollution.
- La loi n°96-29 du 03 décembre 1996, instituant un plan national d'intervention urgente pour lutter contre les événements de pollution en mer¹³¹⁸. Il s'agit du premier texte donnant une définition de la pollution maritime et mettant une nuance entre pollution de faible ampleur et pollution de grande ampleur. Le texte fixe également les normes structurelles, réglementaires et pratiques de l'intervention lors d'une pollution maritime.
- La loi 96-41 du 10 juin 1996 relative aux déchets et au contrôle de leur gestion et de leur élimination¹³¹⁹.

L'intervention étrangère à l'occasion d'une pollution maritime est également prévue. La convention de Barcelone de 1995 prévoit un mécanisme de coopération entre les parties en cas de situation critique génératrice de pollution en vue de réduire ou d'éliminer les dommages¹³²⁰. Outre la coopération sur le terrain, pèse sur les États parties un devoir

1313 Article 6-1 de la convention OPRC, op. cit.

1314 Article 7-1 de la convention OPRC, op. cit.

1315 Op. cit.

1316 JORT du 22 janvier 1985, p 110 et suivantes.

1317 JORT du 31 décembre 1992, p 1668 et suivantes.

1318 JORT du 9 avril 1996, p 709 et suivantes.

1319 JORT du 18 juin 1996, p 1262 et suivantes.

1320 Voir article 9.1 de la convention de Barcelone de 1995.

d'information concernant toute pollution survenue en mer méditerranée. L'information est adressée à toute partie pouvant être affectée par la pollution en question¹³²¹. En application de cette disposition, les pays de la méditerranée ont adopté le projet SAFEMED en janvier 2002 qui porte sur la « coopération euro-méditerranéenne sur la sécurité maritime et le prévention de la pollution par les navires ». La mise en oeuvre du projet a été confiée au centre REMPEC, centre régional pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle¹³²².

La convention de Barcelone permettant la souscription de conventions sous-régionales, un accord de coopération est signé entre les gouvernements tunisien, algérien et marocain. Ce dernier institue un plan d'urgence sous-régional pour la préparation et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la méditerranée du sud-ouest¹³²³. Signé sous les auspices du REMPEC, l'objectif de l'accord est l'instauration, à travers un plan d'urgence commun, des mécanismes de coopération et d'assistance mutuelle en matière de prévention et de lutte contre les déversements massifs d'hydrocarbures pouvant affecter les mers territoriales ou les littoraux des trois pays.

Si l'abondance des textes en matière de pollution maritime révèle l'importance du sujet aux yeux des législateurs international et national, elle ne doit pas occulter le risque de manque de cohérence entre les diverses dispositions, estime la doctrine¹³²⁴. La conséquence immédiate de cette abondance est de rendre compliquée la tâche des juges mais aussi des personnes compétentes pour la mise en oeuvre des différents textes (b).

b) Le cadre institutionnel de la lutte contre la pollution:

La préoccupation environnementale est apparue en Tunisie dans les années 1970 et a conduit à la création d'une diversité d'institutions publiques (1) et d'agences spécialisées (2) intervenant en matière de protection de l'environnement¹³²⁵. Nous ne nous intéresserons ci-après qu'à celles qui contribuent à la préservation de l'espace maritime.

1321 Article 9.2 de la convention de Barcelone de 1995.

1322 Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

1323 Accord signé à Alger le 20 juin 2005, entré en vigueur en Tunisie en application du décret n° 2006-555 du 23 février 2006 portant ratification d'un accord entre le gouvernement de la République Tunisienne, le gouvernement de la République Algérienne démocratique et populaire et le gouvernement du Royaume du Maroc portant plan d'urgence sous-régional pour la préparation et la lutte contre la pollution marine accidentelle dans la zone de la méditerranée du sud-ouest, JORT du 3 mars 2006, p 462.

1324 A. BEN MANSOUR: « La préservation du milieu marin », in « Études et recherches en droit de l'environnement », op. cit, p 126.

1325 Voir à ce propos: L. CHIKHAOUI: « L'environnement et sa protection par le droit », op. cit, p 170 et suivantes.

1) Le rôle des administrations publiques:

1.1) Le ministère de l'environnement et du développement durable:

Créé en 1991¹³²⁶ sous l'appellation « Ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire », le ministère joue un rôle principal dans la préparation de la législation environnementale et la conception de projets et programmes de protection de l'environnement. Devenu Ministère de l'agriculture, de l'environnement et des ressources hydrauliques en 2002¹³²⁷, le ministère se spécialise en fin de compte exclusivement en matière de protection durable de l'environnement et prend le titre de Ministère de l'environnement et du développement durable depuis 2005¹³²⁸.

1.2) Les collectivités territoriales:

Par collectivités territoriales on entend les communes (1.2.1) et les gouvernorats (1.2.2).

1.2.1) La commune est un acteur public majeur en matière de protection de l'environnement contribuant avec les services centraux à la conception et à la mise en oeuvre des projets ainsi qu'à la gestion locale du milieu¹³²⁹.

1.2.2) Échelon intermédiaire entre les services centraux et les communes, le gouvernorat est une collectivité publique dotée de la personnalité morale et de l'autonomie financière. En matière de pollution, le gouvernorat dispose de compétence de police spéciale déléguée par le ministère de l'environnement¹³³⁰.

2) Les agences spécialisées:

Il s'agit d'établissements publics spécialisés en matière environnementale dotés d'un fonds propre:

1326 En application du décret n° 91-1466 du 11 octobre 1991, JORT du 18 octobre 1991, p 1723.

1327 En application du décret n° 2002-2129 du 23 septembre 2002, portant rattachement de structures relevant de l'ex-ministère de l'environnement et de l'aménagement du territoire au ministère de l'agriculture, de l'environnement et des ressources hydrauliques, JORT du 1er octobre 2002, p 2318 et suivantes.

1328 En application du décret n° 2005-315 du 16 février 2005 portant rattachement de structure relevant de l'ex-ministère de l'agriculture, de l'environnement et des ressources hydrauliques au ministère de l'environnement et du développement durable, JORT du 22 février 2005, p 457 et suivantes.

1329 L. CHIKHAOUI: « L'environnement et sa protection par le droit », op. cit, p 195.

1330 Voir chapitre I de la loi organique n°89-11 du 4 février 1989, relative au conseil régionaux, JORT du 10 février 1989, p 218 et suivantes.

2.1) L'agence nationale de la protection l'environnement (ANPE): Créée en 1988¹³³¹, l'ANPE, placée sous la tutelle du Ministère de l'environnement et du développement durable a pour mission de participer à l'élaboration de la politique générale du gouvernement en matière de lutte contre la pollution de tout genre affectant tout type de milieu. Elle est chargée de l'élaboration:

- des études d'appréciation et d'évaluation des risques et incidences sur l'environnement.
- d'un plan national d'urgence et d'intervention en cas de pollution accidentelle ou de risques extérieurs menaçant l'équilibre de l'environnement et la sécurité des biens et des personnes.
- d'un plan d'urgence en cas de pollution maritime notamment par hydrocarbures¹³³².

Sur un plan pratique, l'ANPE intervient dans la lutte contre toutes les sources de pollution, de nuisance et toutes les formes de dégradation de l'environnement¹³³³ affectant « le monde physique y compris, le sol, l'air, la mer, les eaux souterraines et de surface... »¹³³⁴. Son action s'établit sur l'ensemble du territoire tunisien et notamment dans les espaces maritimes relevant de la souveraineté ou de la juridiction tunisienne¹³³⁵. L'intervention sur le terrain est opérée par le personnel des différents services régionaux de l'ANPE¹³³⁶.

L'action de l'ANPE est renforcée par la création d'un « fonds de lutte contre la pollution »¹³³⁷ destiné à financer les projets visant à protéger l'environnement et à aider les entreprises à investir dans la lutte contre la pollution ainsi qu'à exécuter les procédures visant à l'incitation et à l'utilisation des techniques non polluantes¹³³⁸. Il peut également être appelé à financer l'acquisition d'équipements collectifs d'élimination de la pollution par des intervenants publics ou privés pour le compte de certaines entreprises¹³³⁹.

1331 En application de la loi n° 88-91 du 2 août 1988 portant création d'une agence nationale de protection de l'environnement, op. cit.

1332 Article 3 de la loi portant création de l'ANPE, op. cit.

1333 Op. cit.

1334 Article 2, alinéa 2 de la loi portant création de l'ANPE, op. cit.

1335 Article 4 de la loi portant création de l'ANPE, op. cit.

1336 L'ANPE dispose de huit antennes régionales réparties sur le long du littoral tunisien. Pour plus de détails, consulter le site officiel de l'ANPE à l'adresse suivante: <http://www.anpe.nat.tn>

1337 En application de la loi n° 92-122 du 29 décembre 1992 portant loi de finances pour la gestion de l'année 1993, JORT du 31 décembre 1992, p 1668 et suivantes.

1338 Article 35 de la loi du 29 décembre 1992, op. cit.

1339 Pour plus d'informations sur l'ANPE, voir: S. BOURAOUI: « L'agence nationale de la protection de l'environnement: missions et rôle », Revue tunisienne de Droit, 1996, p 57 et suivantes.

2.2) L'agence de protection et d'aménagement du littoral (APAL):

Créée en 1995¹³⁴⁰ et placée sous la tutelle du Ministère de l'environnement et du développement durable, sa mission principale consiste à assurer l'exécution de la politique de l'État en matière de protection du littoral et de la préservation du domaine public maritime.

Elle intervient notamment dans:

- La gestion des espaces littoraux et le suivi des opérations d'aménagement notamment par la veille à la conformité de ces actions avec la législation en vigueur. Elle dispose à ce titre, d'équipes de contrôle réparties sur le long du littoral chargées d'assurer des inspections régulières et de relever les infractions à la loi.
- L'élaboration d'études relatives à la protection du littoral, à la mise en valeur des zones naturelles et au développement des recherches et expertises. Ces tâches sont confiées à des bureaux d'études nationaux et étrangers et concernent notamment les zones sensibles réparties sur le littoral tunisien. Ces derniers, sont des sites remarquables sur le plan écologique ou paysager ou menacés par la dégradation ou l'utilisation irrationnelle¹³⁴¹.
- L'observation de l'évolution des écosystèmes littoraux. Elle est dotée à ce titre, d'un organe chargé de collecter les informations scientifiques et techniques sur le littoral, l'observatoire du littoral. Ce dernier dispose de moyens matériels et informatiques ainsi que d'une équipe de spécialistes chargés de l'élaboration et de la gestion des bases de données fournies par le personnel de l'APAL ainsi que par les études relatives à la protection du littoral.
- Le nettoyage des plages périodiquement pendant les périodes estivales et occasionnellement à la suite de pollution tellurique ou pélagique.

L'intervention sur le terrain de ces différentes instances se traduit par un ensemble d'actions (B).

B) La réparation de la pollution:

Le plan national d'intervention, appliqué par différents protagonistes, est déclenché pour empêcher la propagation des nappes polluantes (a). Une fois la pollution stoppée, d'autres actions, matérielles et juridiques sont à entreprendre (b).

1340 En application de la loi n° 95-72 du 24 juillet 1995 portant création d'une agence de protection et de l'aménagement du littoral, JORT du 1er août 1995, p 1612.

1341 Au nombre de 17, les zones sensibles sont énumérées dans le décret 98-2092 du 28 octobre 1998, JORT du 3 novembre 1998, p 2170 et suivantes.

a) Le déclenchement du plan national d'intervention urgente:

Le plan national d'intervention urgente pour lutter contre les pollutions de la mer établit la politique adaptée pour combattre une pollution massive menaçant le territoire national¹³⁴². La pollution massive est définie comme toute pollution ou menace de pollution qui représente une complexité ou une gravité telles, qu'il n'est pas possible d'y faire face avec les seuls moyens ordinaires¹³⁴³. S'appuyant sur la loi 1996, le plan permet de diriger les efforts des intervenants en définissant les rôles de chacun (1) dans le cadre d'une opération de lutte contre une pollution maritime de grande ampleur (2).

1) Les rôles respectifs des intervenants:

Les différents acteurs en matière d'environnement se répartissent en quatre groupes chargés de missions différentes mais complémentaires. Sont ainsi constitués une commission nationale de prévention et de lutte contre la pollution marine (1.1), un commandement national (1.2), un commandement général (1.3), un commandement en mer et un autre à terre si l'ampleur de la pollution justifie sa création (1.4).

1.1) La commission nationale de prévention et de lutte contre les événements de pollution marine est une institution permanente composée des représentants des différentes administrations et ministères concernés¹³⁴⁴. Présidée par le ministre chargé de l'environnement ou par son représentant¹³⁴⁵, la commission réunit également les représentants de plusieurs structures intervenant en cas de pollution. Ces derniers sont désignés par décret¹³⁴⁶.

Le rôle de la commission est de décider des méthodes à employer et des mesures à prendre contre la pollution en question¹³⁴⁷. Elle est chargée, à ce titre, de plusieurs missions préalables à la survenance de pollution, en dehors de son rôle d'élaboration du plan général à actionner lorsque la pollution survient effectivement. Ainsi, elle établit un inventaire des moyens de

1342 Article 2 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1343 Article 1 al 3 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1344 Il s'agit des ministères suivants: de l'environnement et du développement durable, de l'intérieur, des affaires étrangères, des finances, de l'industrie, de l'agriculture, de l'équipement et de l'habitat, du transport, du tourisme et de l'artisanat, des communications et de la santé publique, ainsi que des entreprises nationales pouvant jouer un rôle dans la mise en oeuvre du plan. Voir article 4, al 2 et 3 de la loi du 3 avril 1996 précitée.

1345 Article 5 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1346 Décret n° 96-1249 du 15 juillet 1996 portant nominations des membres de la commission nationale pour la prévention et la lutte contre les événements de pollution marine, JORT du 23 juillet 1996, p 1596.

1347 Article 4 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

lutte nationaux et s'assure de leurs disponibilités. Pour des raisons pratiques, cet inventaire doit être régulièrement mis à jour¹³⁴⁸. En outre, la commission établit et actualise les documents du plan d'intervention¹³⁴⁹. Ceux-ci sont nombreux et diversifiés¹³⁵⁰ et concernent aussi bien la mise à jour de l'inventaire du matériel à disposition que la liste des sites à protéger en priorité ou encore les textes de droit national et international en vigueur. La commission élabore enfin, un programme de formation assorti d'exercices de simulation de pollution appliqué par le personnel d'intervention concerné¹³⁵¹.

1.2) Le coordinateur national est une organisation mise en place à l'occasion d'une pollution, son rôle principal étant de déclencher le plan d'intervention urgente en cas de pollution de grande ampleur. La qualification de l'ampleur de la pollution reste une responsabilité de la commission nationale. Dans un premier temps, le coordinateur national intervient sur le terrain de la pollution pour assurer la coordination entre les différents intervenants et la mobilisation du matériel nécessaire au blocage de la pollution. C'est également à lui que revient la décision de mettre fin aux opérations de lutte. Dans un second temps, le coordinateur national représente l'autorité nationale dans les procédures à mettre en oeuvre à la suite d'une pollution: il adresse les mises en demeure aux armateurs et assureurs responsables de la pollution, engage les procédures légales contre les responsables, et établit les réquisitions, s'il y a lieu¹³⁵².

1.3) Le commandement général est une organisation technique formée à l'occasion de la pollution qui ne prend en charge que les opérations menées sur le terrain. Il est chargé de prendre les décisions appropriées relatives à la conduite des opérations de lutte. En collaboration avec le commandement national, il assure la coordination entre les différents intervenants. Il décide, par ailleurs, des techniques à mettre en oeuvre et répartit les moyens de lutte entre les différentes équipes intervenant sur le terrain¹³⁵³.

1.4) L'interdépendance entre les espaces terrestres et les espaces maritimes se retrouve au niveau des autorités administratives chargées de la dépollution de la mer et du littoral, les

1348 Voir article 6 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1349 Op. cit.

1350 La liste est dressée dans l'annexe de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1351 Article 6 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1352 Voir article 7 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1353 Voir article 14 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

commandements en mer et à terre. Il s'agit d'équipes d'exécution chargées de recevoir les directives et d'exécuter les instructions des cellules de décisions. Les commandements en mer et à terre gèrent sur le terrain les moyens humains et matériels mis à disposition des opérations de lutte et transmettent au fur et à mesure toute information concernant le déroulement des opérations de lutte au commandement général. Les commandements en mer et à terre tiennent à cet effet un journal quotidien consacré au déroulement des opérations servant aussi à l'évaluation de la politique de lutte choisie et des moyens mis à disposition. Le journal quotidien sert également de rapport comptable. Si le pouvoir de décision n'est pas de leur ressort, il leur revient, tout de même, de proposer les modifications qu'il estiment adéquates au vue de l'évolution de la situation.

Le commandement en mer se forme à la suite de chaque pollution maritime contrairement au commandement à terre dont la formation est conditionnée par le fait que la pollution affecte ou risque d'affecter le littoral¹³⁵⁴.

2) La mise en oeuvre du plan ou la conduite des opérations de lutte:

En cas de pollution massive, un message d'alerte est transmis au président de la commission nationale pour la prévention et la lutte contre les événements de pollution marine par toute autorité compétente en mer ayant pris connaissance de la pollution¹³⁵⁵. Le président prend, en conséquence, la qualité de coordonnateur national et déclenche le plan¹³⁵⁶. A ce titre, il répartit d'une manière précise le rôle des intervenants, mobilise le matériel à utiliser, adresse les mises en demeure aux armateurs et aux assureurs des navires et engage les procédures légales contre les responsables de pollution¹³⁵⁷. La loi permet la délégation d'une ou de plusieurs de ces tâches à d'autres membres de la commission¹³⁵⁸. Dans la pratique, la délégation est automatique¹³⁵⁹. Il institue également un comité régional de mise en oeuvre du plan, présidé par le gouverneur de la région¹³⁶⁰. Outre la mise en oeuvre du plan, le gouverneur est chargé d'informer le coordinateur national de l'évolution de l'opération de lutte d'une manière régulière¹³⁶¹.

Le plan a été déclenché à plusieurs reprises.

1354 Article 14, al 4 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1355 Article 11, a 1 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1356 Article 7, al 1 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1357 Op. cit.

1358 Article 7, al 2 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1359 Entretien avec M. BOUAZIZ, chef division de la navigation, OMMP, Tunis, le 15 août 2009.

1360 Voir article 8 de la loi du 3 avril 1996 précitée.

1361 Article 9 al 2 de la loi du 3 avril 1996 précitée.

Lors de l'échouement du navire marocain « Al Amine » à proximité de la station thermale de Korbous le 15 février 2005, entre 100 et 150 tonnes de fuel lourd ont été déversées. Le rapport de l'enquête sur les causes de l'accident¹³⁶² montre que la tempête de ce jour a causé la panne totale de tous les moteurs. Un plan d'intervention urgente est aussitôt lancé; son objectif est de limiter l'extension de la pollution dans un premier temps et de dépolluer les côtes atteintes dans un deuxième.

L'opération de limitation de l'extension de la pollution, menée par les commandements en mer et terre, a été effectuée le 15 février 2005. Des barges et autres matériels sont impliqués dans les opérations de lutte contre la pollution en mer. A défaut de machines de pompage, des bateaux pneumatiques ont été dépêchés pour récupérer le fuel déversé à la surface de l'eau et contenir la propagation de la nappe. En second lieu, les opérations de dépollution engagées entre le 16 et le 26 février 2005 ont été effectuées par quelques centaines de personnes d'origines professionnelles diverses: le personnel de l'ANPE et de l'APAL, de la Marine nationale, de l'armée, de la protection civile, de la garde nationale, de diverses communes ainsi que des bénévoles de diverses associations de protection de l'environnement. La fin des opérations de lutte a été décidée pour le 26 février par le coordonnateur national sous proposition du commandement général, du responsable des opérations en mer, et de celui à terre¹³⁶³.

Le plan national d'intervention n'est activé que dans le cadre de pollution de grande ampleur. En cas de pollution de faible ampleur, autrement dit de « pollution géographiquement limitée qui ne nécessite pas le recours à des moyens exceptionnels et qui est combattue sans déclenchement du plan national d'intervention urgente »¹³⁶⁴, c'est un plan réduit en termes d'intervenants et de moyens matériels qui est mis en oeuvre. On parlera alors de « plan spécifique d'intervention ». Ce dernier est élaboré par les gestionnaires des ports, des terminaux pétroliers, des plates formes de prospection et de production pétrolière. Son objectif est la gestion de pollutions de faibles ampleurs dans les enceintes portuaires ou dans les environs des plates formes¹³⁶⁵. Il s'appuie sur des inventaires des moyens mis à disposition autant que sur des programmes de formation destinés aux intervenants et prévoit les mesures techniques à adopter dans le cadre de la lutte ainsi que les procédures de montage des dossiers

1362 Inédit. Une copie est gracieusement fournie par M. Néjib BELMAHRESSIA pour les besoins de ce travail.

1363 Voir: article 18 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1364 Article 1 al 2 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1365 Article 22 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

d'indemnisation des victimes ¹³⁶⁶.

Une fois achevé, le plan doit être soumis à l'approbation du Ministère du transport et du Ministère de l'environnement et du développement durable.

La lutte contre la pollution est suivie par des opérations de nettoyage des éléments endommagés de l'environnement et d'une enquête décelant les causes de l'accident ayant généré la pollution (b).

b) Le nettoyage et l'enquête après accident:

Le responsable des opérations de lutte contre la pollution sur le littoral organise des opérations de protection des sites naturels et d'élimination des produits polluants¹³⁶⁷(1). Une enquête sur les causes de l'accident est par la suite déclenchée (2).

1) Le nettoyage des côtes:

L'article 8 nouveau¹³⁶⁸ de la loi portant création de l'ANPE charge le pollueur d'éliminer, réduire ou récupérer les matières polluantes rejetées ainsi que de réparer les dommages qui en résultent. En pratique, les instances étatiques compétentes interviennent sur le terrain dès que la pollution a été constatée. Les techniques de nettoyage qu'elles mettent en oeuvre diffèrent selon qu'il s'agisse du nettoyage grossier ou du nettoyage fin. Certaines opérations du nettoyage grossier ne nécessitent pas de compétence préalable et peuvent être effectuées aussi bien par les instances compétentes de nettoyage que par les personnes volontaires.

Les opérations de nettoyages grossiers démarrent généralement par ce que l'on appelle « le premier nettoyage ». Il s'agit de récupérer rapidement et grossièrement le maximum de polluants au risque d'élargir le champs de pollution par le fait du vent ou des marées. A cette occasion, du matériel¹³⁶⁹ nécessaire au pompage de l'eau et au ramassage des plus gros déchets posés sur l'eau, la plage, les quais, les rades... doit être fourni par les instances compétentes. Le premier nettoyage peut être effectué sur tout type de pollution. Il peut s'agir d'un ramassage manuel effectué grâce à un matériel simple¹³⁷⁰. Il est généralement accompagné par le confinement des particules de polluants sur l'eau effectué par les autorités compétentes à

1366 Op. cit.

1367 Voir article 17 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1368 Tel que modifiée par la loi 92-115 du 30 novembre 1992, op. cit.

1369 Les matériaux de nettoyage sont très divers: camions d'assainissements, récupérateurs, pompes, pelles mécaniques, engins de stockage, support logistique naval ou terrien...

1370 Balais, raclettes, seaux, pelles, fourches...

l'aide d'un matériel spécifique à cette opération¹³⁷¹. Le nettoyage fin, quant à lui, nécessite l'intervention d'une entreprise spécialisée disposant de matériel approprié. Les opérations de nettoyage fin sont très variées. Elles diffèrent selon le type de la substance polluante. On citera notamment le « criblage par engins spécifiques » qui consiste à épurer à l'aide de cribleuses la couche superficielle de la plage dans le but de prélever de manière sélective les déchets et les stocker dans un endroit prévu à cette fin. Parmi les techniques les plus courantes du nettoyage fin, et dans le cas de pollution par hydrocarbures, existe le « brassage immergé » qui consiste à rassembler les hydrocarbures piégés dans les sédiments en brassant énergiquement sous l'eau le substrat à l'aide de jet d'eau. Les hydrocarbures remontent dès lors à la surface de l'eau et sont récupérés au sein d'un barrage à l'aide de récupérateurs ou d'absorbants¹³⁷².

Le recours au nettoyage fin opéré par des professionnels permet, outre le nettoyage plus approfondi, la préservation des sédiments propres de la terre et le respect des propriétés biologiques du milieu. Il est nécessaire lorsqu'il existe un doute sur le fait que la pollution subie par le milieu puisse avoir un impact néfaste sur les ressources naturelles ou puisse générer des contaminations chroniques.

Lors de l'échouement du navire marocain « Al Amine » sur les rives de Korbous, les opérations de nettoyage grossier ont duré dix jours. La collecte manuelle, qui était possible grâce à une chaîne humaine, était la première technique mise en œuvre. Par la suite, l'assureur du navire a fait appel à une société française de nettoyage fin, l'entreprise « Le Floch ». Le gouvernement tunisien a donné son aval pour cette intervention étrangère ce qui pose question quand à l'existence d'entités tunisiennes compétentes pour ce type de mission¹³⁷³. Les opérations de dépollution fine se sont poursuivies au delà de l'été¹³⁷⁴. Par ailleurs, dans le cadre de la coopération transméditerranéenne, le CEDRE français (Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles de l'eau)¹³⁷⁵ a réalisé à la demande de l'ANPE tunisienne une mission d'expertise technique ayant pour but d'examiner la sensibilité des sites pollués et d'apporter conseil en matière de technique de dépollution et des conséquences écologiques de l'accident. Fort de l'expérience acquise suite aux accidents de l'Erika et du Prestige, le CEDRE a également fourni quelques recommandations quant aux

1371 Barrages flottants, pompes...

1372 Définition donnée par le CEDRE (centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles de l'eau): <http://www.cedre.fr/fr/lutte/lutte-terre/fiche/brassage-immmerge.pdf>

1373 Ce type d'entreprise n'existe pas en Tunisie: entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1374 Lettre technique du CEDRE « Mer- Littoral n°1 », 2005, p 4.

1375 <http://www.cedre.fr>

montages des dossiers d'indemnisation des victimes de la marée noire causée par l'accident. En parallèle avec les opérations de nettoyage une enquête nationale sur les causes, les circonstances et les conséquences de la pollution est déclenchée (2).

2) Les enquêtes après-accident:

Contrairement aux enquêtes techniques prescrites par les articles 218 et 220 de la CMB et dont l'objectif est de déceler les dysfonctionnements humains et matériels à bord¹³⁷⁶, les enquêtes engagées à la suite d'accidents survenus dans les eaux sous souveraineté tunisienne ont pour but de rechercher les dysfonctionnements éventuels dans les obligations de l'État côtier ainsi que de prévenir les accidents et incidents à l'avenir. Une commission nationale formée d'experts est chargée d'élaborer un rapport général sur l'événement de pollution comportant plusieurs volets: une description et une évaluation des dommages subis, une estimation du coût global des opérations de lutte et d'élimination de la pollution ainsi qu'une évaluation de l'efficacité du plan national d'intervention urgente¹³⁷⁷.

Le champ et les modalités pratiques de la conduite d'enquête sont déterminés par l'autorité responsable de l'enquête; des enquêteurs dûment qualifiés dans les domaines touchant aux accidents et incidents en mer.

Les rapports d'enquêtes laissent apparaître les points suivants¹³⁷⁸:

- L'exposé des faits essentiels concernant l'accident. La chronologie des faits qui se sont déroulés avant, pendant et après l'accident est respectée;
- L'étendue des dommages causés;
- Des informations factuelles concernant le navire (telles que son pavillon, l'identification de son propriétaire ou ses propriétés techniques), le voyage (telles que sa nature ou les ports d'escales effectuée, l'accident (telles que l'heure, la position, le lieu ou les données relatives au facteur humain) et les mesures d'urgence (telles que l'identification des intervenants et des moyens mis en oeuvre);
- L'analyse de chaque événement lié à l'accident et les commentaires qu'elle appelle. L'analyse aboutit à déceler les faits contribuant à la survenance de l'événement tels que les erreurs humaines, les défaillances techniques, les facteurs environnementaux ou les dysfonctionnements techniques ou humains inhérents à l'État côtier:

1376 Voir infra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 1.

1377 Article 21 de la loi du 3 avril 1996, op. cit.

1378 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit. Le rapport d'enquête établi à l'occasion du naufrage du navire « Al Amine » respectait ce schéma.

- La conclusion du rapport récapitule les causes de l'événement et les actions à entretenir en vue de prévenir les futurs accidents;

Sont annexées au rapport d'enquête toutes les preuves recueillies par les enquêteurs telles que les photos, les vidéos ou les enregistrements audio;

Les infractions aux lois ayant causé une pollution maritime permettent de rechercher les responsables et de les juger (Chapitre 2).

Chapitre 2 : Les mécanismes de responsabilité :

A des degrés divers et selon des modalités variées, chacun des acteurs d'un système à risque contribue au niveau de sécurité globale du système en question; en l'occurrence, un navire traversant la mer et transportant personnes et marchandises. Cette contribution s'effectue par la gestion du navire et par l'exercice de certaines missions ou responsabilités. Il en résulte que pour garantir le fonctionnement du système en sécurité, chacun des acteurs est tenu de s'impliquer dans la prévention des risques. Dans le cas où la prévention n'a pas abouti, le ou les acteurs doivent répondre de leurs responsabilités. La responsabilité suppose un préjudice éprouvé par le demandeur, une faute du défendeur et, enfin, une relation causale qui fait du préjudice une conséquence de la faute.

Les différents préjudices étant étudiés dans le cadre du précédent chapitre, la présente étude tentera d'identifier les mécanismes tunisiens de responsabilité à travers l'étude de la législation nationale ainsi que des dispositions des conventions internationales ratifiées par la Tunisie puis à travers la jurisprudence. A cet égard, différents acteurs du transport maritime, différents éléments du facteur humain, sont considérés comme des responsables potentiels. On traitera au cas par cas les mécanismes de leurs responsabilités en essayant d'établir la relation entre leur agissements et la survenance du préjudice. On se posera également la question de savoir si la législation internationale en matière de sécurité et de sûreté a eu une incidence sur les mécanismes traditionnels de la responsabilité. Il s'agira donc d'une lecture des mécanismes de responsabilité à la lumière des exigences de la sécurité et de la sûreté maritimes (Section 1). Par ailleurs, les dommages causés par les défaillances de la sécurité et de la sûreté dépassent les limites des personnes et des biens et affectent l'environnement marin et terrestre, ce qui peut également engager la responsabilité de certains protagonistes (Section 2).

Section 1 : La responsabilité des personnes :

L'alinéa dernier de l'article 131 du CCM¹³⁷⁹ stipule que l'armateur est « civilement responsable des faits ou fautes du capitaine et des membres de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions respectives ». En matière de responsabilité civile, sera donc examiné, d'une manière exclusive, le mécanisme de responsabilité de l'armateur. Tout incident ou accident ayant pour origine une erreur ou un manquement aux obligations de sécurité ou de sûreté engagera la responsabilité civile de l'armateur même si ce dernier n'y a pas contribué d'une manière directe (Paragraphe 1). Les choses sont différentes s'agissant de la responsabilité pénale (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La responsabilité civile de l'armateur :

L'armateur est défini par l'article 130 du CCM¹³⁸⁰ comme étant « la personne qui assure l'équipement ou l'exploitation d'un navire à des fins lucratives ou autres ». La notion d'armateur est une notion complexe. Elle cache une triple fonction: une fonction financière, c'est l'armateur propriétaire, une fonction technique, c'est la personne qui arme le navire en lui fournissant matériel, équipages, vivres... et une fonction commerciale, c'est l'armateur transporteur. L'armateur est donc responsable en tant que transporteur pour le voyage qu'il a réellement effectué et pour lequel il a assuré la gestion commerciale (A). Il est responsable en tant qu'armateur s'occupant uniquement de la gestion nautique lorsque le voyage en tant que tel est confié à une autre personne (B). Sa responsabilité sera non seulement examinée sur la base des dispositions du droit interne mais également à la lumière des dispositions des codes ISM et ISPS¹³⁸¹.

A) La responsabilité de l'armateur transporteur :

La responsabilité civile est l'obligation pour une personne de répondre civilement d'un dommage qu'elle a causé à autrui, c'est à dire de le réparer en nature ou par équivalent¹³⁸² lorsqu'il est établi un lien direct entre le fait et le dommage¹³⁸³. La responsabilité de l'armateur

1379 Op. cit.

1380 Op. cit.

1381 Op. cit.

1382 G.CORNU: « Vocabulaire juridique », PUF, 2002, p 783.

1383 Article 82 du code des obligations et des contrats, éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, 2010.

transporteur peut être engagée en application de règles internationales ou de la loi nationale (a). Elle bénéficie, dans tous les cas, de la limitation du montant qu'aurait le transporteur à régler (b).

a) Les fondements de la responsabilité civile du transporteur:

Deux systèmes juridiques, national et international, gèrent à la fois la responsabilité civile de l'armateur (1). Confronté à cette dualité, le juge national se doit de prendre partie (2).

1) Une discordance entre les législations nationale et internationale:

Il n'existe pas de régime international uniforme de responsabilité du transporteur maritime de marchandises. A côté des législations nationales, cette matière se trouve régie tantôt par les *Règles de La Haye-Visby*¹³⁸⁴ tantôt par les *Règles de Hambourg*¹³⁸⁵ ce qui pourrait conduire à des difficultés de compréhension et d'application de la loi¹³⁸⁶. En Tunisie, seules les *Règles de Hambourg* (1.2) sont applicables mais elles cohabitent avec un régime juridique national de responsabilité du transporteur maritime (1.1).

1.1) Le droit tunisien en matière de responsabilité du transporteur maritime:

La responsabilité du transporteur maritime en droit tunisien a subi une évolution, non sans intérêt. La question était au départ régie par l'article 903 ancien¹³⁸⁷ du Code des obligations et des contrats (COC)¹³⁸⁸. Il faisait peser sur le transporteur une obligation de résultat consistant à acheminer la marchandise d'un port de chargement vers un port de déchargement, ainsi qu'une présomption de responsabilité découlant de la simple survenance de dommage, dont le transporteur pouvait échapper sous certaines conditions dont notamment la force majeure. Plus tard, la matière a été régie par le décret beydical du 16 avril 1942 sur la responsabilité du transporteur maritime¹³⁸⁹ qui retenait également une responsabilité présumée du transporteur atténuée par des causes d'exonération et par une limitation du montant de réparation.

1384 Il s'agit de la convention de Bruxelles du 25 août 1924 pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance, modifiée par les protocoles du 23 février 1968 et du 21 décembre 1979.

1385 Il s'agit de la convention des Nations-unies sur le transport international de marchandises adoptée le 18 mars 1978 et entrée en vigueur le 1er novembre 1992 dite Règles de Hambourg.

1386 Une troisième convention, la convention de Vienne du 25 janvier 2009 dite Règles de Rotterdam, entrera en vigueur après la vingtième ratification.

1387 Abrogé par la loi n° 59-129 du 5 octobre 1959 portant promulgation du CCM, op. cit.

1388 Promulgué par le décret du 15 décembre 1906 portant promulgation du code tunisien des obligations et des contrats, JORT n° 100 supplémentaire du 15 décembre 1906.

1389 JORT du 12 mai 1942, p 13.

Aujourd'hui la matière est régie par le CCM¹³⁹⁰. Le transporteur maritime a été défini à l'article 165 paragraphe 3 du CCM comme étant « la personne par laquelle ou au nom de laquelle un contrat de transport de marchandises par mer est conclu avec un chargeur ». Lorsque le chargeur prouve avoir subi un dommage, qui s'est produit entre la prise en charge de la marchandise par le transporteur et sa livraison au destinataire, le transporteur est déclaré responsable de ce dommage. Le chargeur n'est pas tenu de prouver le comportement fautif du transporteur qui a conduit à la survenance du dommage. L'obligation qui pèse sur le transporteur est donc une obligation de résultat. Le débiteur de cette obligation est responsable dès que le résultat promis, le transport d'une marchandise, n'est pas atteint¹³⁹¹. Cette règle législative a été confirmée par la jurisprudence à plusieurs reprises. Dans son arrêt du 3 mai 2005, la Cour de cassation affirme que « le transporteur est le seul responsable pour tout dommage survenant à la marchandise »¹³⁹². La Cour avait déjà souligné que le transporteur maritime est tenu d'une obligation de résultat et qu'il est désigné par la loi comme étant le responsable de la sécurité de la cargaison¹³⁹³. Elle avait également affirmé que le transporteur est tenu d'une obligation de résultat quant à la sécurité de l'expédition dans sa totalité. Dans les faits, le transporteur avait surchargé le navire de manière à mettre en péril non seulement la marchandise mais également la vie des personnes à bord¹³⁹⁴. La présomption de responsabilité à la charge du transporteur est, toutefois, atténuée par un certain nombre de causes d'exonération énumérées à l'article 145 du CCM.

Les situations désignées par cet article sont nombreuses. En dehors des causes exonératoires classiques telles que le vice caché du navire ou de la marchandise ou encore en cas d'incendie, certaines causes exonératoires relèvent du domaine de la sécurité ou de la sûreté maritimes et sont liées au facteur humain:

1. Les faits, négligences ou fautes du capitaine, des marins, du pilote ou de ses propres préposés, dans la navigation ou dans le maniement d'un navire.

Ces actes auront effet exonératoire dès lors qu'ils recevront la qualification de faute nautique. Il s'agit d'une faute qui compromet la sécurité du navire et de l'expédition et qui aurait pu être pareillement commise alors même qu'aucune marchandise ne se serait trouvée à bord du

1390 Op. cit.

1391 Voir article 144, premier alinéa et article 145 premier alinéa du CCM, op. cit.

1392 Arrêt de la Cour de cassation n° 8325 du 3 mai 2005, Revue de la cour de Cassation 2005, p 115.

1393 Arrêt de la Cour de cassation n° 22546 du 5 mai 2003, Revue de la cour de Cassation 2003, p 304.

1394 Arrêt de la Cour de cassation n° 6493 du 10 mars 1983, Revue de la cour de Cassation 1983, p 91.

navire¹³⁹⁵. Le transporteur maritime peut donc s'exonérer de sa responsabilité en prouvant que son équipage est composé de mauvais marins, ou qu'ils sont en nombre insuffisant ou qu'ils sont fatigués... autrement dit, en prouvant une négligence aux exigences de la sécurité maritime. Contrairement à ce qu'on pourrait penser à première vue, cette disposition ne constitue pas une défaillance aux exigences sécuritaires. Le transporteur ne sera pas exonéré de sa responsabilité s'il a également la qualité d'armateur ayant en charge la gestion nautique du navire en application de l'article 131 du CCM. L'exonération sera effective si le transporteur n'avait en charge que la gestion commerciale. Mais dans ce cas là, l'armateur qui gère la gestion nautique sera désigné comme responsable. Dans tous les cas, un responsable des défaillances sécuritaire est désigné par la loi.

2. Les grèves ou « *lock-outs* » ou arrêts ou entraves apportés au travail pour quelque cause que ce soit, partiellement ou complètement. Il s'agit de tout mouvement social qui se manifeste au travers d'événements internes comme le cas d'un litige entre le transporteur et l'équipage ou externes comme le blocage des activités économiques portuaires. Ces événements sont susceptibles d'avoir des répercussions sur l'état de la marchandise et sur la sécurité et la sûreté d'une manière générale. Néanmoins, la responsabilité du transporteur ne sera pas engagée. Le juge a eu l'occasion de confirmer cette exonération dans sa décision du 15 octobre 1999. Dans les faits le transporteur n'a pas honoré son obligation quant à la sécurité de la marchandise transportée en raison de mouvement de grève dans le port d'escale¹³⁹⁶.

3. L'acte d'assistance ou de sauvetage ou de tentative faite dans ce but et le déroulement du navire effectué à cet effet. L'assistance maritime est une aide apportée par un premier navire à un autre engin en danger de se perdre¹³⁹⁷. Le transporteur, en portant secours, doit se dérouter et pourrait exposer son navire et sa cargaison à des risques de périls, risques pouvant affecter la sécurité en mer. Pourtant, il va être exonéré de sa responsabilité. Ce cas excepté se fonde sur l'idée de la solidarité humaine en mer¹³⁹⁸.

1395 A. VIALARD: « Droit maritime », op. cit, p 413.

1396 Décision n° 6293 de la cour de première instance de Sfax du 15 octobre 1999.

1397 A. VIALARD: « Droit maritime », op. cit, p 54.

1398 A. VIALARD: « Droit maritime », op. cit, p 53.

4. Le déroutement justifié du navire effectué après avis des officiers ou des principaux. Il arrive que le navire soit dérouté du trajet initialement prévu pour le voyage à la suite d'une décision prise en collaboration ou après avis des officiers et principaux présents à bord. Ce changement d'itinéraire peut avoir comme cause les conditions climatologiques, est généralement décidé dans l'urgence et peut éventuellement créer un risque pour les personnes et la marchandise. Ce serait le cas d'un itinéraire plus long que celui initialement prévu et pour lequel l'équipage n'aurait pas les vivres nécessaires. Pourtant, la responsabilité du transporteur ne va pas être engagée sous condition qu'il prouve qu'il n'était pour rien dans le dommage tel qu'il s'est produit.

5. Une dernière exception est contenue dans l'article 148 du CCM et concerne les déclarations inexactes faites par le chargeur quant à la nature ou la valeur de la marchandise transportée. Dans ce cas, le transporteur n'encourt aucune responsabilité pour les dommages survenus à la marchandise. Contrairement à l'exception précédente, la jurisprudence est abondante en l'occurrence. Le juge a eu l'occasion de confirmer à plusieurs reprises que « compte tenu des fausses déclarations concernant la nature de la marchandise transportée, le transporteur ne peut pas se voir reprocher une négligence quant aux règles de sécurité »¹³⁹⁹.

Les *Règles de Hambourg* qui gouvernent également la responsabilité du transporteur maritime (1.2) marquent certaines différences avec la législation nationale.

1.2) *Les règles de Hambourg*:

La convention des Nations unies sur le transport des marchandises par mer du 31 mars 1978 appelée « *Règles de Hambourg* » (RH) a été transposée dans l'ordre juridique interne par la loi n°80-33 du 28 mai 1980¹⁴⁰⁰. Cette convention constitue une rupture par rapport à l'ordre juridique antérieur construit et appliqué en Tunisie depuis 1906. En effet, tout en gardant le principe de la limitation de responsabilité, la convention écarte la présomption de responsabilité instituée à la charge du transporteur maritime au profit d'une responsabilité pour faute ou pour négligence. La ratification de cette convention vient alors rompre avec une

1399 Décision n° 2356 du tribunal de première instance de Tunis du 23 janvier 2009. La même position est exposée dans la décision n° 7845 du tribunal de première instance de Sousse du 30 juin 2010 et dans la décision n° 134 du tribunal de première instance de Zarzis du 4 janvier 2011.

1400 Loi n° 80633 du 28 mai 1980 autorisant l'adhésion de la Tunisie à la convention de Nations-Unies sur le transport des marchandises par mer, JORT du 30 mai 1980, p 1477.

tradition maritime de longue durée ou du moins, restreindre son application ce qui, on le verra, n'est pas sans poser de problème au niveau de la mise en œuvre des dispositions gérant la responsabilité du transporteur maritime tunisien. Selon l'article 5 des RH, le transporteur est responsable tant qu'il n'a pas prouvé qu'il a ou que ses préposés ont entrepris tout ce qui pouvait éviter le dommage. La convention a grandement ouvert la porte aux possibilités d'exonération puisqu'il suffit désormais au transporteur de prouver qu'il a fait le nécessaire et l'habituel pour éviter la survenance du dommage. Et malgré qu'elle n'ait pas opté pour une responsabilité objective, la convention ajoute, curieusement, deux causes d'exonération à savoir l'acte d'assistance et de sauvetage maritime et l'incendie¹⁴⁰¹. Si dans le cas d'assistance ou de sauvetage l'exonération est absolue, dans le cas d'incendie elle n'est valable que s'il est prouvé que l'incendie ne résulte pas d'une faute ou d'une négligence du transporteur ou de ces préposés.

D'un point de vue des règles de la sécurité maritime, cette cause d'exonération pose un problème. On pense à la situation où un incendie survenu en cours d'expédition a causé des dommages aux marchandises, aux personnes à bord et probablement à l'environnement. La sécurité maritime serait donc atteinte et le facteur humain mis en cause. Néanmoins, en application de l'article 5 des RH, le juge ne désignera pas de responsable. Cet article ne serait-il pas à l'encontre d'une bonne sécurité en mer? D'ailleurs, quelle a été l'attitude du juge tunisien face à la discordance établie entre d'une part, le CMM et d'autre part les RH?

2) L'attitude du juge national:

Face à l'absence d'harmonie entre les dispositions du CMM et celles des RH, la réponse immédiate en 1992, date d'entrée en vigueur des RH, consistait en ce que les juges tunisiens ne pourront pas remédier à cette discordance¹⁴⁰². L'analyse jurisprudentielle depuis cette date ne fait qu'affirmer la position adoptée par la jurisprudence tunisienne depuis la promulgation du CMM en 1962. Les juges nationaux ont écarté non seulement les dispositions des RH contraires à celles du CMM mais aussi celles semblables. La position du juge déjà affirmée dans la vieille décision du 6 mars 1975¹⁴⁰³ a été confirmée à plusieurs reprises par la suite. A

1401 Voir article 5, paragraphes 4 et 6 des RH. La doctrine estime que ces deux causes d'exonération n'ont pas de place dans un système fondé sur une présomption de faute. S. MELLOULI: « Aspects actuels de la responsabilité du transporteur maritime des marchandises », éditions Centre d'études et de recherches et de publications, Tunis, 1993, p 169.

1402 C'était, entre autres, l'opinion du juge H. BEN FLAH, affirmée in Revue « Jurisprudence et législation », éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, 1993, p 46 (en arabe littéraire).

1403 Décision du tribunal de première instance de Tunis n° 46789 du 6 mars 1975.

l'occasion de cette décision le juge précise que pour être exonéré de sa responsabilité, il suffit au transporteur de démontrer que le dommage causé à la marchandise provient d'une des conditions d'exonération de l'article 145 CCM. Cette position est confirmée dans l'arrêt de la Cour de cassation du 21 mai 1998 dans lequel le juge avance que les règles générales du CCM disposent que le transporteur a une certaine obligation, celle de faire parvenir la marchandise en bon état au port de déchargement. Il est, également, en obligation d'indemnité si la marchandise ne parvient pas à bon port ou si elle est endommagée¹⁴⁰⁴. Il s'avère donc que la Cour de cassation a opté pour une responsabilité basée sur l'obligation de résultat dans le cadre de laquelle la faute s'opère par l'absence de résultat. Le 25 mars 2003¹⁴⁰⁵, le juge de cassation va plus loin en s'appuyant sur l'article 145 et en ignorant purement et simplement les RH. Il avance que « le législateur, par le biais de l'article 145 a obligé le transporteur à garantir tout ce qui atteint la marchandise...sauf cas exonératoire... ». L'ignorance des RH par la jurisprudence ne concerne pas seulement les dispositions qui gouvernent la responsabilité. Dans son arrêt du 10 avril 1996, le juge de cassation a même ignoré les règles qui gouvernent la compétence territoriale contenues dans l'article 21 des RH et a fondé ses propos sur les dispositions analogues fixées par le Code tunisien des procédures civiles et commerciales¹⁴⁰⁶.

La jurisprudence tunisienne maintient donc une position constante depuis une cinquantaine d'années qui affirme la primauté du CCM sur les RH lesquelles ne soutiennent pas les intérêts du propriétaire de la marchandise. D'ailleurs, la tendance maritime internationale tend vers une modification de ces règles¹⁴⁰⁷. Dans tous les cas la responsabilité du transporteur maritime est limitée^{1408(b)}.

b) La limitation de la responsabilité:

Initialement prévue au profit quasi exclusif des armateurs propriétaires de navires, l'institution s'est progressivement ouverte à bien d'autres opérateurs. C'est une règle de

1404 Arrêt de la Cour de cassation n° 53344 du 21 mai 1998, Revue de la Cour de cassation, 1998, p 112.

1405 Arrêt de la Cour de cassation n° 12468 du 25 mars 2003, Revue de la Cour de cassation, 2003, p 234.

1406 Éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, 2010.

1407 Conclusion de H. BEN FLAH, directeur général de l'Institut supérieur de Magistrature lors du séminaire du 12 février 2004 intitulé « La responsabilité du transporteur maritime ». Depuis, les Règles de Rotterdam (op. cit) ont été adoptées.

1408 Pour plus d'informations sur le sujet, voir: N. BACH HAMBBA: « Indemnisation des pertes du transport maritime », mémoire de fin de stage d'avocat, 2007, Barreau de Tunis (en arabe littéraire), voir également: Z. ESKANDAR: « Responsabilité et indemnisation pour pollution de l'environnement », Revue Jurisprudence et législation, Mars 1993, p 76 et suivantes.

responsabilité consistant à fixer par un accord une limite à ce qui est dû¹⁴⁰⁹. Son fondement a longtemps été discuté. Certains¹⁴¹⁰ estiment que la justification de la limitation de responsabilité du transporteur maritime tient au fait que l'expédition maritime est une association à profits communs dans laquelle chacun n'engage qu'une partie de ses biens, soit comme limite de ses pertes directes, soit comme limite de ses engagements envers les tiers. D'autres¹⁴¹¹ soutiennent l'idée de l'indépendance du capitaine vis-à-vis de l'armateur. Ce dernier court de ce fait le risque d'être ruiné par la mauvaise foi du capitaine. Quoi qu'il en soit, on estime comme le fait la doctrine¹⁴¹² que le débat s'est déplacé aujourd'hui sur des points dont l'intérêt concret est évident: quel doit être le montant de la limitation de responsabilité? Qui doit en bénéficier? Qui doit la subir?

Même si la législation nationale et les RH s'accordent sur le fait que la responsabilité du transporteur doit être limitée à un certain montant¹⁴¹³, la mise en oeuvre de la limitation de responsabilité diffère selon qu'il s'agisse du droit national (1) ou du droit international (2).

1) En droit national:

A l'instar de la législation antérieure¹⁴¹⁴, le CCM a admis le principe de limitation de responsabilité. L'article 147 CCM dispose que la limitation est fixée à cent dinars par colis ou unité habituelle de fret sauf en cas de dol ou à moins que la valeur de la marchandise n'ait été déclarée par le chargeur avant l'embarquement. Un décret de 1990 portera ce montant à quatre cents dinars¹⁴¹⁵. La doctrine¹⁴¹⁶, estime que ce principe de limitation n'arrange pas l'intérêt des chargeurs quant au montant de la réparation. Ce montant pourrait être dérisoire en fonction de la nature de la marchandise transportée surtout si la valeur réelle de la marchandise n'a pas été déclarée avant l'embarquement.

En outre, l'article 147 ne vise comme cas d'exclusion de la limitation de responsabilité que la faute dolosive du transporteur. Il ne précise pas si la limitation de la responsabilité ne vaut

1409 G. CORNU: « Vocabulaire juridique », op. cit, p 528.

1410 Voir par exemple: R. RODIERE: « Droit maritime », Paris Dalloz, 1996, p 435.

1411 Voir par exemple: G. RIPERT: « Traité de droit commercial », Tome 2, Paris LGDJ, 2004, p 689.

1412 J-P. BEURIER: « Droit maritime », op. cit, p 403.

1413 Sur l'histoire de la limitation maritime, voir, à titre d'exemple: S. MELLOULI: « Aspects actuels de la responsabilité du transporteur maritime des marchandises », op. cit, p 260 et suivantes.

1414 Le décret du 16 avril 1942 fixait un plafond de réparation limité à 8000 francs anciens par colis ou unité de marchandise transportée.

1415 Décret n° 90-216 du 20 janvier 1990 portant promulgation de la somme limite de la responsabilité du transporteur maritime pour les pertes, avaries ou dommages subis par colis ou par unité habituelle de fret de marchandises, JORT du 2 février 1990, p 158.

1416 S. MELLOULI: « Aspects actuels de la responsabilité du transporteur maritime des marchandises », op. cit, p 161.

plus en cas de faute dolosive d'un des préposés du transporteur. Au vu de ce silence, certains auteurs¹⁴¹⁷ se sont dirigés vers le droit commun et ont interprété l'article 245¹⁴¹⁸ du COC¹⁴¹⁹ en faveur de cette idée. Le transporteur maritime serait donc responsable des actes de ses préposés et ne bénéficiera pas, par conséquent, d'une limitation de responsabilité. Ceci a également été la position de la jurisprudence¹⁴²⁰ qui a affirmé à plusieurs reprises, et ce depuis l'arrêt de la cour d'appel de Tunis du 13 décembre 1960, que le dol commis par les préposés du transporteur élimine le privilège de la limitation de responsabilité pour ce dernier. Pourtant cette position a longtemps été critiquée par la doctrine qui a souligné son manque de motivation estimant que l'article 245 pose le principe de la responsabilité du commettant uniquement dans le cadre de ses relations avec ses cocontractants et que, par conséquent, son extension au domaine délictuel serait abusive¹⁴²¹.

Quelle serait la meilleure position à adopter au vu des exigences de la sécurité maritime? Il est certain que pour inciter l'élément humain à oeuvrer pour la sécurité en mer, il faudrait mettre en jeu ses propres intérêts. Un transporteur sachant par avance que sa responsabilité serait engagée en conséquence d'une faute ou négligence d'un ou de plusieurs de ses préposés, prendra en compte lors de leur recrutement le niveau de formation, l'expérience et la suffisance en nombre. Il veillera, également, au cours de l'expédition aux conditions dans lesquelles ils travaillent et vivent. En résumé, il prendra en considération les exigences de la sécurité maritime telles que prévues par les textes spécialisés. On estime donc urgent l'adoption d'un texte de droit tunisien qui stipule d'une manière directe que le transporteur ne bénéficie plus de la limitation de responsabilité en cas de faute de ses préposés¹⁴²². Ceci est-il prévu en application du droit international en la matière?

2) En droit international:

Les « *Règles de Hambourg* » semblent plus favorables aux chargeurs. L'article 6 dispose que la responsabilité est limitée sur la base du droit de tirage spécial. Il s'agit d'une unité fictive

1417 S. MELLOULI: « Aspects actuels de la responsabilité du transporteur maritime des marchandises », op. cit, p 173.

1418 « Le débiteur répond du fait et de la faute de son représentant et des personnes dont il se sert pour exécuter son obligation, dans les mêmes conditions où il devrait répondre de sa propre faute, sauf son recours, tel que le droit, contre les personnes dont il doit répondre ».

1419 Op. cit.

1420 Cour d'appel de Tunis, arrêt n° 435 du 13 décembre 1960, Revue Tunisienne de Droit, 1962, p 113.

1421 Voir par exemple: SAMARAN: « De la responsabilité du fait d'autrui en Droit tunisien », Revue tunisienne de Droit, 1976, p 11 et suivantes.

1422 Pour plus d'informations sur le sujet, voir: S. BELGASMI: « La limitation de responsabilité du transporteur maritime », mémoire de fin de stage d'avocat, 2007, Barreau de Tunis (en arabe littéraire).

dont la valeur est quotidiennement recalculée par le Fonds monétaire international¹⁴²³ en se référant aux monnaies de certains États parties; les grands exportateurs. Même s'il permet à la marchandise de garder sa valeur d'origine et qu'il représente une meilleure garantie pour le chargeur en comparaison avec les dispositions nationales en la matière, le droit du tirage spécial comporte quelques inconvénients. En effet, il met en avant le risque du changement du cours du tirage. D'un autre côté, le destinataire de la marchandise serait obligé de faire un travail de recherche pour identifier l'unité applicable à la valeur de sa marchandise pour pouvoir acquérir ses droits. Il encourt, en plus de l'effort à fournir, le risque de retard dans les délais auxquels il se serait engagé vis-à-vis de ses clients.

La limitation de la responsabilité est écartée dans une seule hypothèse, celle de la faute lourde¹⁴²⁴ définie par les RH comme un fait ou une omission commis par le transporteur ou par ses préposés avec l'intention de provoquer un dommage.

Au regard des risques de contradiction générés par la possibilité de l'application simultanée du droit national et des RH, le juge tunisien a opté, encore une fois, pour l'application du CCM. Ainsi, lors de sa décision du 19 avril 1995¹⁴²⁵ il a allégué que « l'application de l'article 147 CCM est automatique lorsque la valeur de la marchandise ne figure pas sur le connaissement »¹⁴²⁶. A l'occasion de sa décision du 25 février 1998¹⁴²⁷, le juge a affirmé que « l'article 147 dispose que la limitation... est à hauteur de 400 D dans le cas où la nature et la valeur de la marchandise ne sont pas spécifiées dans le connaissement ».

Cette ignorance pure et simple des dispositions des RH par le juge a évolué, depuis, vers une harmonisation entre les deux textes. Étant donné que l'article 147 du CCM limite la responsabilité du transporteur à la somme de quatre cents dinars par colis ou par unité habituelle de fret et que les RH n'ont pas fait de la nature et de la valeur de la marchandise une condition de fixation de la limitation de responsabilité, le juge de cassation a soutenu lors de la décision n° 20051 du 19 février 2003 que « La cour a adopté le principe de limitation de responsabilité vu que le connaissement ne spécifiait ni la nature ni la valeur de la marchandise et ceci en application de l'article 147 du Code du commerce maritime et de l'article 6 des Règles de Hambourg étant donné que ces deux articles sont clairs et ne nécessitent ni

1423 Voir à propos de cette institution: D. CARREAU: « Le fonds monétaire international, F.M.I », éditions Pedone, 2009.

1424 Voir article 8 des RH, op. cit.

1425 Décision n° 35982 du 19 avril 1995 du Tribunal de première instance de Tunis.

1426 La même position a été confirmée à l'occasion de la décision du Tribunal de première instance de Tunis n° 67745 du 14 octobre 1995.

1427 Décision n° 52 535 du 25 février 1998 du Tribunal de première instance de Tunis.

explication ni interprétation ». On pourrait considérer, ou pas, que telle est une manière de concilier les deux textes. En tout état de cause, et au vu des objectifs de cette étude, il est essentiel de noter que le transporteur maritime est tenu d'assurer la sécurité en mer sous peine d'engagement de sa responsabilité.

L'obligation de maintenir la sécurité en mer qui pèse sur le transporteur maritime est renforcée par l'adoption des codes ISM et ISPS¹⁴²⁸. Tous deux mettent à la charge de la compagnie d'armement ou de transport l'élaboration et l'application adéquate de politiques de sécurité et de sûreté¹⁴²⁹. En cas de défaillance, la responsabilité du transporteur est engagée.

Les victimes d'une défaillance de la sécurité ou de la sûreté disposent, désormais, d'un panel de textes sur la base desquelles la responsabilité du transporteur peut être engagée. Pourtant, l'étude de la jurisprudence en la matière montre que les victimes des déficiences sécuritaires du transporteur, généralement les chargeurs, optent toujours pour les « textes classiques » en la matière, l'article 147 du CCM ou, parfois les RH. La seule exception à cette constatation est apportée par une affaire récente et qui constituera un premier cas de jurisprudence. Il s'agit de l'affaire du navire Hannibal II capturé par des pirates somaliens¹⁴³⁰. Une fois libérés, les marins ont saisi le juge au motif de négligence en matière de sûreté de la part de l'armateur¹⁴³¹. Cette affaire, toujours devant le juge, ouvre grande la porte à des questions en matière de sûreté non encore résolues. Au vu de la recrudescence de la piraterie et de l'importance des sommes des rançons demandées par les pirates, l'armateur devrait-il être soutenu par l'État dans le paiement des rançons? En outre, la responsabilité de l'armateur en la matière ne peut elle pas être assortie d'exceptions? Le juge soulignera-t-il la nécessité de créer un fonds spécial pour les victimes des actes de piraterie au vu de l'importance des sommes des rançons? Le jugement attendu répondra très probablement à toutes ces interrogations.

Même s'il n'a pas la qualité de transporteur maritime, l'armateur ayant en charge la gestion nautique du navire peut voir sa responsabilité engagée (B).

B) La responsabilité de l'armateur gestionnaire nautique:

La gestion nautique du navire regroupe les aspects techniques de navigation et le recrutement de l'équipage. L'engagement de la responsabilité de l'armateur ayant la gestion nautique est prévue par le droit national (a) et renforcé par l'adoption des codes ISM et ISPS (b).

1428 Op. cit.

1429 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

1430 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

1431 Voir : « L'après libération », quotidien « La Presse » du 4 avril 2011, p 5.

a) La responsabilité de l'armateur telle que prévue par la législation tunisienne:

Bien que la gestion nautique et la gestion commerciale du navire soient très souvent réunies dans la même personne ou entreprise¹⁴³², le droit tunisien a choisi d'établir un régime juridique distinct pour chacune de ces fonctions. Ainsi, si l'armateur du navire n'était pas responsable de la gestion commerciale, autrement dit de l'accomplissement du voyage, et ne se charge que de la gestion nautique du navire, ce sont les articles 131 du CCM¹⁴³³ et 125 du CTM¹⁴³⁴ qui s'appliqueront quant à sa responsabilité civile (1). Au même titre que le transporteur, l'armateur ayant en charge la gestion nautique du navire bénéficie de la limitation de la responsabilité à un certain montant (2).

1) Le fondement juridique de la responsabilité de l'armateur:

L'article 131 du CCM dispose que l'armateur est « personnellement responsable » de ses propres faits, fautes ou engagements, des conséquences dommageables résultant des risques de la navigation et de toutes pertes, dommages et avaries subis par les marchandises transportées et des engagements contractés par le capitaine dans l'exercice de ses fonctions. Il est civilement responsable des faits ou fautes du capitaine et des membres de l'équipage dans l'exercice de leurs fonctions respectives. La responsabilité de l'armateur telle que prévue par ces dispositions et telle que confirmée par l'article 125 du CTM est une responsabilité objective.

L'armateur serait donc responsable de tout fait, faute ou engagement de sa part ayant affecté la sécurité du navire ou des biens. Ainsi, sa responsabilité pourrait être recherchée dans le cadre d'une infraction relative à la réglementation des effectifs ou à l'organisation du travail à bord en relation directe avec la faute professionnelle. De telles dispositions pourraient avoir comme effet d'inciter l'armateur à mieux prendre en considération les exigences de la sécurité maritime d'autant plus qu'aucune cause d'exonération ou d'atténuation du principe n'est envisagée.

En outre, l'armateur répond des faits et fautes de ses préposés. Concrètement, une mauvaise décision du capitaine ayant conduit à un incident de sécurité engage non pas la responsabilité de l'auteur de la décision mais bien celle de l'armateur. La responsabilité de l'armateur pourrait également être recherchée au motif du manque de sommeil d'un marin qui était à l'origine de

1432 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1433 Op. cit.

1434 Op. cit.

la survenance d'un incident de sécurité ou d'une mauvaise garde de la marchandise transportée. C'est ce qui a été confirmé par le juge de cassation à l'occasion de son arrêt du 9 mars 2005¹⁴³⁵. Dans les faits le marin chargé de la surveillance de la marchandise n'a pas pu honorer ses obligations quant aux consignes spéciales de sécurité de la marchandise transportée ce qui a conduit à sa perte. Il est à noter que la jurisprudence en la matière n'est pas abondante étant donné que l'armateur ayant en charge la gestion nautique a souvent, en plus, la qualité de transporteur, ce qui fait que le juge fonde sa décision sur la base de l'article 145 du CCM établissant la responsabilité du transporteur maritime dans le droit national.

Quoi qu'il en soit, la responsabilité de l'armateur telle qu'établie par la législation tunisienne a fait l'objet d'une critique de la part de la doctrine¹⁴³⁶ qui l'estime rigide. Néanmoins, les dispositions en la matière se marient bien, aujourd'hui, avec les exigences d'une sécurité sans faille pour la marchandise et les personnes et constitue une conséquence logique des obligations de sécurité à la charge de l'armateur. Par ailleurs, elles renferment une certaine logique. La désignation du responsable d'un incident de sécurité conduit à la fixation, par le juge, d'indemnités à verser aux victimes de l'incident. Les sommes de ces indemnités étant généralement élevées, le capitaine ou le marin, personnes physiques, peuvent s'avérer insolvables en comparaison avec l'armateur représenté, très souvent, par des entreprises.

L'objectivité de la responsabilité de l'armateur est atténuée par le principe de limitation de responsabilité (2).

2) La limitation de responsabilité de l'armateur:

En droit tunisien, la responsabilité de l'armateur est limitée:

- pour toutes conséquences des faits ou fautes de ses préposés ou pour tous engagements pris par le capitaine lorsque ces faits, fautes ou engagements se rapportent à la navigation ou à l'administration du navire.
- pour tout événement dû à un risque de navigation ou à une faute du capitaine ou de son équipage ayant produit des conséquences dommageables.

Et d'une manière générale, la limitation de la responsabilité s'applique à tous les cas dans lesquels l'armateur est déclaré responsable en raison de la propriété ou de l'usage, direction et contrôle du navire sans qu'il ait été besoin de prouver sa faute¹⁴³⁷.

1435 Arrêt de la Cour de cassation n° 6071 du 9 mars 2005, Revue de la Cour de cassation, 2005, p 202.

1436 O. BEN FADHEL: « L'évolution des règles de responsabilité en droit maritime tunisien », thèse, Aix-Marseille 3, 1980, p 174.

1437 Article 132, al 1 et 2 du CCM, op. cit.

La limitation telle qu'établie par ces dispositions profite à tout armateur et inclut tout type de navires commerciaux. Elle couvre tous les faits, actes et engagements pour lesquels l'armateur pourrait être désigné responsable, y compris les actes et engagements de ses préposés. Cette règle qui vient atténuer la responsabilité objective de l'armateur trouve une limite. Elle ne peut être invoquée s'il est prouvé que le dommage résulte d'une faute inexcusable, autrement dit d'un fait ou d'une omission commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage résulte ou résulterait probablement¹⁴³⁸. Le bénéficiaire prétendant à la limitation doit demeurer personnellement irréprochable.

Généralement, la faute inexcusable conduisant à une déchéance du droit à la limitation de responsabilité et qualifiée par la doctrine¹⁴³⁹ de « sésame indispensable à la réparation intégrale des préjudices des victimes » est retenue sans difficultés par les juges maritimes lorsque les conditions légales sont réunies. Ainsi, la jurisprudence anglaise a considéré la négligence d'un armateur ayant omis de vérifier que le capitaine du navire utilise bien des cartes marines non périmées comme étant une faute inexcusable¹⁴⁴⁰. L'étude de la jurisprudence tunisienne est sans appel. Le juge n'a pas encore eu l'occasion de qualifier de faute inexcusable la négligence des obligations de l'armateur relatives au facteur humain. Toutes les fautes retenues relevaient du domaine technique. A été ainsi qualifiée de faute inexcusable, à titre d'exemple, l'absence de sérieux dans l'entretien des équipements du navire¹⁴⁴¹.

Pour assurer aux dispositions de la sécurité maritime une application et une pérennité, ne serait il pas préférable de penser à mettre fin à la limitation de la responsabilité? En effet, la limitation n'incite pas les armateurs à faire un choix de qualité lors par exemple, du recrutement des marins et ce d'autant plus que leur responsabilité est couverte par les assurances. De ce point de vue, l'assurance elle-même peut et devrait être transformée en instrument de responsabilisation, afin de ne pas être conçue, comme une sorte d'achat de droit aux fautes. Dans ce sens, on estime qu'élever le montant des assurances serait le bienvenu¹⁴⁴².

L'adoption des codes ISM et ISPS¹⁴⁴³ qui renforcent le principe de responsabilité de l'armateur (b) ne viennent pas bouleverser les règles de la limitation de cette responsabilité.

1438 Article 132 al. 3 du CCM, op. cit.

1439 C. BOURAYNE: « Les accidents aériens et maritimes: vers une responsabilité désincarnée? », DMF, 1997, p 963.

1440 Affaire « *The Marion* », Chambre des Lords, 16 juin 1984, Lloyd's Rép. 984, 2, p 1.

1441 Décision n° 34823 du tribunal de première instance de Tunis du 3 novembre 2009.

1442 Sur ce sujet, voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

1443 Op. cit.

b) Les incidences des codes ISM et ISPS:

Dans le même esprit que la législation tunisienne, le code ISM désigne l'armateur comme le responsable de la sécurité et de la santé de tous les gens de mer à bord du navire. L'article 1.3 met à la charge de l'armateur l'adoption d'une politique adéquate de sécurité et de santé des gens de mer conformément aux législations nationale et internationale et la fourniture des moyens nécessaires à l'exécution de cette politique. La politique et le programme doivent fixer la responsabilité de toutes les parties¹⁴⁴⁴. L'armateur doit également procéder à des enquêtes sur tous les accidents et quasi-accidents, analyser leur causes profondes et le cas échéant en tirer un enseignement pour l'ensemble de la compagnie maritime¹⁴⁴⁵.

En matière de transport de marchandises, l'application du code ISM affecte de manière sensible les obligations de l'armateur. En cas de pertes ou de dommages à la marchandise transportée, la diligence raisonnable de l'armateur sera appréciée selon un test à deux niveaux: tout d'abord on évaluera le contenu de sa politique de sécurité pour déterminer s'il est capable de remplir sa fonction, ensuite on regardera l'application effective de cette politique, c'est-à-dire les mesures concrètes mises en œuvre pour atteindre cet objectif. Toute défaillance à satisfaire l'une ou l'autre de ces exigences pourrait créer d'énormes difficultés pour prouver l'exercice d'une diligence raisonnable par l'armateur.

De son côté, le code ISPS même s'il ne transforme pas d'une manière appuyée le mécanisme de responsabilité de l'armateur tel qu'arrêté par le code ISM, désigne ce dernier comme étant le responsable principal de la sûreté en mer chargé d'établir et de mettre en œuvre une politique de sûreté¹⁴⁴⁶.

Ainsi, la responsabilité civile de l'armateur peut être recherchée à plusieurs niveaux et en application de différents textes d'origine nationale ou internationale. La responsabilité pénale de l'armateur peut, également, être engagée au même titre que celle d'autres éléments du facteur humain (Paragraphe 2).

1444 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

1445 Article 9 du code ISM, op. cit.

1446 Voir article 4 et suivants du code ISPS, op. cit. Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

Paragraphe 2 : La responsabilité pénale :

Divers textes fondent la responsabilité pénale de l'armateur (A) et de l'équipage (B) en cas de non accomplissement de leurs obligations en matière de sécurité et de sûreté ou en cas d'infraction à la loi.

A) La responsabilité pénale de l'armateur:

Le manquement à ses obligations en matière de sécurité (a) ou de sûreté (b) telles que définies au sein de la législation nationale et au sein des textes de portée internationale fait peser sur l'armateur des sanctions pénales.

a) En matière de sécurité:

L'armateur est tout d'abord responsable de ses propres omissions ou manquement à ses devoirs. A titre d'exemple, il pèse sur l'armateur de fournir la nourriture nécessaire à l'ensemble de l'équipage et pour toute la durée de l'expédition. Lorsque ce dernier ignore cette obligation et oblige les marins à dépenser leurs salaires dans le but de se nourrir, il est puni d'une amende de 700 DT portée au double en cas de récidive¹⁴⁴⁷. Au vu du caractère indispensable de la nourriture pour l'être humain, il est aisé de conclure qu'un marin ne disposant pas de la nourriture suffisante ne serait pas à même d'accomplir sa mission et met très probablement la sécurité de l'expédition en péril. Mais la sanction prévue par le législateur paraît très modeste en comparaison avec le risque créé. Il aurait été intéressant de savoir l'avis du juge national par rapport à une telle disposition. Seulement, il n'existe pas de jurisprudence en la matière. Nous avons déjà eu l'occasion de le souligner¹⁴⁴⁸, les litiges entre l'armateur et l'équipage se soldent très souvent à l'amiable avec l'intervention de l'autorité maritime.

En dehors de cette disposition et d'une manière générale, l'armateur est puni d'une amende de 300 DT pour chaque infraction constatée aux dispositions du CTM notamment en ce qui concerne les conditions de vie et de travail des marins¹⁴⁴⁹. Ainsi, engager un équipage en nombre insuffisant et mettre en danger la sécurité de toute l'expédition n'est punissable que de 300 DT. Encoure une fois, on ne peut que souligner la légèreté des sanctions par rapport aux risques encourus. Une nuance est, toutefois, apportée par l'article 8 de la loi portant

1447 Voir article 95 du CDPM, op. cit.

1448 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

1449 Article 96 du CDPM, op. cit.

organisation de la marine marchande¹⁴⁵⁰ qui oblige l'armateur à « disposer des moyens matériels devant lui permettre de faire face à ses engagements ». En cas d'infraction à cette disposition, il est puni d'une amende allant de 5000 à 50 000 DT portée au double en cas de récidive¹⁴⁵¹. Dans le cas où l'armateur est une personne morale, ces peines sont applicables à titre personnel à son représentant légal¹⁴⁵². Même si à travers cette disposition le législateur semble accorder plus d'importance à l'obligation de satisfaire aux exigences réglementaires en prévoyant des sanctions assez conséquentes, il est à noter que ces dernières ne concernent que les défaillances matérielles. Les demandeurs ne pourront pas tirer parti de cet article devant le juge pour motif de nombre insuffisant de l'équipage à titre d'exemple. Encore une fois, une révision de la législation en la matière s'impose.

En outre, la responsabilité pénale de l'armateur est engagée du fait de la faute ou de la négligence de l'équipage. Lorsque cette négligence conduit à une avarie d'un appareil du navire et qu'il s'avère que l'armateur est directement responsable de cette avarie par les ordres donnés au marin, l'armateur est puni de six mois d'emprisonnement et d'une amende de 300 DT ou de l'une des deux peines¹⁴⁵³. Cela étant, cette disposition ne s'applique pas lorsque l'armateur est également le propriétaire du navire. Dans ce cas là, il se charge simplement de la réparation de l'avarie. Le fait que, jusqu'à présent, tous les armateurs tunisiens sont propriétaires des navires qu'ils exploitent explique que le juge national ne s'est pas encore prévalu de cet article.

La douceur des peines en matière de défaillance à la sécurité trouvera-t-elle une limite dans le domaine de sûreté (b)?

b) En matière de sûreté:

L'armateur est puni pour toute personne irrégulièrement embarquée ou débarquée d'une amende de 25 à 200 DT selon la taille du navire¹⁴⁵⁴. Si la personne embarquée est un passager clandestin, l'armateur est passible d'une amende de 300 DT portée au double en cas de récidive¹⁴⁵⁵. Ces dispositions n'empêchent pas l'application des mesures prévues par la loi 2004-6 du 20 janvier 2004 relative aux passeports et aux documents de voyage¹⁴⁵⁶ qui prévoit

1450 Loi n° 95-33 du 14 avril 1995, portant organisation des professions de la marine marchande, JORT du 18 avril 1995, p 731 et suivantes.

1451 Article 17 de la loi portant organisation de la marine marchande, op. cit.

1452 Article 18 de la loi portant organisation de la marine marchande, op. cit.

1453 Article 88 du CDPM, op. cit.

1454 Article 62 du CDPM, op. cit.

1455 Article 76 du CDPM, op. cit.

1456 Op. cit.

des peines allant de trois ans d'emprisonnement et de huit milles dinars d'amende jusqu'à vingt ans d'emprisonnement et cent mille dinars d'amende suivant la gravité de l'infraction et la qualité de son auteur¹⁴⁵⁷. La majorité des peines prévues par la loi est portée au double en cas de récidive¹⁴⁵⁸. La responsabilité pénale pour embarquement de clandestin est donc passée par deux périodes: une première période avant la loi du 20 janvier 2004 et une seconde après son entrée en vigueur. Les peines prévues pendant la première période n'étaient pas très conséquentes, en tous cas en comparaison avec celles prévues par la suite. Dans un deuxième temps, l'adoption de la loi de 2004 est une réponse à la recrudescence du phénomène de l'immigration clandestine dans les zones maritimes sous juridiction tunisienne¹⁴⁵⁹. Le choix quant aux peines, qui semblent assez importantes, est certainement dû à une volonté du législateur de combattre l'immigration clandestine qui représente une atteinte à la loi¹⁴⁶⁰.

D'une manière générale, quelle que soit l'infraction à l'encontre de la sûreté commise par l'armateur, si le juge estime qu'il s'agit d'une infraction terroriste, la peine initialement prévue pour l'infraction sera multipliée par 10 tel qu'en dispose l'article 8 de la loi 2003-75 du 10 décembre 2003 relative au soutien des efforts internationaux de lutte contre le terrorisme et à la répression du blanchissement d'argent¹⁴⁶¹. Aucun cas de « terrorisme maritime » n'a été examiné par le juge national pour le moment.

Contrairement à ce qui est prévu sur le plan civil, en matière disciplinaire et pénale, l'équipage répond de ses propres actes et négligences (B).

B) La responsabilité disciplinaire et pénale de l'équipage:

Certaines dispositions visent la responsabilité disciplinaire et pénale du seul capitaine au vu, certainement, de la mission de commandement qui lui revient (a). Pour le reste de l'équipage quelque soit la tâche pour laquelle ils sont engagés, ce sont les mêmes dispositions qui s'appliquent (b).

a) La responsabilité disciplinaire et pénale du capitaine

La réglementation disciplinaire relative au capitaine a pour objet de définir les manquements dans l'accomplissement des devoirs d'ordre essentiellement professionnel imposés au

1457 Articles 38 à 44 de la loi n° 2004-6 du 20 janvier 2004, op. cit.

1458 Article 53 de la loi n° 2004-6 du 20 janvier 2004, op. cit.

1459 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

1460 Sur l'immigration clandestine, voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

1461 Op. cit.

capitaine (1). Sa responsabilité pénale peut être recherchée en cas d'infraction touchant la police intérieure du navire et en cas d'infraction aux règles de navigation en mer (2). Ne seront retenus dans le cadre de cette analyse que les infractions ou les manquements liés à la sécurité ou à la sûreté en mer.

1) La responsabilité disciplinaire du capitaine:

Diverses dispositions responsabilisent le capitaine dans le cadre de son travail.

- Responsable de la discipline et de l'ordre à bord, le capitaine doit porter sur un registre spécial toutes les infractions à la loi commises par l'équipage¹⁴⁶² ce qui permettra à la justice d'avoir lieu, une fois le marin qui a transgressé la loi est à terre. La défaillance à cette tâche entraîne, sauf cas de force majeure, un emprisonnement de 15 jours et une amende de quatre dinars huit cents millimes ou l'une de ces deux peines¹⁴⁶³.

- Abandonner un navire équivaut à mettre en péril la sécurité et la sûreté à la fois. Pourtant l'article 29 du CDPM ne sanctionne le capitaine qui a commis l'abandon que d'un an d'emprisonnement si le navire était « en sûreté dans un port » et de deux ans s'il se trouvait en mer. La recherche jurisprudentielle en la matière n'a pas été fructueuse s'agissant des navires de commerce. Mais concernant les navires de pêche, le juge a déjà eu l'occasion de statuer à plusieurs reprises¹⁴⁶⁴. La sanction prévue par l'article a été prononcée dans l'affaire du navire « Saloua »¹⁴⁶⁵ et du navire « Tajerouine »¹⁴⁶⁶.

- De son côté, l'article 30 sanctionne le manquement au devoir de conduite du navire d'une amende de 500 DT. Le capitaine d'un navire portant pavillon égyptien a été condamné à cette peine pour avoir failli à son devoir de commandement, ce qui a causé des dommages légers pour l'infrastructure du port de Radès¹⁴⁶⁷.

- L'article 37 du CDPM sanctionne l'usurpation de l'exercice du commandement à bord d'une amende de 200 DT et d'un emprisonnement de 6 mois ou de l'une des deux peines.

1462 Article 51 du CCM, op. cit.

1463 Article 56 du CCM, op. cit.

1464 Entretien avec Me A. REBHI, op. cit.

1465 Décision n° 54672 du 12 mars 2010 du tribunal de première instance de Tunis.

1466 Décision n° 67352 du 17 juin 2011 du tribunal de première instance de Tunis.

1467 Décision n° 5321 du 1er février 2010 du tribunal de première instance de Tunis.

- Enfin, l'article 48 du CDPM dispose qu' : « Est puni d'un emprisonnement de six mois tout capitaine qui s'est trouvé en état d'ivresse à bord de son navire... Le double de peine est prononcé contre tout capitaine qui s'enivre habituellement... ». Il importe peu que l'état d'ivresse ait eu lieu pendant le service ou pendant le temps du repos du capitaine car dans tous les cas, la sécurité du navire peut être en danger. Cela étant le juge n'a prévu le maximum de peine que lorsque le capitaine se trouvait en état d'ivresse pendant son temps de travail¹⁴⁶⁸. Ceci a été le cas, à titre d'exemple, dans une décision rendue par le tribunal de première instance de Sfax en novembre 2008. Dans les faits le navire conduit par un capitaine en état d'ivresse a percuté un navire de pêche dans les eaux territoriales ce qui a causé des dommages matériels conséquents¹⁴⁶⁹.

2) La responsabilité pénale du capitaine:

Responsable de la mise en oeuvre des mesures de sûreté à bord du navire, le capitaine qui transgresse cette responsabilité en commettant un acte de fraude ou de contrebande de nature à entraîner une condamnation pénale pour l'armateur est puni d'un emprisonnement de six mois¹⁴⁷⁰. La peine est de dix ans de travaux forcés si le capitaine détourne à son profit le navire dans une intention criminelle ou le détruit en tout ou en partie¹⁴⁷¹. La peine capitale est prévue s'il s'empare d'un navire par violence ou fraude¹⁴⁷².

Dans le même registre, si le capitaine détruit ou échoue volontairement le navire, il est puni en application des articles 304 à 307 du code pénal qui prévoient une peine d'emprisonnement allant de 3 à 20 ans et une amende allant de 1000 à 2000 DT¹⁴⁷³. Ces dispositions, en harmonie avec le niveau de sûreté exigé par les nouvelles conjonctures internationales, n'ont pas encore été mises en oeuvre par le juge national.

S'agissant de l'immigration clandestine, le capitaine qui embarque un passager clandestin est passible d'une amende de 600 DT et d'un emprisonnement d'un an ou de l'une des deux peines en application de l'article 86 alinéa 3 du CDPM, lequel a été évoqué à plusieurs reprises devant le juge national. Ainsi, le capitaine d'une embarcation en route vers l'Italie et qui transportait des clandestins a été condamné par le juge du tribunal de première instance de Sfax aux deux peines prévues par l'article. L'embarcation a été repérée par le personnel

1468 Entretien avec Me A. REBHI, op. cit.

1469 Décision n° 54183 du 13 novembre 2008 du tribunal de première instance de Sfax.

1470 Article 38 du CDPM, op. cit.

1471 Article 39 du CDPM, op. cit.

1472 Article 93 du CDPM, op. cit.

1473 Article 78 du CDPM, op. cit.

navigant de la douane qui a remis le capitaine aux autorités judiciaires¹⁴⁷⁴.

Sa responsabilité pénale en matière de sûreté couvrant également la marchandise, le capitaine qui détruit frauduleusement la totalité ou une partie de la cargaison encourt une peine de dix ans de travaux forcés¹⁴⁷⁵. Il en est de même s'il a vendu la marchandise pour son propre compte¹⁴⁷⁶. La recherche jurisprudentielle en l'occurrence n'a pas abouti.

Enfin, lorsque une infraction à l'ordre ou à la sûreté est commise par une autre personne et que le capitaine refuse d'accomplir les formalités administratives à sa charge dans de pareils cas et d'assurer le transport du prévenu aux autorités compétentes, il encourt une peine de 700 DT¹⁴⁷⁷. S'il y a eu évasion ou complicité, les articles 146 à 149 du code pénal s'appliquent. Ceux-ci prévoient une peine d'emprisonnement allant de 1 à 5 ans selon le cas. Ces dispositions ont eu à s'appliquer dans une affaire examinée par le juge de première instance de Tunis. Dans les faits, un navire a pris feu pendant son escale dans le port de la Goulette. A l'origine de l'incident un acte délibéré d'un marin avec l'assentiment du capitaine. Le juge a été saisi suite à une demande de l'armateur. Le capitaine a été inculpé pour complicité. Une peine de 3 ans d'emprisonnement a été prononcée à son encontre¹⁴⁷⁸.

Le niveau des sanctions s'affaiblit considérablement s'agissant des infractions aux règles de sécurité. Ainsi, si le capitaine ne se conforme pas aux dispositions du CTM notamment en ce qui concerne les conditions de vie et de travail des marins, il sera puni d'une amende de 300 DT pour chacune des infractions constatées¹⁴⁷⁹. Rappelons le, il s'agit là de la même peine prévue à l'encontre de l'armateur pour la même infraction. Les mêmes remarques précédemment évoquées sont, encore une fois, valables. Le montant de la peine semble dérisoire en comparaison avec les dommages que pourrait causer un équipage travaillant et vivant dans des conditions non convenables et en comparaison avec ce que prévoit certaines législations étrangères en la matière¹⁴⁸⁰.

Responsable direct de la sécurité et de la santé des marins, le capitaine qui abandonne à terre un marin malade ou blessé sans lui procurer les moyens de se soigner est puni d'une amende

1474 Décision n° 32683 du 3 avril 2010 du tribunal de première instance de Sfax.

1475 Article 39 du CDPM, op. cit.

1476 Article 40 du CDPM, op. cit.

1477 Article 58 du CDPM, op. cit.

1478 Décision n° 56821 du 15 décembre 2009 du tribunal de première instance de Tunis.

1479 Article 96, alinéa 2 du CDPM, op. cit.

1480 A titre d'exemple, le législateur français a prévu une amende de 3750€ pour la même infraction. Voir article 69, alinéa 2 du code disciplinaire et pénal français, édition annotée et commentée par J-Ph. BLOCH, éditions du Puits fleuri, 1997.

de 300 DT et d'un emprisonnement de 3 mois ou de l'une des deux peines¹⁴⁸¹. On regrettera à cet égard que le juge national n'ait pris en considération que l'amende en écartant la possibilité d'emprisonner le capitaine lorsque celui-ci a abandonné un marin atteint d'une grippe au port de Gênes avant de reprendre route vers la Turquie. Le juge a estimé que les conséquences de cette infraction sur l'état de santé du marin n'était pas telles qu'il faudrait priver le capitaine de sa liberté¹⁴⁸². On estime que ce jugement ne reflète pas l'importance que doit accorder le capitaine et aussi l'armateur à l'état de santé des marins. Dans le même registre, celui de la sécurité et de la santé des personnes, lorsque le capitaine ne prête pas assistance à toute personne trouvée en danger, il est passible d'une peine d'emprisonnement de 5 ans et d'une amende de 1000 DT ou de l'une des deux peines, si cette assistance ne mettait pas en danger sérieux le navire ou l'équipage¹⁴⁸³.

En matière de sécurité du navire, l'article 79 qui concerne le manquement aux règles prescrites pour prévenir l'abordage sanctionne le capitaine d'une amende de 200 DT et d'un emprisonnement de trois mois ou de l'une des deux sanctions. Si ce manquement a conduit à un échouement ou abordage ou à une avarie grave, l'amende sera augmentée à 300 DT et l'emprisonnement à six mois¹⁴⁸⁴. Lorsqu'on pense à l'importance des dégâts matériels et humains que pourrait générer un abordage ou un échouement on ne peut que qualifier l'amende prévue de minime surtout qu'elle peut ne pas être cumulée avec la peine de prison prévue. Responsable de la sécurité du navire, lorsque celui-ci est en danger et qu'il décide de l'abandonner sans l'avis de ses officiers, le capitaine encourt un emprisonnement de six mois¹⁴⁸⁵. S'il décide d'abandonner le navire sans organiser le sauvetage de l'équipage, le capitaine encourt une peine d'emprisonnement de deux ans¹⁴⁸⁶. On remarquera ici que le législateur n'a pas prévu d'amendes pour ce type d'infraction. Seules des peines privatives de liberté sont prévues malgré l'importance des pertes financières pour l'armateur et le chargeur que peut causer un abandon du navire. Certains estiment que les peines d'emprisonnement importantes sont plus à même de dissuader le capitaine à abandonner le navire dont il a le commandement; c'est peut être la raison pour laquelle la recherche jurisprudentielle en la matière a été vaine¹⁴⁸⁷.

1481 Article 60 du CDPM, op. cit.

1482 Arrêt de la Cour d'appel de Tunis n° 147 du 12 juin 2007.

1483 Article 82 du CDPM, op. cit.

1484 Article 80, premier alinéa du CDPM, op. cit.

1485 Article 84 du CDPM, op. cit.

1486 Article 85 du CDPM, op. cit.

1487 Entretien avec Me A. REBHI, op. cit.

D'une manière générale et afin d'insister sur le caractère capital du respect des règles de sécurité, le législateur devrait revoir à la hausse plusieurs de ces peines. Cette remarque est elle valable s'agissant des peines prévues en matière de responsabilité disciplinaire et pénale des marins (b)?

b) La responsabilité disciplinaire et pénale des marins:

L'équipage est composé, outre le capitaine, de tous les salariés engagés par l'armateur et liés à lui par un contrat d'engagement maritime¹⁴⁸⁸. Les marins sont responsables de l'exécution de toutes les mesures de sécurité et de sûreté qui leur incombent en application de la législation en vigueur au risque d'engager leur responsabilité disciplinaire (1) ou pénale (2).

1) La responsabilité disciplinaire de l'équipage:

Toute négligence, défaut de vigilance ou tout autre manquement dans le cadre de son travail ayant causé un échouement, une avarie ou un abordage à un navire fait subir au marin une amende de 200 DT et un emprisonnement de trois mois ou l'une des deux peines¹⁴⁸⁹. La peine n'est que de 300 DT si la négligence du marin a conduit à une avarie d'un appareil du navire¹⁴⁹⁰. Enfin, la peine est portée au double si la négligence du marin a conduit à l'innavigabilité absolue d'un navire ou encore à des blessures ou encore au décès d'une ou de plusieurs personnes. Au risque de se répéter quant à l'évaluation des peines prévues par le législateur, nous estimons dérisoire la nature de la peine en comparaison avec la gravité des dégâts que peuvent avoir ces événements même si elles avoisinent les peines prévues par d'autres législateurs en la matière¹⁴⁹¹. Mais nous estimons que la faiblesse de la peine est due au fait que le législateur ait pris en considération la très probable insolvabilité du marin si la loi prévoyait des peines conséquentes. Cela étant, les peines s'aggravent sensiblement lorsque la négligence du marin conduit à des dommages corporels¹⁴⁹². S'il en résulte un accident grave pour une ou plusieurs personnes, la peine est portée à 5 ans d'emprisonnement et à 10 ans de

1488 A. VIALARD: « Droit maritime », op. cit, p 181.

1489 Article 81 premier alinéa du CDPM, op. cit.

1490 Article 88 premier alinéa du CDPM, op. cit.

1491 A titre d'exemple l'article 82 du code disciplinaire et pénal français (op. cit) sanctionne l'auteur de l'infraction de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^{ème} classe (750 €) et de l'amende prévue pour les contraventions de la 5^{ème} classe (1500€) si la négligence a pour conséquence l'innavigabilité du navire, ou la perte de la cargaison.

1492 Contrairement à ce que prévoit le législateur français qui ne sanctionne que d'une amende de 1500€ les blessures corporelles ou la mort d'une ou plusieurs personnes dues à la négligence du marin.

travaux forcés¹⁴⁹³. Le juge a eu l'occasion d'examiner des affaires où la négligence ou le manquement du marin a conduit à des dommages et a estimé que « sur la base du manquement du marin à son devoir de surveillance qui a conduit à l'avarie de la machine, il sera redevable de la somme de 300 DT à l'armateur »¹⁴⁹⁴. Dans les faits, le marin inculpé a failli à son devoir d'entretien d'un appareil de la machine du navire.

Par ailleurs, l'absence irrégulière de son poste entraîne à tout marin affecté à un poste de garde ou de sécurité une sanction de six mois d'emprisonnement¹⁴⁹⁵. En confrontant ces dispositions à l'article 11 de la Déclaration universelle des droits de l'Homme et du citoyen¹⁴⁹⁶ on se retrouve devant une illogique juridique. En effet, l'article 11 alinéa 2 de la Déclaration dispose que « nul ne sera condamné pour des actions ou omissions qui au moment où elles ont été commises ne constituaient pas un acte délictueux d'après le droit national ou international ». L'absence d'un lieu de travail ne constitue pas selon la législation nationale un délit géré par le droit pénal. L'article 28 CDPM le qualifie pourtant ainsi. Ceci est dû à notre avis à l'importance des engagements économiques dont dépend le départ du navire à l'heure. D'ailleurs, la même qualification est prévue pour cette infraction en droit comparé¹⁴⁹⁷.

D'autres faits commis à bord et susceptibles de nuire au fonctionnement du navire ou à l'ordre à bord sont sanctionnés par la loi. Il en est ainsi du refus d'obéir au commandement dans le cadre de son travail¹⁴⁹⁸, de l'ivresse pendant le quart¹⁴⁹⁹, ou encore de la violence commise à bord¹⁵⁰⁰. Dans une affaire examinée par le juge de première instance de Tunis il a été noté que « Vu que l'ivresse conduit à la perte de conscience et empêche, de ce fait, le marin d'accomplir la mission pour laquelle il était engagé... » le marin est condamné à une peine d'emprisonnement de 6 mois. Dans les faits, un officier chargé du quart a failli à son devoir de veille du fait de l'état d'ivresse dans lequel il se trouvait et qui a conduit au heurt d'un autre navire ce qui a généré des pertes matérielles pour les deux bâtiments entrés en collision¹⁵⁰¹.

1493 Article 88 alinéas 2 et 3 du CDPM, op. cit.

1494 Décision n° 6382 du 5 février 2007 du Tribunal de première instance de Tunis.

1495 Article 28 du CDPM, op. cit.

1496 Signée le 10 décembre 1948. Sur le vote et le contenu de la déclaration universelle des droits de l'homme, voir: G. LEBRETON: « Libertés publiques et droits de l'Homme », Éditions Dalloz, Paris, 8^{ème} édition, p 124 et suivantes.

1497 Voir article 39 du code disciplinaire et pénal maritime français, op. cit.

1498 Ce qui entraîne en application de l'article 51 du CDPM (op. cit) une peine d'emprisonnement de six mois.

1499 L'auteur de cette infraction encourt six mois d'emprisonnement. Voir article 48 premier alinéa du CDPM, op. cit.

1500 Une amende de 700 DT et un emprisonnement de 5 ans sont prévus pour le marin ayant commis une violence à bord. Si la violence a conduit à une mutilation ou à une maladie permanente, la peine prévue est les travaux forcés pendant 10 ans. Voir article 50 du CDPM, op. cit.

1501 Décision n° 5673 du 3 février 2004 du tribunal de première instance de Sfax.

D'une manière générale, toute faute de nature à nuire à la sécurité du navire est considérée comme étant une faute grave contre la discipline¹⁵⁰² et entraîne une peine de six mois d'emprisonnement¹⁵⁰³. D'autres fautes ayant rapport avec la sécurité ou la sûreté du navire ont la qualification d'infractions pénales (2).

2) La responsabilité pénale:

La responsabilité pénale du marin est engagée lorsqu'il commet une infraction qui affecte la sûreté ou la sécurité du navire ou des personnes. Cela étant, l'importance des peines prévues diffèrent notablement selon qu'il s'agisse d'infraction à la sûreté ou d'infraction à la sécurité. Ainsi, s'il n'est puni que d'une amende de 100 DT et d'un emprisonnement de deux ans ou de l'une de ces deux peines lorsqu'il détériore ou vend un objet utile à la navigation ou à la sécurité du navire¹⁵⁰⁴ et qu'il n'encourt qu'une amende de 700 DT lorsqu'il prend indûment le commandement d'un navire¹⁵⁰⁵, la valeur des peines est clairement renforcée lorsque l'infraction touche à la sûreté. Ainsi, si le marin participe au crime commis par le capitaine et consistant à s'emparer du navire par violence ou fraude, il sera puni de la peine de travaux forcés à perpétuité¹⁵⁰⁶. Dans le cas où il livre ce navire à l'ennemi, il est puni de la peine de mort¹⁵⁰⁷. Lorsqu'il perd ou détruit volontairement et dans une intention criminelle un navire, le marin encourt une peine d'emprisonnement de 5 ans et une amende de 3000 DT¹⁵⁰⁸. On remarquera qu'au même titre que les peines prévues pour les infractions de sûreté commises par l'armateur ou le capitaine, les peines qu'encourt le marin pour atteinte à la sûreté sont assez conséquentes. Ceci a certainement pour origine l'importance qu'accorde le législateur à la sécurité et à l'ordre publics.

Pour ce qui est de la sûreté des personnes, l'article 43 qui concerne l'emploi de substances toxiques mélangées aux vivres ou boissons dispose que lorsqu'un marin altère les vivres en y mélangeant des substances toxiques, il encourt une peine de 5 ans d'emprisonnement¹⁵⁰⁹. S'il s'en suit une maladie pour un membre de l'équipage, la peine est fixée à 10 ans de travaux

1502 Article 9 du CDPM, op. cit.

1503 Article 56 premier alinéa du CDPM, op. cit.

1504 Article 41 du CDPM, op. cit.

1505 Article 37, deuxième alinéa du CDPM, op. cit.

1506 Article 93 du CDPM, op. cit.

1507 Article 94 du CDPM, op. cit.

1508 Article 78 du CDPM, op. cit.

1509 Article 43, alinéa 2 du CDPM, op. cit.

forcés¹⁵¹⁰. En cas de mort, l'auteur du crime encourt 20 ans de travaux forcés¹⁵¹¹. Dans le même registre, lorsqu'il est impliqué dans « un complot ou dans un attentat contre la sûreté, la liberté ou l'autorité du capitaine » le marin est puni d'un emprisonnement de 10 ans s'il s'agit d'un officier ou d'un maître et de 5 ans pour les autres marins¹⁵¹².

Le juge tunisien n'a pas encore eu à statuer pour des affaires impliquant un marin et affectant de cette manière la sûreté sauf pour ce qui est de l'immigration de passagers illégaux. En la matière le législateur prévoit une amende de 300 DT portée au double en cas de récidive à l'encontre du marin qui favorise l'embarquement ou le débarquement d'un passager clandestin¹⁵¹³. L'amende a été prononcée à quelques reprises par le juge national notamment à l'encontre de marins embarqués pour une traversée liant la Tunisie à la rive sud de l'Europe¹⁵¹⁴. Les déficiences du facteur humain ne créent pas de risque uniquement pour le navire, la marchandise ou les personnes. Elles atteignent également l'environnement naturel et engagent la responsabilité des auteurs de ces déficiences (Section 2).

1510 Op. cit.

1511 Article 43, dernier alinéa du CDPM, op. cit..

1512 Article 55 CDPM, op. cit.

1513 Article 76 du CDPM, op. cit.

1514 C'est le cas de la décision n° 24572 du 13 avril 2009 du tribunal de première instance de Tunis.

Section 2 : La responsabilité pour pollution :

La concurrence effrénée qui caractérise l'organisation actuelle du transport maritime conduit le marché du transport non seulement à des infractions systématiques à la législation du travail mais aussi à un irrespect complet de la sécurité de l'environnement. Ce domaine est largement régi par les conventions internationales qui prévoient des mécanismes de responsabilité pour les pollutions causées ou provenant des navires. La pollution peut être causée par une infinité de substances. Au vu des objectifs de ce travail, seules la pollution par hydrocarbures (Paragraphe 1) et par substances nocives et potentiellement dangereuses (Paragraphe 2) seront étudiées.

Paragraphe 1 : La responsabilité pour pollution par hydrocarbures :

La prévention de la pollution par hydrocarbures est organisée par la convention MARPOL¹⁵¹⁵ qui interdit tout rejet d'hydrocarbures dans une zone de 50 milles marins à partir des côtes, ainsi que dans toute zone sensible. Mais lorsque la pollution a effectivement eu lieu, il n'est plus question de prévention mais bien de réparation et d'indemnisation des victimes de la pollution à la charge du responsable civil (A) et de sanctions pénales à l'encontre de l'auteur de l'infraction (B).

A) La responsabilité civile:

Le transport pétrolier est le premier segment, en termes de volumes d'échanges, du secteur du transport maritime de marchandises dans le monde. Ce type de transport constitue un risque pour l'environnement lié à la possibilité du déversement accidentel en mer. Trois conventions adoptées sous l'égide de l'OMI organisent l'indemnisation des dommages résultant de pollutions marines par hydrocarbures. Il s'agit de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures de 1969, (dite convention CLC)¹⁵¹⁶ modifiée par un protocole de 1992¹⁵¹⁷ (a), de la convention internationale

1515 Op. cit.

1516 Entrée en vigueur en Tunisie en application de la loi n° 76-13 du 21 janvier 1976, autorisant l'adhésion de la Tunisie à la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, JORT du 20 au 23 janvier 1976, p 163.

1517 Entré en vigueur en Tunisie en application de la loi n° 96-97 du 18 novembre 1996, autorisant l'adhésion de la République tunisienne au protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, JORT du 22 novembre 1996, p 2319.

portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (convention FIPOL) de 1971¹⁵¹⁸ modifiée par le protocole de 1992¹⁵¹⁹ (b) et de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soutes (c)¹⁵²⁰.

a) La convention CLC¹⁵²¹:

La convention vise les dommages générés par la pollution du territoire, de la mer territoriale ou de la zone économique exclusive d'un État partie¹⁵²². Elle canalise toute la responsabilité en matière de pollution par hydrocarbures sur le propriétaire du navire¹⁵²³. Ni le chargeur, ni l'affrèteur, ni le propriétaire de la cargaison ne peuvent être recherchés par les victimes des dommages dus à la pollution. Il s'agit d'une responsabilité objective, dont le propriétaire ne peut s'exonérer que dans des cas exceptionnels tels que l'acte de guerre, l'insurrection et le dommage résultant en totalité de la négligence des autorités publiques chargées de la circulation maritime¹⁵²⁴. Lorsque sa responsabilité est établie, le propriétaire du navire doit réparer les dommages survenus et verser des indemnités aux victimes de la pollution.

En contrepartie de la responsabilité objective qui pèse sur lui, le propriétaire du navire est en droit de limiter sa responsabilité, en fonction du tonnage du navire¹⁵²⁵. Afin de bénéficier de cette limitation, le propriétaire doit créer un fonds s'élevant à la limite de sa responsabilité auprès du tribunal soit par le dépôt de la somme, soit par la présentation d'une garantie bancaire¹⁵²⁶. L'éventuelle importance des sommes que devrait le propriétaire fait qu'il lui revient de souscrire à une assurance ou à toute autre garantie financière pour couvrir sa responsabilité pour dommage de pollution chaque fois qu'il a à transporter 2000 tonnes ou plus d'hydrocarbures¹⁵²⁷. Toutefois, la limite maximale de la responsabilité du propriétaire du

1518 Entrée en vigueur en Tunisie en application de la loi n° 76-16 du 21 janvier 1976, autorisant l'adhésion de la Tunisie à la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation des dommages dus à la pollution par hydrocarbures, JORT du 20 au 23 janvier 1976, p 164.

1519 En application de la loi n° 96-98 du 18 novembre 1996, autorisant l'adhésion de la République tunisienne au protocole de 1992 modifiant la convention internationale de 1971 portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures, JORT du 22 novembre 1996, p 2319.

1520 Signée à Londres le 23 mars 2001 et entrée en vigueur le 21 novembre 2008. Elle est ratifiée par la Tunisie en application de la loi n° 2010-67 du 28 décembre 2010, portant approbation de l'adhésion de la République tunisienne à la convention internationale de 2001 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures de soute, JORT du 31 décembre 2010, p 3888.

1521 Le texte de la convention est publié par le DMF, 1970, p 746.

1522 Article II de la convention CLC telle que modifiée par le protocole de 1992, op. cit.

1523 Voir article III. 1 de la convention CLC telle que modifiée par le protocole de 1992, op. cit.

1524 Article III. 2 de la convention CLC telle que modifiée par le protocole de 1992, op. cit.

1525 Voir article V de la convention CLC telle que modifiée par le protocole de 1992, op. cit.

1526 Article V. 3 de la convention CLC telle que modifiée par le protocole de 1992, op. cit.

1527 Article VII. 1 de la convention CLC telle que modifiée par le protocole de 1992, op. cit.

navire tel que fixée par la convention CLC a une certaine limite¹⁵²⁸ et les indemnités dues au titre de cette convention sont bien loin de couvrir le coût réel des pollutions d'où la nécessité de créer le fonds FIPOL (b).

b) La convention FIPOL¹⁵²⁹:

Un deuxième niveau de responsabilité a été défini par la convention internationale portant création d'un fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, la convention FIPOL. Il s'agit d'une prolongation de CLC. Toutes les deux sont « en relation d'étroite complémentarité et forment un bloc unitaire bien que soit cependant admise la possibilité pour les États d'être uniquement membres de la convention de Bruxelles sur la responsabilité civile »¹⁵³⁰. Le FIPOL constitue donc le second stade d'indemnisation des victimes d'une pollution. Il intervient en cas de défaillance du propriétaire du navire ou après épuisement du plafond de la responsabilité de celui-ci¹⁵³¹.

Le montant maximal des indemnités versées par le fonds tel que fixé par le protocole de 1992 est de 135 millions de DTS¹⁵³² (soit approximativement 250 millions d'euros) jusqu'en 1er novembre 2003, date de modification du protocole qui a porté le montant d'indemnisation à 203 millions de DTS (soit approximativement 235 millions d'euros)¹⁵³³. Ce montant maximal comprend la somme effectivement versée par le propriétaire du navire ou son assureur en vertu de la convention CLC. Les dépenses indemnifiables par le fonds doivent effectivement avoir été encourues et causées par la contamination. Il s'agira généralement des frais résultant des opérations de nettoyage et des dommages à des biens. Il peut aussi s'agir de préjudices économiques consécutifs à la pollution tels que la perte d'exploitation. Certains avaient noté qu'« il convient certes, de constater l'amélioration qu'apportent les derniers protocoles au système d'indemnisation. Mais même ainsi, certaines catastrophes majeures risquent d'échapper aux limites prévues et de dépasser le plafond¹⁵³⁴ ». C'est pour cette raison que la doctrine avait suggéré la mise en place d'un système d'indemnisation illimité

1528 Le propriétaire répond des dommages de pollution jusqu'à 133 DTS (Droits de tirage spéciaux) (environ 160 euros) par tonneau de jauge.

1529 Texte in « La responsabilité civile et l'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures: textes des Conventions de 1992 et du protocole portant création du Fonds complémentaire » éditions FIPOL, 2005.

1530 L. LUCCHINI: « Le renforcement du dispositif conventionnel de la lutte contre la pollution des mers », J.D.I, 1974, p 781.

1531 Voir article 4.1 de la convention FIPOL telle que modifiée par le protocole de 1992, op. cit.

1532 La somme n'était que de 13 millions de DTS en application de la convention FIPOL de 1971.

1533 Voir article 4.4 de la convention FIPOL telle que modifiée par le protocole de 1992, op. cit.

1534 A. KISS, J-P. BEURIER: « Droit international de l'environnement », éditions Pedone, 2010, p 130.

permettant une réparation adéquate des préjudices et une indemnisation équitable des victimes¹⁵³⁵.

De son côté, la Commission européenne avait proposé de relever d'une manière notable le plafond d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures dans les eaux européennes par la création d'un fonds régional, le fonds COPE¹⁵³⁶. Il était prévu que le plafond d'indemnisation atteigne un milliard d'euros. Le refus du projet par le Conseil européen n'a pas permis au fonds de voir le jour mais la proposition de la Commission fut à l'origine de l'adoption en mai 2003 d'un Protocole à la convention FIPOL instaurant un fonds complémentaire d'indemnisation dont l'adhésion ouverte à toutes les parties à la convention FIPOL est facultative¹⁵³⁷. Le plafond d'indemnisation est désormais fixé à 750 millions de DTS (870 millions d'euros approximativement)¹⁵³⁸.

Le FIPOL en tant qu'organisation internationale a pour mission de collecter les contributions des États contractants, de gérer les fonds reçus et de régler les indemnités en cas de pollution. En pratique, chaque État partie perçoit une taxe parafiscale prélevée sur chaque tonne de produit pétrolier reçue ou déchargée dans les ports de cet État¹⁵³⁹. De ce fait, c'est l'industrie pétrolière qui finance de manière indirecte le fonds. Le FIPOL constitue en quelque sorte une forme d'instrument de responsabilisation des sociétés pétrolières en tant qu'affréteurs. Sachant que le FIPOL prend à sa charge 55% du total des indemnités versées aux victimes, il s'avère que l'industrie pétrolière est plus redevable que le propriétaire du navire en termes financiers¹⁵⁴⁰.

Le système d'indemnisation actuel présente à notre sens, deux grandes carences: La prise en compte lacunaire du dommage à l'environnement et la canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire.

1535 Antoine VIALARD avait imaginé un système d'indemnisation illimitée que permettrait une modification de la convention du FIPOL permettant de créer ce qu'il appelle le FIIPOL lors de son intervention à l'AFDM intitulée: « Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures » in DMF, avril 2003, p 435 et suivantes.

1536 Voir proposition de règlement du parlement européen et du conseil relative à la mise en place d'u Fonds d'indemnisation pour ls dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes: COM 2002/0313/final- COD 2000/0326.

1537 La Tunisie n'y a aps adhéré.

1538 Voir à ce propos: M. NESTEROWICZ: « An economic analysis of compensation of oil pollution damage: recent developments in respect of international oil pollution compensation Funds », Journal of maritime law and commerce, octobre 2006, p 4 et suivantes.

1539 Voir article 10 de la convention de FIPOL telle que modifiée par le protocole de 1992 Sur le fonctionnement du FIPOL, voir par exemple: M. JACOBSON: « L'expérience française du FIPOL », DMF, décembre 2007, p 968 et suivantes.

1540 La liste des sinistres dont le FIPOL a eu à connaître (publiée sur le site internet du FIPOL: www.iopcfund.org) ne contient aucune mention de la Tunisie ni comme étant l'État du pavillon du navire impliqué dans le sinistre ni même comme étant le lieu de survenance du sinistre.

- Les deux conventions, CLC et FIPOL, incluent dans les préjudices indemnisables, dans une certaine mesure, les dommages causés à l'environnement. Mais la définition de ces dommages est restrictive. « Les indemnités versées au titre de l'altération de l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état qui ont été effectivement prises ou qui le seront »¹⁵⁴¹. Le manuel sur les demandes d'indemnisation présentées au FIPOL publié en 2008 rappelle cette disposition en soulignant que les demandes d'indemnisation au titre de l'altération de l'environnement ne sont acceptées que si le demandeur a subi un préjudice économique qui peut être quantifié en termes monétaires. Il ajoute, toutefois, qu'une « participation au coûts des études de suivi écologiques est possible »¹⁵⁴² mais à condition que ces études se rapportent à un dommage relevant de la définition du dommage contenue dans la convention CLC¹⁵⁴³. La prise en compte des dommages à l'environnement par ces conventions est donc toute relative. Au vue de cette relativité, il nous serait très difficile de dire que ces conventions permettent de réparer les préjudices écologiques.

- L'autre grande lacune du système actuel de la responsabilité en matière de pollution par les hydrocarbures, à notre sens, est qu'il ne fait pas place à la responsabilité individuelle des affréteurs ou chargeurs du navire. Même si la canalisation de la responsabilité présente certains avantages dont notamment l'identification facile du responsable par les victimes¹⁵⁴⁴, elle contient, tout de même, une injustice dans le sens où les chargeurs sont exempts de toute charge de responsabilité. Bien que leurs marchandises constituent un risque avéré pour l'environnement, rien dans le système n'incite ces derniers à opter pour une flotte de qualité. C'est pourquoi la doctrine appelle à responsabiliser le chargeur en sa qualité de propriétaire de la marchandise transportée et par laquelle la pollution est concrètement opérée. « La meilleure façon de stimuler la vigilance des affréteurs et de renforcer leurs contrôles n'est-elle pas d'abroger la règle qui empêche de les poursuivre, c'est à dire la règle de canalisation de la responsabilité? »¹⁵⁴⁵. Ces lacunes ont-elles été évitées lors de la rédaction de la convention

1541 Article 1.6 de la convention CLC telle que modifiée par le protocole de 1992, op .cit.

1542 Il s'agit d'études nécessaires à l'établissement de la nature et de l'étendue du dommage causé à l'environnement par le déversement d'hydrocarbures.

1543 Manuel des demandes d'indemnisation, éditions FIPOL, décembre 2008, p 13.

1544 Sur les avantages de la canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire, voir: Ph. BOISSON: « La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article III (4) de la convention CLC? », DMF, septembre 2008, p 700.

1545 P. SIMON: « Propriété et pollution de la mer » in « Droit de propriété, économie et environnement. Les ressources marines », éditions DALLOZ, 2002, p 101. C'est également l'avis de J-J. LAVENUE dans son article « Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures? », in « Pollutions des mers: le problème de l'indemnisation et des sanctions », Rapports,

internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute (c)?

c) La convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute:

Elle couvre les hydrocarbures utilisés comme combustible de soute par les navires. Elle a comme objectif d'offrir une indemnisation adéquate aux victimes des pollutions provoquées par cette substance. Quoique moins importants en quantité que les hydrocarbures transportés par les pétroliers, ramenés au nombre important des navires qui sillonnent les mers tous les jours, les combustibles de soute constituent une menace pour l'environnement.

La convention est fidèle aux principes énoncés dans la convention CLC. Ainsi, la responsabilité civile pour pollution par les hydrocarbures de soute est une responsabilité objective du propriétaire du navire¹⁵⁴⁶. C'est également une responsabilité limitée¹⁵⁴⁷ dont le responsable peut s'exonérer dans certains cas énumérés par la convention tels que les événements de force majeure ou les faits intentionnels d'un tiers¹⁵⁴⁸. Le propriétaire du navire est, enfin, dans l'obligation de couvrir sa responsabilité par une assurance ce qui permettra aux victimes de la pollution d'avoir une action directe contre l'assureur¹⁵⁴⁹. Malgré toutes ces similitudes avec la convention CLC, la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute se distingue par la faveur accordée aux victimes de pouvoir se retourner contre d'autres personnes que le propriétaire du navire. L'article 1.3 qui définit le propriétaire du navire élargit cette définition et évoque « le propriétaire inscrit, l'affrèteur coque nue, l'armateur gérant et l'exploitant du navire » ce qui permet à la responsabilité d'être établie contre le vrai responsable s'il est l'une de ces personnes. Une réforme dans ce sens est vivement souhaitable pour la convention CLC, sans pour autant permettre de former des demandes de réparation contre les préposés ou mandataires du propriétaire comme le fait l'article 3 de cette convention. Comment peut-on

interventions, 5^{ème} conférence internationale de droit maritime. Le Pirée du 29 septembre au 2 octobre 2004, éditions ANT. N. SAKKOULAS, p 239 et suivantes.

1546 Article 3.1 de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, op. cit.

1547 Article 6 de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, op. cit. Contrairement à la convention CLC, aucun fonds de limitation spécial n'est créé. L'article 6 renvoie aux régimes de limitation internationaux ou nationaux existants.

1548 Articles 3.3 et 3.4 de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute

1549 Article 7 de la convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute, op. cit.

imaginer que le pilote, mandataire du propriétaire, puisse assumer la responsabilité et l'indemnisation dans un affaire de pollution de ce type? Probablement conscient de cette réalité, le juge tunisien, qui a déjà eu l'occasion de statuer sur des affaires de ce type malgré l'entrée en vigueur récente de la convention en Tunisie, n'a pas évoqué la possibilité de demander réparation aux préposés ou mandataire du propriétaire et a cherché à identifier le responsable parmi les personnes évoquées dans l'article 1.3. lors de deux affaires de la pollution du Golfe de Gabès dont les faits sont similaires. L'abordage entre deux bâtiments a conduit à une cassure de la soute de l'un des deux navires et a généré une pollution. Dans les deux cas, le juge a établi la responsabilité du propriétaire du navire qui avait aussi la qualité d'exploitant effectif¹⁵⁵⁰.

Qu'en est-il du dommage à l'environnement? L'article premier de la convention précise que les « indemnités versées au titre de l'altération à l'environnement autres que le manque à gagner dû à cette altération seront limitées au coût des mesures raisonnables de remise en état ». Au même titre que les conventions précédentes, le dommage à l'environnement en tant que bien commun n'est pas pris en considération. L'article apporte, toutefois, une nuance en ajoutant qu'est considéré comme dommage à l'environnement « le coût des mesures de sauvegarde et les autres préjudices causés par ces mesures »¹⁵⁵¹.

Le droit pénal apporte t-il une réponse aux lacunes de l'approche civiliste en matière de pollution par hydrocarbures (B)?

B) La responsabilité pénale:

Le droit pénal de l'environnement, qui serait est l'ensemble des dispositions répressives qui préviennent et sanctionnent la dégradation par l'Homme du milieu physique,¹⁵⁵² est prévu au niveau national, même si l'absence de règles spécifiques à la pollution par hydrocarbures est à déplorer (a). Par conséquent, les sanctions prévues restent en deça du souhaitable (b).

1550 Voir les décisions du tribunal de première instance de Gabès: n° 54730 du 10 juin 2011 et n° 54758 du 4 juillet 2011.

1551 Pour aller plus loin, voir: M-N. TSIMPLIS « A commentary on the bunker pollution convention 2001 », in « Pollutions des mers: le problème de l'indemnisation et des sanctions », op. cit, p 361 et suivantes. Voir également: Ph. BOISSON: « L'OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes », DMF, septembre 2001, p 659 et suivantes. En outre, plusieurs ouvrages et articles ont été consacrés à la question de responsabilité pour pollution par hydrocarbures. Pour aller plus loin, voir par exemple: K. LE COUVIOUR: « La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime », op. cit. Voir également: A. KISS, J-P. BEURIER: « Droit international de l'environnement », op. cit, p 446 et suivantes. Voir également: M. JACOBSON: « Le régime international d'indemnisation des victimes des marées noires en pleine mutation », DMF, 2004, p 793.

1552 J. LASSERRE CAPDEVILLE: " Sauvegarde de l'environnement et droit pénal", L'Harmattan, 2005, p 17.

a) Une législation à deux niveaux:

La répression des actes de pollution de la mer trouve son origine dans les conventions internationales (1) qui donnent les lignes directrices que devraient suivre les législations nationales afin d'identifier l'auteur de l'infraction et de définir les sanctions qui lui seront appliquées (2).

1) Les règles internationales:

Il revient aux États de définir les sanctions pénales imputables aux auteurs d'infractions d'une manière générale. Ces sanctions prévues doivent être suffisamment rigoureuses pour décourager les infractions tel qu'en dispose l'article 217 paragraphe 8 de la CMB¹⁵⁵³. Plus spécifiquement, en matière de pollution maritime, la convention MARPOL, sans pour autant se substituer à l'État, avance quelques indications sur le niveau souhaité des sanctions. Les États parties à la convention sont invités à instaurer dans leur système juridique national des sanctions qui s'en approchent. Celles-ci « doivent être par leur rigueur, de nature à décourager les contrevenants éventuels et d'une sévérité égale quelque soit l'endroit où l'infraction a été commise »¹⁵⁵⁴.

La lecture de ces dispositions laisse penser que les rédacteurs des deux conventions sont conscients de la gravité des conséquences d'une éventuelle pollution maritime pour les personnes et les biens et l'environnement. C'est pour cette raison que les sanctions doivent être en mesure de dissuader les auteurs de l'infraction. Seulement, les termes généraux dans lesquels elles sont formulées laissent la porte grande ouverte aux interprétations. Qu'est ce qu'une sanction « suffisamment rigoureuse » et « de nature à décourager les contrevenants éventuels »? La subjectivité apportée à la réponse de cette question est inévitable. Ce qui paraît dissuasif pour un législateur national pourrait paraître dérisoire pour un autre. L'exemple de la législation tunisienne en matière de répression de pollution maritime en comparaison avec d'autres systèmes nationaux confirme cette remarque. Avant d'établir cette comparaison, il conviendrait, tout d'abord, d'identifier la législation nationale en la matière. (2).

1553 Op. cit.

1554 Article 4 paragraphe 4 de la convention MARPOL, op. cit.

2) Une législation nationale non spécifique:

Les éléments de l'infraction de la pollution par hydrocarbures sont les mêmes que ceux de l'infraction de pollution par quelque substance que ce soit. Il n'existe pas non plus de moyens de constatation spécifiques¹⁵⁵⁵. En outre, la législation en la matière n'est pas spécifique à la pollution par hydrocarbures. Seront donc appliqués les textes pénalisant la pollution en mer d'une manière générale. Pourra donc être appliqué à ce type de pollution l'article 28 de la loi relative au domaine public maritime¹⁵⁵⁶, ou encore l'article 11 de la loi portant création de l'ANPE¹⁵⁵⁷, ou, enfin, l'article 158 du code des eaux applicable pour les pollutions en mer¹⁵⁵⁸. Le juge sera libre de fonder sa décision sur l'un de ces textes¹⁵⁵⁹.

Qui sera désigné comme étant l'auteur de l'infraction de pollution en application de ces textes? Même s'il n'existe pas de texte juridique national inculpant expressément le capitaine du navire, le responsable pénal d'un accident en mer est toujours le capitaine en vertu d'une ancienne tradition résumée dans l'adage « le capitaine est seul maître à bord après Dieu »¹⁵⁶⁰. Le juge tunisien a été fidèle à cette tradition, en l'absence d'un texte de loi spécifique. Chaque fois qu'une pollution a lieu, le juge désigne comme responsable pénal le capitaine du navire. Il en a été ainsi jugé lorsqu'un navire de commerce battant pavillon géorgien a été pris en flagrant délit de pollution maritime au large de Gabès. Dans les faits, le personnel de la douane a observé dans le sillage du navire une traînée d'hydrocarbures de quelques kilomètres de long. Le navire a été, à la suite de cela, dérouté vers le port de Gabès. Le capitaine avait allégué qu'il ne faisait qu'exécuter les ordres de l'armateur. Le juge l'a, tout de même, désigné comme étant le responsable pénal de la pollution¹⁵⁶¹. Les exemples similaires ne sont pas rares dans la jurisprudence tunisienne¹⁵⁶². A l'occasion de toute pollution, seul le capitaine du navire est inculqué alors qu'il n'est pas rare qu'il ne soit pas la partie ayant décidé de polluer. Dans ce sens, une évolution de la législation vers la recherche du vrai responsable de pollution serait souhaitable. L'armateur, le propriétaire du navire ou encore l'exploitant réel pourraient alors voir leur responsabilité pénale engagée, au cas par cas. Cette évolution de la législation a

1555 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

1556 Op. cit.

1557 Op. cit.

1558 Op. cit.

1559 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

1560 B. ESTIVAL: « Idées claires sur les marées noires », éditions Gerfaut, 2004, p 241.

1561 Décision n° 67568 du 15 novembre 2009 du tribunal de première instance de Gabès.

1562 Voir à titre d'exemple: Décision n° 4578 du 22 janvier 2008 du tribunal de première instance de Tunis et Arrêt n° 4 de la cour d'appel de Tunis du 3 janvier 2009.

réellement eu lieu en droit comparé¹⁵⁶³, nous y reviendrons.

b) Des sanctions non dissuasives:

Les sanctions pénales doivent traduire d'une manière claire la désapprobation des infractions de pollution et doivent, par conséquent, participer à la prévention de la pollution marine. C'est ce que préconisent la CMB et la convention MARPOL. Mais l'étude de la nature des sanctions prévues par le législateur tunisien laisse apparaître une toute autre réalité. Ces dernières se caractérisent, à notre sens, par leur faiblesse et leur incapacité certaine à dissuader les auteurs d'infractions. La « rigueur » et la « sévérité » demandées par les deux conventions n'ont visiblement pas été prises en considération par le législateur tunisien. Si le juge opte pour l'application de l'article 28 de la loi relative au domaine public maritime, l'auteur d'actes d'usurpation ou de dégradation affectant le domaine public maritime encourt au maximum une peine d'emprisonnement allant de 16 jours à une année et d'une amende allant de 100 DT à 50 000 DT ou de l'une des deux peines. Si le choix va pour l'article 11 de la loi portant création de l'ANPE, la même sanction sera prévue. Enfin, si le juge applique l'article 158 du code des eaux, l'auteur de l'infraction encourt une amende allant de 50 DT à 1000 DT et un emprisonnement de 6 jours à 6 mois ou l'une de ces deux peines. Les chiffres parlent d'eux mêmes, le niveau de sanction est très faible. C'est peut être pour cette raison que le juge n'a pas hésité, lors de la plus importante pollution ayant touché les côtes tunisiennes à l'occasion de l'affaire du navire marocain « Al Amine », à opter pour le maximum d'amende prévu par la loi, 50 000 DT¹⁵⁶⁴.

Une étude comparative avec la législation française en la matière confirme cette constatation. La mer française a été victime de plusieurs pollutions spectaculaires ces dernières années¹⁵⁶⁵ entraînant des manques de gain et des dommages environnementaux considérables, ce qui a poussé le législateur français à doter le pays d'une législation lourde en matière de sanctions. L'article L 218-20 du code de l'environnement français intégrant la loi du 3 mai 2001 relative à la répression des rejets polluants des navires¹⁵⁶⁶ permet de condamner le propriétaire, l'exploitant, le dirigeant de fait ou toute personne autre que le capitaine exerçant en droit ou en fait un pouvoir de contrôle ou de direction dans la gestion ou la marche du navire. La responsabilité pénale de l'armateur sera personnelle ou pour fait d'autrui. Au même titre que le

1563 A titre d'exemple, en droit français et en droit communautaire.

1564 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

1565 Telles que l'Erika et le Prestige.

1566 Loi n° 2001-380, JORF n° 104 du 4 mai 2001, p 7023.

capitaine, il est responsable de sa faute d'imprudence, de négligence ou de manquement à une obligation de prudence ou de sécurité. Il est ainsi responsable d'un rejet involontaire dans le cas où il aurait mal entretenu le navire ou donné des mauvaises instructions aux marins à bord¹⁵⁶⁷. Par ailleurs, au titre de l'article L 218-29 du code de l'environnement instauré par la loi du 3 mai 2001 précitée, complété par le décret du 11 février 2002¹⁵⁶⁸ ainsi que de par la loi du 9 mars 2004¹⁵⁶⁹, des juridictions spécialisées en matière de rejet polluant des navires et de pollution des eaux de mer par hydrocarbures ont désormais été créées. Il existe aujourd'hui en France une juridiction spécialisée sur chaque façade maritime. En matière de peines, les sanctions prévues sont très lourdes: en application de l'article 218-12 tel que modifié par la loi du 1er août 2008¹⁵⁷⁰, est puni de dix ans d'emprisonnement et de 15 millions euros d'amendes tout capitaine ou responsable d'un navire se rendant coupable d'un rejet de substance polluante. A la suite d'une pollution accidentelle et en cas d'imprudence, de négligence ou d'inobservation des lois et règlements, la personne responsable de la pollution peut se voir infliger une amende pouvant atteindre les 7,5 millions d'euros d'amendes¹⁵⁷¹. La peine s'aggrave encore lorsque l'origine de l'accident est une violation délibérée d'une obligation particulière de sécurité ou de prudence imposée par la loi. Dans ce cas, le responsable peut encourir une peine allant jusqu'à 7 ans de prison et 10, 5 millions d'euros d'amende. Il est, toutefois, à noter que même si le juge a essayé de suivre l'évolution préconisée par les différentes lois, les peines maximales envisagées par la loi restent encore non atteintes¹⁵⁷².

Sans pour autant suggérer de prévoir des peines exorbitantes, à l'exemple de celles prévues par le législateur français, il serait souhaitable que le législateur tunisien revoie à la hausse la somme des amendes infligées aux auteurs d'infractions eu égard à la gravité des dégâts que peut causer une pollution par les hydrocarbures pour la mer et les côtes. Cela étant, les hydrocarbures sont loin d'être la substance polluante principale de la mer, plusieurs autres matières contaminent tous les jours cet espace (Paragraphe 2).

1567 Article L 218-22 du code de l'environnement tel que modifié par la loi du 3 mai 2001.

1568 Décret n° 2002-196 du 11 février 2002 relatif aux juridictions compétentes en matière de pollution des eaux de mer par rejet des navires, JORF n° 40 du 16 février 2002, p 3046.

1569 Loi n° 2004-204 du 9 mars 2004 portant adaptation de la justice aux évolutions de la criminalité, JORF n° 59 du 10 mars 2004, p 4567.

1570 Loi du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, JORF n° 0179 du 2 août 2008, page 12361, texte n° 2.

1571 Article 218-9 tel que modifié par la loi du 1er août 2008, op. cit.

1572 Avant la réforme de 2001, la moyenne des amendes prononcées par le juge français était de 300 000 francs. A partir de la réforme de 2001 la moyenne des sanctions prononcées est désormais de 100 000 euros. Le juge bretois fait néanmoins la différence en imputant des peines de plus en plus significatives: le 8 janvier 2010, un million d'euros est requis dans l'affaire du « Matterhorn », un cargo libérien ayant pollué intentionnellement les eaux française le 25 mai 2009.

Paragraphe 2 : La responsabilité pour pollution causée par des substances nocives et potentiellement dangereuses :

Il existe une législation internationale spécifique à cette matière: La convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (A). Celle-ci n'étant toujours pas en vigueur, la matière est régie par un ensemble de textes internationaux en vigueur en Tunisie (B).

A) La convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses:

Il existe plus de 5 000 substances dangereuses recensées dans le monde¹⁵⁷³. Les risques liés à ces substances sont très significatifs. Certains produits constituent un risque d'incendie ou d'explosion plus important que le pétrole ou les produits inflammables analogues. Ils sont également à la base de pollutions marines notables¹⁵⁷⁴. En la matière, le système des conventions CLC et FIPOL a très largement inspiré la convention de Londres sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, la convention SNPD plus connue sous son nom anglais, convention HNS, signée le 3 mai 1996¹⁵⁷⁵. La convention a été modifiée par un protocole adopté en avril 2010. L'article 1. 5 de la convention donne une définition des substances qualifiées de nocives et potentiellement dangereuses. Cette définition se fonde sur les listes de substances chimiques présentant divers risques recensées dans quelques conventions et codes de l'OMI¹⁵⁷⁶.

À l'exemple de ces deux conventions, la convention SNPD crée un mécanisme d'indemnisation à deux niveaux: le premier étant mis à la charge du propriétaire du navire transporteur, le second à la charge des réceptionnaires de cargaisons SNPD. Ainsi, le

1573 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 333.

1574 Plusieurs incendies et explosions à bord de navires de commerce impliquant des substances dangereuses ont été à l'origine de dommages humains matériels et environnementaux conséquents. Il en est ainsi de l'explosion et l'incendie survenus à bord du porte-conteneurs CMA Djakarta en juillet 1999 en Méditerranée. L'enquête révèle que l'origine des incidents serait une cargaison d'hypochlorite de calcium qui se serait consumée à cause d'impuretés provenant d'une contamination lors du transport ou bien du processus de fabrication de cette substance. Il en est ainsi également de l'explosion survenue à bord du porte-conteneurs Hyundai Fortune survenu en 2006 dans le Golfe d'Aden qui provoque un important incendie et qui cause la perte d'environ 70 conteneurs. L'accident serait dû à la réaction des produits dangereux transportés (hypochlorite de calcium et explosifs pour feux d'artifice) avec la chaleur ambiante.

1575 Le texte de la convention est publié par le fonds FIPOL, éditions septembre 2010.

1576 Notamment les conventions SOLAS et MARPOL, op. cit.

propriétaire du navire assume la responsabilité¹⁵⁷⁷ jusqu'à concurrence d'un certain seuil, calculé en fonction du tonnage du navire, 100 millions de DTS¹⁵⁷⁸ soit un montant substantiellement supérieur au plafond prévu par la convention CLC¹⁵⁷⁹. Au delà de cette limite, les indemnités sont prélevées sur un fonds spécial. Il s'agit d'un Fonds international d'indemnisation dont l'objet et la fonction sont de compléter l'indemnisation mise à la charge du propriétaire du navire au profit des victimes. À l'instar du FIPOL, le fonds SNPD est géré et contrôlé par une Assemblée générale composée de représentants des États adhérents¹⁵⁸⁰. Il s'agit donc, là encore, d'une entité juridique et financière à caractère étatique ou gouvernemental. Le fonds est alimenté par des contributions perçues par les États membres auprès des réceptionnaires des marchandises SNPD, lors de leur importation dans le territoire de l'État adhérent. Ces contributions, directement prélevées auprès des réceptionnaires par chaque État, seront transférées au fonds en vue de répondre aux demandes d'indemnisation pour les dommages subis¹⁵⁸¹. La convention pose le principe selon lequel les contributions ne sont perçues que lorsqu'elles sont requises pour permettre d'effectuer des paiements¹⁵⁸².

Le montant total des indemnités pour réparer les dommages s'élève -pour un événement déterminé- à la somme maximale de 250 millions de DTS¹⁵⁸³, ce montant comprenant l'indemnité maximale due par le propriétaire du navire, soit 100 millions de DTS. Au total, les montants des indemnités pouvant être versées représentent presque le double des montants disponibles au FIPOL.

Le propriétaire n'est, toutefois, pas en mesure de limiter sa responsabilité si le dommage résulte de son fait ou de son omission et qu'il est commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement¹⁵⁸⁴.

1577 En application de l'article 1.3 de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, op. cit.

1578 Voir article 9 de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, op. cit.

1579 Fixé à 59,7 DTS.

1580 Article 24 de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, op. cit.

1581 Voir articles 20 et 21 de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, op. cit.

1582 Article 20 de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, op. cit.

1583 Article 14.5 (a) de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, op. cit.

1584 Article 9. 2 de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, op. cit.

Pour ce qui est des dommages couverts par la convention, et en dehors des dommages causés aux personnes et aux biens, dont le propriétaire reste responsable, la convention prend en considération tout dommage causé à l'environnement par contamination des marchandises dangereuses¹⁵⁸⁵ ainsi que les mesures de sauvegarde mises en oeuvre pour prévenir ou limiter le dommage de pollution.

Le dommage doit être survenu sur le territoire, la mer intérieure, la mer territoriale ou la zone économique exclusive de tout État partie à la convention¹⁵⁸⁶. Ainsi, la notion du dommage établie dans cette convention est plus large que celle de la convention CLC qui ne couvre que les dommages par pollution autrement dit par contamination.

Il s'agit donc d'un mécanisme extrêmement intéressant, non seulement par le montant non négligeable des montants prévus, par l'étendue des types de produits couverts, mais encore et peut-être surtout, parce qu'il s'agit d'une innovation, ces produits n'étant actuellement couverts par aucun autre dispositif d'indemnisation. En effet, l'adoption d'une telle convention poursuivait un double objectif. D'une part, fournir une indemnisation équitable et efficace aux victimes des dommages causés par ces substances et d'autre part, adopter des règles uniformes et de portée internationale visant à déterminer le mécanisme de responsabilité et les procédures d'indemnisation¹⁵⁸⁷. La convention n'est toujours pas en vigueur. Par conséquent, et en l'absence d'un régime international uniforme, les États ont recours aux solutions unilatérales ou régionales. Ceci est valable pour la Tunisie¹⁵⁸⁸(B).

B) La législation en vigueur:

Celle-ci se compose du chapitre VII de la convention SOLAS, de l'annexe III de la convention MARPOL. Pour ce qui est des marchandises dangereuses transportées par colis¹⁵⁸⁹, le texte de référence est le code maritime international des marchandises dangereuses, le code IMDG, obligatoire en application de la convention SOLAS.

1585 Voir article 1 de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, op. cit.

1586 Article 3 de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, op. cit.

1587 Voir préambule de la convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses, op. cit.

1588 Pour aller plus loin, voir: W. CHAO: « La convention internationale du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses », Annuaire français de droit international, Tome 43, 1997, p 727 et suivantes. Voir également: Ph. BOISSON: « La convention SNPD de 1996 et l'indemnisation des dommages causés par le transport maritime de marchandises dangereuses », DMF, novembre 1996, p 389.

1589 La notion de colis regroupe l'ensemble de marchandises conditionnées quelque soit le type d'emballage.

Le code IMDG s'applique à tous les navires de commerce transportant des marchandises dangereuses en colis¹⁵⁹⁰. En vertu de l'annexe III de la convention de MARPOL, le code IMDG s'applique à tous les navires transportant des substances nuisibles en colis¹⁵⁹¹.

Le code IMDG a été adopté par le comité de la sécurité maritime de l'OMI en vertu de la résolution A716 (17) et fait depuis, l'objet de plusieurs révisions. L'objet du code est de renforcer la sécurité du transport des marchandises dangereuses tout en favorisant la circulation libre¹⁵⁹². Il établit 9 classes de danger et édicte les conditions d'emballage, de conditionnement, de séparation et de chargement des différentes classes des marchandises dangereuses¹⁵⁹³. D'une manière générale, le danger s'apprécie sur deux plans différents: le plan individuel et le plan collectif¹⁵⁹⁴. Pour ce qui est du danger sur le plan individuel, le transport de marchandises dangereuses peut constituer un risque pour la santé humaine. Sur le plan collectif, les explosions, les incendies et les pollutions sont les risques à prendre en compte. Le régime de responsabilité civile des parties au transport des marchandises dangereuses tient compte de ces risques et adapte, par conséquent, les obligations classiques en la matière (a). Certaines obligations pèsent également sur le chargeur (b). En l'absence de règles pénales spécifiques à la matière, les pollutions et contaminations causées par les substances nocives et potentiellement dangereuses sont régies par les règles applicables à toute pollution du milieu marin¹⁵⁹⁵.

a) L'adaptation du mécanisme de responsabilité:

Le transporteur maritime ayant accepté de transporter une marchandise dangereuse se voit contraint d'appliquer les mesures spéciales arrêtées par la législation en vigueur relative au transport de ce type de marchandise (1). En cas de dommage, il peut voir sa responsabilité engagée (2).

1590 Voir chapitre VII de la convention SOLAS, op. cit.

1591 L'article 2.2 de la convention MARPOL définit les substances nuisibles comme étant « toute substance dont l'introduction dans la mer est susceptible de mettre en danger la santé de l'homme, de nuire aux ressources biologiques, à la faune et à la flore marines, de porter atteinte à l'agrément des sites ou de gêner toute autre utilisation légitime de la mer et notamment toute substance soumise à un contrôle en vertu de la présente convention ».

1592 Préambule du code IMDG, op. cit.

1593 Voir chapitre 2, volume 1 du code IMDG, op. cit.

1594 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 337.

1595 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

1) Les mesures spécifiques de transport:

Le transport de marchandises dangereuses obéit à un ensemble de règles concernant l'arrimage¹⁵⁹⁶ et la ségrégation¹⁵⁹⁷ de la marchandise fixées par le code IMDG. Celles-ci étant évolutives, le transporteur est tenu de mettre à jour d'une manière régulière ses connaissances en la matière. En cas de transport de différentes matières dangereuses, le transporteur doit également vérifier la possibilité de les empoter dans un même conteneur. Un expert assiste à l'empotage du conteneur¹⁵⁹⁸. Par ailleurs, le transporteur doit solliciter l'accord du port du chargement et du port de déchargement. Il doit enfin vérifier la capacité des transporteurs terrestres ou ferroviaires qui prendront la marchandise en charge avant et après son transport maritime à transporter la marchandise dans le respect des règles mesures dans le code IMDG. Il en est de même pour les manutentionnaires¹⁵⁹⁹.

2) La responsabilité en cas de dommage:

Rappelons le, en droit tunisien, le transporteur est responsable de tout dommage survenu à la marchandise ou causé par celle-ci¹⁶⁰⁰. Mais la responsabilité du transporteur est ajustée afin de tenir compte de la spécificité des marchandises transportées. Ainsi, au vu du risque important d'explosion ou d'incendie que comportent certaines substances, il a souvent été jugé que « le transporteur a pris toutes les précautions nécessaires et a exercé une diligence raisonnable afin de mettre le navire en bon état de navigabilité » malgré la survenance d'une explosion. Dans les faits les vibrations des appareils du navires accentuées par le mauvais temps ont provoqué des étincelles suivies par l'explosion des cuves¹⁶⁰¹. Par ailleurs, le transporteur est exonéré de toute responsabilité s'il est prouvé que le dommage est dû à la faute du chargeur de la marchandise. On y reviendra. Enfin, pour préserver la sécurité à bord, le transporteur de marchandises dangereuses peut décider de débarquer la marchandise ou de la détruire sans que cette décision entraîne un engagement de sa responsabilité ou un paiement d'indemnité des dommages qui seraient dus à cette décision¹⁶⁰². Les règles de responsabilité en matière de transport de marchandises sont alors assouplies lorsqu'il s'agit de transporter des marchandises dangereuses. Qu'en est-il de la responsabilité du chargeur (b)?

1596 Il s'agit du fait de disposer méthodiquement et de fixer solidement la marchandise.

1597 Il s'agit du fait de mettre à l'écart une partie de la marchandise.

1598 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1599 Op. cit.

1600 Voir supra: Section 1 de ce chapitre.

1601 Décision n° 63009 du 5 octobre 2010 du tribunal de première instance de Sfax.

1602 Voir article 149 du CCM, op. cit.

b) La responsabilité du chargeur:

On entend par chargeur, la personne, l'organisme ou le gouvernement qui prépare un envoi pour le transport¹⁶⁰³. Le chargeur a l'obligation de classer et d'identifier la marchandise qu'il expédie d'une manière claire et sincère (1). Il doit par la suite appliquer les mesures de conditionnement, d'emballage et de séparation appliquées à ce type de marchandises en vertu du code IMDG (2).

1) L'obligation d'identification et de classement de la marchandise:

Le classement de la marchandise dangereuse dans l'une des 9 catégories arrêtées par le code IMDG¹⁶⁰⁴ conditionne le reste des opérations: l'emballage, le conditionnement, la séparation des marchandises à bord du navire... En droit tunisien, les fausses déclarations quant à la nature ou à la valeur de la marchandise sont sanctionnées. Le transporteur sera exonéré de la préemption de responsabilité qui pèse sur lui en cas de dommage survenant à la marchandise ou à cause de la marchandise¹⁶⁰⁵. Ainsi, le juge a reconnu la responsabilité du chargeur pour des blessures causées à plusieurs marins. En l'espèce le contact physique des marins avec « une substance étrangère qui s'écoulait d'un conteneur embarqué a conduit à des blessures et des lésions dermatologiques. Pourtant, rien sur le conteneur en question n'indiquait la présence de matière dangereuse pour la santé humaine »¹⁶⁰⁶.

La sanction prévue pour ce type d'infraction est renforcée lorsque les marchandises sont de nature inflammable, explosive ou dangereuse et pour lesquelles le transporteur n'aurait pas consenti l'embarquement s'il avait eu connaissance de la réalité de leur nature. Dans ce cas là, dès qu'il prend connaissance de la nature de ces marchandises, le transporteur peut décider, à tout moment, de les débarquer, de les rendre inoffensives ou encore de les détruire¹⁶⁰⁷. Le chargeur est responsable de tous les frais et dommages résultant de sa fausse déclaration quant à la nature de ces marchandises¹⁶⁰⁸; il est, par conséquent, responsable des risques qu'il fait encourir à la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement. C'est ce qu'a affirmé la

1603 Règle 1.2.1 du code IMDG, op. cit.

1604 Dans la classe 1 figurent les matières et objets explosifs. La classe 2 concerne les gaz, la classe 3 est consacrée aux liquides inflammables, la classe 4 concerne les matières solides inflammables et les matières sujettes à inflammation spontanée, la classe 5 concerne les matière comburantes et peroxydes organiques, la classe 6 concerne les matières toxiques et les matière infectieuses, la classe 7 concerne les matière radioactives, la classe 8 est consacrée aux matières corrosives et enfin la classe 9 concerne divers autres matières et objets dangereux.

1605 Voir article 148 du CCM

1606 Décision du tribunal de première instance de Tunis n° 45239 du 23 juin 2006.

1607 Article 149, alinéa 1 du CCM, op. cit.

1608 Op. cit.

jurisprudence nationale à plusieurs reprises¹⁶⁰⁹.

Les origines des fausses déclarations sont diverses. Elles proviennent souvent d'une volonté de faire des économies étant donné que les frais d'emballage et de conditionnement varient d'une classe de danger à une autre. Elles peuvent également avoir comme objectif le contournement de mesures législatives contraignantes pour un type de marchandise ou un autre. Les fausses déclarations peuvent parfois être la conséquence de l'ignorance du degré de danger que présente la substance transportée¹⁶¹⁰.

2) La préparation de la marchandise pour le transport:

Une fois la marchandise identifiée et classée, le chargeur a l'obligation de la préparer pour le transport. Cette préparation comprend l'emballage ou le conditionnement de la marchandise ainsi que son embarquement dans les règles spéciales prévues pour ce type de biens. Les règles d'emballage étant contenues dans le code IMDG, le chargeur aura comme mission de se conformer scrupuleusement aux détails des exigences de conditionnement et d'emballage prévues par le code et appliquées sur le plan international. Cette opération est d'une importance capitale étant donné qu'il en va de la détermination du responsable en cas de dommage survenu à la marchandise, aux personnes, aux biens ou encore à l'environnement. En effet, le défaut d'emballage ou de marque exonère le transporteur de la préemption de responsabilité qui pèse sur lui en cas de dommage¹⁶¹¹ et le chargeur en assume la responsabilité. C'est ainsi que le juge national a retenu la responsabilité du transporteur de liquide corrosif et inflammable ayant généré un incendie dans un conteneur chargé dans la cale. L'enquête a montré que l'origine du sinistre provenait de la rupture de l'arrimage des récipients du liquide transporté. Le transporteur étant en connaissance de la nature de la marchandise transportée, le juge a estimé que toutes les précautions nécessaires au transport de ce type de liquide¹⁶¹² n'ont pas été mises en oeuvre par le transporteur¹⁶¹³.

Par ailleurs, la nature de la marchandise détermine les formalités du voyage. Ainsi, le connaissance doit comporter la description de la marchandise remise au transporteur, l'état de l'emballage, la mention précise des marques et selon le cas, le nombre des colis ou des

1609 Voir à titre d'exemple: la décision n° 8723 du 12 février 1999 du tribunal de première instance de Sfax, la décision n° 48902 du 20 septembre 2003 du tribunal de première instance de Gabès.

1610 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1611 Voir article 145 paragraphe 5 du CCM, op. cit.

1612 En l'occurrence hypochlorite de calcium.

1613 Décision n° 5325 du 22 janvier 2010 du Tribunal de première instance de Sfax.

objets ou la quantité, la qualité et le poids des marchandises¹⁶¹⁴. Tout manquement ou toute fausse déclaration engage la seule responsabilité du chargeur¹⁶¹⁵.

D'une manière générale, on constate que la responsabilité des acteurs du transport maritime en cas de pollution marine obéit à des règles complexes et très différentes selon la nature même des produits transportés. Mais les équilibres qui ont pu se mettre en place en matière de partage de responsabilités, notamment entre le propriétaire de navire, le chargeur et le transporteur sont généralement insatisfaisants. Leur capacité effective à réparer les dommages causés reste insuffisante. Par conséquent, ils n'assurent pas la responsabilisation nécessaire des différents acteurs. Pourtant, les accidents et incidents en mer, au delà d'impliquer les intérêts des intervenants dans l'expédition maritime d'une manière directe, altèrent d'autres intérêts et droits d'où l'importance de réfléchir à mieux les prévenir (Titre 2).

1614 Article 210, alinéa 1 du CCM, op. cit.

1615 Voir article 149 du CCM, op. cit.

Titre 2 : Les enjeux de la défaillance du facteur humain en matière de sécurité et de sûreté maritimes :

Les conséquences des manquements à la sécurité et à la sûreté en mer causés à différentes parties sont considérables. En outre, les principes de droit de l'environnement et des droits de l'homme s'en trouvent atteints (Chapitre 1). L'enjeu est, donc, majeur et la réflexion à de meilleures sécurité et sûreté en mer s'impose (Chapitre 2).

Chapitre 1 : Le respect de la sécurité et la sûreté maritimes, gage de la protection du droit :

Les défaillances de la sécurité et de la sûreté ne portent pas seulement atteinte aux personnes et aux biens liés à l'expédition maritime. Les accidents en mer affectent souvent différents éléments de l'environnement maritime et terrestre portant atteinte de la sorte les principes généraux du droit de l'environnement (Section 1). La non application de ses obligations en terme de sécurité et de sûreté par l'armateur, loin de constituer uniquement une atteinte au droit de la sécurité et de la sûreté maritimes, portent préjudice aux droits fondamentaux de l'être humain (Section 2).

Section 1 : La défaillance de la sécurité et de la sûreté maritimes, une atteinte au droit de l'environnement :

Le droit de l'environnement s'articule autour de principes généraux: le principe de prévention, le principe de précaution, le principe d'information, de participation, le principe pollueur-payeur et le principe de droit à un environnement sain¹⁶¹⁶. Quoique divers, les principes du droit de l'environnement pourraient être regroupés en deux catégories: des principes précédant l'atteinte à un élément de l'environnement et des principes de correction ou de réparation.

Progressivement introduits dans le droit positif tunisien, ces instruments militent en faveur d'une gestion rationnelle des éléments de l'environnement. La législation environnementale tunisienne en matière de transport maritime est aujourd'hui une législation préventive, à caractère incitatif, mettant à la charge du pollueur les frais liés à la réparation de la pollution causée. Les principes de prévention, de précaution et de pollueur-payeur constituent le fil d'Ariane de cette législation. Nous le suivrons en nous efforçant de révéler les interactions possibles entre le facteur humain et les principes de l'environnement dans le domaine du secteur du transport maritime. La défaillance humaine pourrait constituer une atteinte aux principes préventifs (Paragraphe 1) comme aux principes de correction (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : L'atteinte aux principes préventifs du droit de l'environnement :

L'étude portera sur les principes de prévention et de précaution. Quoique complémentaires, chacun des deux principes vise un objectif distinct (A). L'application des règles de droit maritime liées au facteur humain constitue, d'une manière indirecte, une garantie du respect ou au contraire, une violation de ces principes (B). Mais l'intérêt de l'étude ne réside pas seulement dans le fait d'établir la relation entre l'application des règles de sécurité et de sûreté maritimes et le respect de l'environnement. L'étude cherche également à savoir si, en cas de violation des principes de l'environnement, les acteurs peuvent voir leur responsabilité engagée sur cette base.

1616 A propos des principes du droit de l'environnement, voir: M. PRIEUR: « Droit de l'environnement », éditions DALLOZ, 2004, p 43 et suivantes.

A) Le principe de prévention:

Principe connu du droit de l'environnement international et national (a), le principe de prévention peut faire l'objet d'une application incomplète ou erronée à l'occasion de la mise en oeuvre des missions du facteur humain (b).

a) Les fondements du principe:

« La prévention consiste à empêcher la survenance d'atteintes à l'environnement par des mesures appropriées dites préventives avant l'élaboration d'un plan ou la réalisation d'un ouvrage ou d'une activité »¹⁶¹⁷. Son objet consiste à anticiper « l'occurrence d'une atteinte à l'environnement et implique l'établissement de mesures propres à en empêcher la survenance »¹⁶¹⁸. Principe admis en matière environnementale, il trouve des fondements juridiques aussi bien en droit international (1) qu'en législation interne (2).

1) Les fondements en droit international:

Le principe de prévention est d'origine jurisprudentielle. Lors de la sentence du Tribunal arbitral du 11 mars 1941 entre le Canada et les États-Unis dans l'affaire de *la Fonderie du Trail*¹⁶¹⁹, l'arbitre reconnaît la responsabilité du Canada du fait d'émission de soufre provenant d'une fonderie de zinc et de plomb causant des dommages aux agriculteurs américains. L'arbitre souligne, ainsi, implicitement le devoir des États de prévenir les pollutions transfrontalières. Il considère que: « d'après les principes du droit international (...) aucun État n'a le droit d'user de son territoire ou d'en permettre l'usage de manière que des fumées provoquent un préjudice sur le territoire d'un autre État... ».

Le principe de prévention sera, par la suite, précisé d'une manière expresse dans nombre de conventions internationales et notamment dans la Convention cadre des Nations-unies du 9 mai 1992 sur la biodiversité¹⁶²⁰ qui invite les parties contractantes à « adopter des procédures permettant d'exiger l'évaluation des impacts sur l'environnement des projets qu'elle a proposés et qui sont susceptibles de nuire sensiblement à la diversité biologique en vue d'éviter et de réduire au minimum de tels effets... »¹⁶²¹.

1617 M. PRIEUR: « Droit de l'environnement », op. cit, p 71.

1618 A. VAN LANG: « Droit de l'environnement », éditions PUF, Paris, 2007, p 70.

1619 Organisation des Nations-Unies, recueil des sentences arbitrales, t. III, p 1907.

1620 Adoptée à Rio De Janeiro le 5 juin 1992 et entrée en vigueur le 23 décembre 1993.

1621 Voir article 14 (a) de la Convention cadre des Nations-Unies du 9 mai 1992 sur la biodiversité.

L'étude des conventions internationales s'agissant du domaine maritime, laisse apparaître le principe de prévention comme étant une règle d'or. Il en est ainsi de la convention de Barcelone de 1995 relative à la protection de la mer Méditerranée¹⁶²² dont l'objectif est d'appeler les États parties à adopter des mesures adéquates assurant la prévention de toute source de pollution en mer¹⁶²³. « Les parties contractantes prennent individuellement ou conjointement toutes mesures appropriées... pour prévenir, réduire et combattre la pollution dans la zone de la mer méditerranée... »¹⁶²⁴. Les mesures de mise en oeuvre de l'action de prévention telles que visées par la convention, consistent à installer dans chaque État un système de surveillance continue de la pollution. Ceci se fait en coopération avec les organismes internationaux compétents ou avec d'autres États de la région¹⁶²⁵. Dans le même esprit, les rédacteurs de la convention d'Helsinki sur la protection de l'environnement marin de la zone de la mer Baltique¹⁶²⁶ font du principe de prévention un principe fondamental de la convention¹⁶²⁷. Les États signataires sont invités à prendre « individuellement ou conjointement toutes les mesures législatives, administratives ou autres mesures pertinentes pour prévenir et éliminer la pollution afin de promouvoir la restauration écologique de la zone de la mer Baltique et la préservation de son équilibre écologique »¹⁶²⁸.

Dans un domaine plus spécifique, la convention sur la préparation, la lutte et la coopération en matière de pollution par les hydrocarbures (dite convention OPRC¹⁶²⁹) constitue un système de prévention contre ce type de pollution. L'application de la convention implique que chaque État partie doit mettre en place « un système national pour lutter rapidement contre les événements de pollution par hydrocarbures »¹⁶³⁰. La mise en oeuvre du dit système exige l'existence d'un « plan d'urgence national pour la préparation et la lutte contre la pollution »¹⁶³¹. Pour une meilleure prévention des pollutions, les États parties à la convention sont invités à coopérer en mettant en commun les moyens dont ils disposent¹⁶³².

1622 Op. cit.

1623 Pollution due aux opérations d'immersion de déchets, pollution provenant des navires, pollution d'origine tellurique et pollution résultant de l'exploitation et de l'exploration du plateau continental du fond de la mer et du sous sol.

1624 Article 4.1 de la convention de Barcelone de 1995.

1625 Article 10.1 de la convention de Barcelone de 1995.

1626 Adoptée à Helsinki le 2 avril 1992 et entrée en vigueur le 17 janvier 2000.

1627 Voir article 3 de la convention d'Helsinki.

1628 Article 3.1 de la convention d'Helsinki.

1629 Op. cit.

1630 Article 6.1 de la convention OPRC.

1631 Article 6.1 (a) de la convention OPRC.

1632 Article 7.1 de la convention OPRC.

L'intégration du principe de prévention est donc admise au plan international. Nous estimons, comme le fait la doctrine¹⁶³³, que la prévention devrait être privilégiée à la réparation, la correction et l'indemnisation « parce qu'en cas de dommage, les indemnisations ne permettent bien souvent pas de rétablir la situation qui existait avant l'événement ou l'accident ». La consécration du principe sur le plan de la législation nationale (2) est probablement née d'une telle conviction.

2) Le fondement du principe de prévention en droit interne:

Notons, de prime abord, que contrairement à certaines constitutions ayant prévu la protection de l'environnement dans leurs textes¹⁶³⁴, la constitution tunisienne est dépourvue de références aux principes du droit de l'environnement. Ces derniers n'ont pas, de ce fait, une valeur constitutionnelle.

L'acceptation du principe de prévention au niveau du droit national s'est faite non seulement par la transposition des conventions internationales adoptant le principe¹⁶³⁵, mais également par une consécration au niveau de la législation nationale. L'application du principe implique que tout entrepreneur d'installation, d'ouvrage ou d'activité prenne en compte les atteintes susceptibles d'être portées à l'environnement à l'occasion de son activité par la mise en oeuvre d'un certain nombre d'actions. L'étude de l'étendue du risque de l'activité sur l'environnement se mesure grâce à l'étude d'impact (2.1). Cette prise en compte de l'environnement est soutenue par l'État qui instaure des incitations fiscales et financières au profit des entrepreneurs (2.2).

1633 M.M. MBENGHE: « Essai sur une théorie du risque en droit international public », Éditions Pedone, Paris, 2009, p 81.

1634 La protection juridique de l'environnement en Tunisie est d'origine législative et réglementaire. Contrairement à d'autres systèmes juridiques, il n'existe pas de concrétisation constitutionnelle du droit à un environnement sain ni de code de l'environnement. Comme exemples de consécration constitutionnelle du principe, voir: l'article 24 de la Constitution grecque du 9 juin 1975, l'article 45 de la constitution espagnole d'octobre 1978 ainsi que la Charte de l'environnement intégrée à la constitution française en vertu de la loi constitutionnelle du 1er mars 2005.

1635 Voir par exemple: le décret n° 93-2372 du 22 novembre 1993, portant publication de la convention des Nations-Unies sur la diversité biologique, conclue à Rio De Janeiro le 5 juin 1992, JORT du 21 décembre 1993, p 2120 et suivantes. Voir également, le décret n° 79-935 du 16 novembre 1979 portant publication de la convention pour la protection de la mer méditerranée contre la pollution et les protocoles y relatifs, faite à Barcelone le 16 février 1976, JORT du 23-27 novembre 1979, p 3138 et suivantes.

2.1) L'étude d'impact:

Introduite en droit national tunisien pour la première fois en 1991¹⁶³⁶, l'étude d'impact consiste en une analyse scientifique exigée par la loi « en vue de l'obtention de toute autorisation administrative d'unités industrielles, agricoles ou commerciales permettant d'apprécier, d'évaluer et de mesurer les effets directs et indirects, à court, moyen et long terme de ces unités sur l'environnement »¹⁶³⁷. L'étude d'impact concerne aussi bien les « unités » à réaliser que celles existantes et faisant objet d'extension ou de transformation¹⁶³⁸. On entend par « unité », « tout équipement ou tout projet industriel, agricole ou commercial dont l'activité est génératrice de pollution ou de dégradation de l'environnement »¹⁶³⁹. L'étude d'impact élaborée par des experts ou des bureaux d'études¹⁶⁴⁰ doit refléter les répercussions de l'unité sur l'environnement et comprend obligatoirement un certain nombre d'éléments tels que l'analyse détaillée de l'unité, l'analyse de l'état initial du site contenant l'unité, l'analyse de l'état du site après réalisation de l'unité et notamment les conséquences sur les différents éléments de l'environnement ainsi que les mesures envisagées pour réduire ou éliminer les risques de la dégradation du milieu¹⁶⁴¹.

L'analyse de l'étude d'impact sur l'environnement par les autorités compétentes¹⁶⁴² leur permet de délivrer ou décliner une autorisation pour la réalisation de l'unité après avoir consulté l'Agence nationale pour la protection de l'environnement¹⁶⁴³, l'ANPE¹⁶⁴⁴. Le défaut d'accord formulé par celle-ci bloque la procédure d'autorisation¹⁶⁴⁵. Par ailleurs, une autorisation délivrée n'a pas d'effet définitif. Elle pourrait être retirée au cas où les mesures mentionnées dans l'étude d'impact n'auraient pas été respectées¹⁶⁴⁶ ce qui présume la soumission de la

1636 Par le décret n° 91-362 du 13 mars 1991 relatif aux études d'impact sur l'environnement, JORT du 26 mars 1991, p 451 et suivantes.

1637 Article 1-2 du décret n° 2005-1991 du 11 juillet 2005, relatif à l'étude d'impact sur l'environnement et fixant les catégories d'unités soumises à l'étude d'impact sur l'environnement et les catégories d'unités soumises aux cahiers de charge, JORT du 19 juillet 2005, p 1834 et suivantes. Le décret abroge celui du 13 mars 1991.

1638 Article 12 du décret du 11 juillet 2005, op. cit.

1639 Article 1-1 du décret du 11 juillet 2005, op. cit.

1640 Article 2, deuxième alinéa du décret du 11 juillet 2005, op. cit.

1641 Article 6 du décret du 11 juillet 2005, op. cit.

1642 Les autorités compétentes sont énumérées par l'article 14 du décret précité: le ministre de l'environnement et du développement durable, le ministre de la défense nationale, le ministre du commerce et de l'artisanat, le ministre de l'intérieur et du développement local, le ministre de l'agriculture et des ressources hydrauliques, le ministre de l'équipement, le ministre de l'habitat et de l'aménagement du territoire, le ministre des affaires sociales, le ministre de la solidarité et des tunisiens à l'étranger, le ministre de la culture et de la sauvegarde du patrimoine, le ministre du tourisme, le ministre de la santé publique et le ministre de l'industrie, l'énergie et les petites et moyennes entreprises chacun dans dans le domaine le concernant.

1643 Op. cit.

1644 Article 1.2 de la loi portant création de l'ANPE, op. cit.

1645 Article 5 de la loi portant création de l'ANPE, op. cit.

1646 Article 11 de la loi portant création de l'ANPE, op. cit.

réalisation de l'unité à un contrôle opéré par le personnel des autorités compétentes.

Les unités obligatoirement soumises à l'étude d'impact sont très variées et concernent des domaines multiples du secteur agricole, tels que les abattoirs, du domaine industriel telles que les unités de fabrication ou de traitement de substances ou matériaux polluants et du domaine commercial tels que les projets touristiques¹⁶⁴⁷. Figurent, également, les équipements de transport de pétrole et de gaz¹⁶⁴⁸. Un navire de commerce transportant du pétrole ou du gaz peut-il être assimilé à un équipement de transport? Rappelons qu'un navire est défini comme étant le « bâtiment affecté à la navigation maritime »¹⁶⁴⁹. Il peut, dès lors, être assimilé à un équipement de transport et est, de ce fait, obligatoirement soumis lors de sa construction ou de sa modification à une étude d'impact décelant les risques qu'il pourrait avoir sur l'environnement et les mesures prises par son exploitant pour remédier à ces éventuels risques. Nous reviendrons sur ce point.

L'État tunisien soutient la prise en compte de l'environnement à travers la réalisation d'études d'impact, en permettant aux entrepreneurs de bénéficier d'incitations financières et fiscales (2.2).

2.2) Les incitations financières et fiscales:

L'application du principe de prévention est encouragée par des incitations fiscales (2.2.1) et financières (2.2.2) destinées notamment aux industriels.

2.2.1) En matière fiscale, le recours à des allègements fiscaux institués dans le but d'encourager les investissements de dépollution, d'assainissement ou de remise en l'état des milieux pollués est possible en application des articles 6 et 7 de la loi portant création de l'ANPE¹⁶⁵⁰. L'avantage fiscal est accordé aux entreprises investissant dans le domaine de dépollution. L'article 37 du code d'incitation aux investissements adopté en 1993¹⁶⁵¹ détermine la nature de ces incitations et les conditions préalables à leur obtention. Il précise que les entreprises ayant réalisé des investissements afin de lutter contre la pollution résultant de leurs activités bénéficient d'incitations fiscales telles que l'exonération des droits de douane, la

1647 La liste complète des unités soumises à l'étude d'impact se trouve dans l'annexe I du décret n° 91-362 du 13 mars 1991, op. cit.

1648 Annexe I, B, 16 du décret n° 91-362 du 13 mars 1991, op. cit.

1649 Article 4 du CCM, op. cit.

1650 Op. cit.

1651 Par la loi n° 93-120, du 27 décembre 1993 portant promulgation du code d'incitation aux investissements, JORT du 8 février 1994, p 237.

suspension de la taxe sur la valeur ajoutée et du droit de consommation au titre des équipements octroyés dans le but de réaliser ces investissements. L'octroi de ces avantages est, néanmoins, subordonné à l'autorisation préalable de l'ANPE¹⁶⁵² et ne couvre que certaines entreprises: les entreprises ayant pour but la lutte contre la pollution, les entreprises spécialisées dans le collecte des déchets, les entreprises opérant en matière d'énergie, dans la recherche et le développement et les entreprises spécialisées dans la formation professionnelle¹⁶⁵³. Les allègements fiscaux ne sont donc pas profitables à un armateur ayant investi dans du matériel destiné à prévenir ou à limiter une pollution maritime éventuelle. Pourtant, vue l'importance des moyens humains et matériels nécessaires à la lutte contre la pollution, le bénéfice que pourrait tirer l'État, lui même, de la présence d'équipement performant de lutte contre la pollution à bord des navires battant son pavillon n'est pas négligeable. L'élargissement du domaine de ces dispositions de manière à ce qu'elle concernent également les entreprises d'armement et de transport est, dès lors, plus que souhaitable.

2.2.2) Les incitations financières, quant à elles, consistent en l'octroi d'une subvention à un professionnel dans le but de l'équiper en matériel plus performant ou d'un prêt à intérêts réduits dans le but de prendre des mesures anti-pollution¹⁶⁵⁴. Les aides sont octroyées par le Fonds de dépollution FODEP¹⁶⁵⁵, un fonds principalement destiné à cofinancer des projets de protection de l'environnement tels que les projets d'installations visant à réduire ou éliminer la pollution occasionnée par les entreprises industrielles ainsi que des projets de collecte et de recyclage de déchets¹⁶⁵⁶. Le Fonds aide également les entreprises à réaliser des investissements antipollution et à mettre en oeuvre des incitations au profit des technologies non polluantes.

1652 Article 37.1 du code d'incitations aux investissements, op. cit.

1653 Article 1 du décret n° 94-1191 du 30 mai 1994, fixant les conditions de bénéfice des avantages fiscaux prévus aux articles 37, 41, 42 et 49 du code d'incitations aux investissements accordés en faveur des équipements destinés à l'économie d'énergie, à la recherche, la production et la commercialisation des énergies renouvelables et à la recherche de la géothermie, des équipements nécessaires à la lutte contre la pollution ou à la collecte, la transformation et le traitement des déchets et des ordures, des équipements nécessaires à la formation professionnelle et des équipements nécessaires à la recherche-développement, JORT du 10 juin 1994, pp 960-961.

1654 La subvention est calculée par référence au coût d'investissement sans que le montant dépasse 20% du coût.

1655 Institué par l'article 35 de la loi de 92-122 du 29 décembre 1992, portant loi de finances pour la gestion 1993, JORT du 31 décembre 1992, p 1668 et suivantes. Les modalités d'intervention sont réglementées par le décret n° 93-2120 du 25 octobre 1993, fixant les conditions et les modalités d'interventions du fonds de dépollution, JORT du 2 novembre 1993, p 1858.

1656 Article 1 du décret n° 93-2120 du 25 octobre 1993, op. cit.

Toutes ces mesures de mise en oeuvre du principe de prévention ne sont, parfois, pas appliquées s'agissant du domaine du transport maritime (b).

b) Le respect du principe de prévention et le facteur humain:

Il s'agit dans ce paragraphe de savoir comment le facteur humain, lors de l'exécution de ses missions, garantit le respect ou au contraire transgresse le principe de prévention. La mise en oeuvre d'une étude d'impact (1) renforcée par des aides de l'État (2) favoriserait la protection de l'environnement marin. Il s'agirait de savoir si cette mise en oeuvre est effective en matière maritime.

1) L'étude d'impact en matière maritime:

Les navires transportant du pétrole et du gaz sont soumis à l'étude d'impact lors de leur construction¹⁶⁵⁷. L'étude d'impact servira à détecter les éventuels risques qu'ils pourraient avoir sur l'environnement et les mesures prises par leur exploitant pour y remédier. L'étude d'impact en matière maritime s'adresse, par conséquent, à l'armateur du navire. En application du principe de prévention, l'armateur soumet son navire, avant sa mise en service, à une expertise dans le but de savoir s'il ne comporte pas d'anomalies présentant des risques pour la sécurité et la sûreté en mer et exposant l'environnement maritime à des éventuels dommages.

Cette expertise n'est pas étrangère au monde maritime et est applicable sur tous les navires tunisiens bien avant l'intégration du principe de prévention dans le corpus juridique national. Rappelons le, les articles 25 et suivants du « code de la police administrative de la navigation maritime » (CPANM)¹⁶⁵⁸ n'autorisent la navigation que pour les navires ayant des titres de sécurité. La délivrance des titres de sécurité est subordonnée à l'examen du navire avant sa mise en service¹⁶⁵⁹ par les experts des sociétés de classification agréées par l'État¹⁶⁶⁰. Les navires sont également soumis à des visites de contrôle périodiques dont l'objet est de vérifier que les conditions de sécurité et de sûreté techniques et humaines du navire sont à jour¹⁶⁶¹. De surcroît, « au regard de la sécurité et de la sûreté de la navigation, les navires tunisiens sont soumis, en tout temps, au contrôle de l'autorité maritime »¹⁶⁶². Le contrôle exigé dans le cadre

1657 Voir supra: a.

1658 Op. cit.

1659 Article 27 du CPANM, op. cit.

1660 Article 28 du CPANM, op. cit. Pour les sociétés de classification agréées par l'État tunisien, voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 1.

1661 Voir supra: Partie 1, Titre 2.

1662 Article 33 du CPANM, op. cit.

de l'étude d'impact est donc renforcé en application des normes du droit de la sécurité maritime.

Les violations des obligations entourant l'étude d'impact des navires, autrement dit, les visites de sécurité et de sûreté aboutissant à la délivrance de titre de sécurité, constituent des infractions pénales soumises à des sanctions tel qu'en dispose l'article 77 du CPANM¹⁶⁶³. Nonobstant le droit pénal, le non respect de ces dispositions constitue un manquement aux règles du droit de l'environnement même si cette hypothèse n'est pas expressément prévue par la loi en tant que telle. Ainsi, l'armateur d'un navire n'ayant pas évité que l'état de son bâtiment puisse générer des accidents ou des dysfonctionnements causant des dommages à l'environnement marin déroge au principe de prévention. Le juge tunisien sera-il un jour sollicité pour non respect du principe de prévention par un armateur? Seul l'avenir en décidera. De telles réclamations sont, au jour d'aujourd'hui, étrangères au juge national. Si une infraction correspondant à un manquement au droit de l'environnement était établie sur cette base, elle devrait, à notre sens, se baser sur le défaut d'une étude préalable à la mise en service du navire autrement dit au défaut de visite de contrôle du bâtiment.

En outre, les aides que l'État accorderait aux armateurs pourraient, éventuellement, les inciter à mettre leurs navires aux normes (2).

2) Les aides de l'État:

Les armateurs ne bénéficient pas d'aides fiscales. L'article 37.1 du code d'incitations aux investissements¹⁶⁶⁴ est clair, l'aide n'est octroyée qu'à certains types d'entreprises; les entreprises d'armement ou de transport n'en font pas partie¹⁶⁶⁵.

Pour ce qui est des aides financières, la réponse à la question est difficile du fait que l'armateur principal en Tunisie est l'État tunisien lui même. Les fonds accordés, à ce titre, au secteur du transport maritime prendront la qualité de dépenses de l'État et seront difficilement qualifiés comme étant des aides financières au secteur. La question est alors de savoir si les armateurs privés dont les navires battent pavillon tunisien¹⁶⁶⁶ bénéficieraient d'aides de l'État.

Rappelons que l'octroi d'une aide financière de l'État nécessite, au préalable, un investissement réalisé par l'entreprise dans le but de lutter contre la pollution résultant des son

1663 La sanction consiste en une amende allant de 500 à 2000 DT.

1664 Op. cit.

1665 Voir supra: a- 2.2

1666 Il existe actuellement trois armateurs privés tunisiens: African Marine Company, Métal Ship et GMT, voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

activité. Le secteur du transport maritime ne figure pas dans les rapports annuels du FODEP¹⁶⁶⁷ comme étant un secteur bénéficiant de subventions de l'État, la raison étant que les armateurs privés, n'ont pas, en tous cas jusqu'à présent, investi dans un matériel permettant de minimiser les risques de leurs bâtiments sur l'environnement¹⁶⁶⁸.

La flotte tunisienne étant principalement composée de navires appartenant à l'armateur public, l'État, le principe de prévention semble pris en compte par la politique maritime même s'il reste, jusqu'à lors étranger à la jurisprudence. En est-il de même pour l'autre principe phare précédant l'atteinte à l'environnement, le principe de précaution (B)?

B) Le principe de précaution:

Contrairement au principe de prévention qui suppose la connaissance préalable du risque menaçant l'environnement, le principe de précaution se base sur l'éventualité de l'existence future de menaces « potentielles, incertaines, hypothétiques, toutes celles à propos desquelles aucune preuve tangible ne permet d'affirmer qu'elles se concrétiseront »¹⁶⁶⁹. Le principe met en évidence la limite des connaissances scientifiques¹⁶⁷⁰. Notons tout de même que cette distinction fondamentale entre les deux notions, le principe de prévention et le principe de précaution, pourrait être nuancée lorsque l'évolution de la connaissance scientifique permettrait le passage de l'incertitude scientifique¹⁶⁷¹, nécessitant la précaution, à la certitude scientifique faisant appel à la prévention, d'où une certaine continuité entre les deux notions¹⁶⁷².

Au même titre que le principe de prévention, le principe de précaution est consacré aussi bien par les textes juridiques internationaux que par les lois nationales (a). Son application adéquate est mise en jeu à travers les conditions de vie et de travail des gens de mer (b).

1667 Rapports édités par le Ministère de l'environnement et du développement durable, inédits.

1668 Si la culture de la protection de l'environnement commence à faire partie intégrante de la politique de l'État en Tunisie, il semblerait que les choses sont différentes s'agissant du secteur privé; la protection de l'environnement venant généralement à l'encontre de la logique du bénéfice.

1669 N. DE SADELEER: « Les principes de pollueur-payeur, de prévention et de précaution. Essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes de droit de l'environnement », éditions Bruylant-AUF, 1999, p 136.

1670 Du point de vue économique, le principe est largement contesté étant donné qu'il n'exclut pas l'adoption d'une réglementation sans que soit établie la preuve que celle-ci soit nécessaire pour réduire les dommages réels. Les coûts de la mise en oeuvre de la réglementation sont déjà connus mais les bénéfices sont incertains. Voir: M. FAURE: « L'analyse économique du droit de l'environnement », éditions Bruylant, Bruxelles, 2007, p 36.

1671 Le droit international ne définit pas la notion d'incertitude scientifique. Celle-ci devrait dès lors être déterminée au cas par cas.

1672 M.M. MBENGUE: « Essai sur une théorie du risque en droit international public », op. cit, p167.

a) Les fondements juridiques du principe:

D'initiative allemande, le principe est devenu, en application des conventions internationales, un principe général de droit de l'environnement (1). Il a, dans un deuxième temps, progressivement intégré les législations nationales, y compris la législation tunisienne (2).

1) Les fondements du principe en droit international:

Il a été fait allusion au principe de précaution pour la première fois au sein de la législation allemande¹⁶⁷³. Au nom d'un souci du futur, le législateur a adopté le *Vorsorgeprinzip* ou « principe de prévoyance » au sein de la « loi Fédérale sur la protection contre les émissions »¹⁶⁷⁴. Le principe de prévoyance permettrait de prendre toutes les mesures nécessaires et raisonnables pour faire face à des risques éventuels pour l'environnement, même dans le cas d'incertitudes scientifiques. Depuis, le principe est considéré comme étant un principe général en droit allemand et s'est étendu à tous les éléments de la responsabilité environnementale et sanitaire¹⁶⁷⁵.

Le principe a été inscrit par la suite dans de nombreux textes internationaux sous l'intitulé « principe de précaution », intitulé évoqué *expressis verbis* pour la première fois dans un texte international destiné à la lutte contre la pollution maritime. Il s'agit de la déclaration ministérielle de la deuxième conférence internationale sur la protection de la mer du Nord de 1987¹⁶⁷⁶ qui dispose qu'une « approche de précaution s'impose afin de protéger le mer du Nord des effets dommageables éventuels des substances les plus dangereuses » et que « l'absence de certitude scientifique totale ne doit pas être invoquée comme raison pour différer les mesures qui permettraient d'en éviter le danger ou d'en atténuer les effets »¹⁶⁷⁷.

Le principe de précaution est désormais considéré comme étant un principe général de droit de l'environnement depuis la Déclaration de la Conférence des Nations-Unies sur l'environnement et le développement du 13 juin 1992¹⁶⁷⁸. Dans son principe 15, la Déclaration dispose que « pour protéger l'environnement, des mesures de précaution doivent être largement appliquées par les États selon leurs capacités. En cas de risques de dommages graves ou irréversibles, l'absence de certitude scientifique absolue ne doit pas servir de

1673 Voir: F. EWALD, Ch. GOLLIER, N. DE SAEDELEER: « Le principe de précaution », éditions PUF, 2001, p 6.

1674 Loi fédérale sur la protection contre les émissions (*Bundes-imissionsschutzgesetz*) adoptée le 15 mars 1974, paragraphe 5, 1er alinéa.

1675 Voir J. CAZALA: « Le principe de précaution en droit international », éditions LGDJ, 2006, p 19.

1676 Du 25 novembre 1987, 27 ILM 835 (1988).

1677 Voir le préambule de la conférence des Nations-unies sur le droit de l'environnement .

1678 Op. cit.

prétexte pour remettre à plus tard l'adoption de mesures effectives visant à prévenir la dégradation de l'environnement ».

La précaution est ainsi conçue comme étant un devoir en cas de risque, même si ce risque ne peut être prouvé. C'est le devoir d'éviter tout risque, même incertain.

Les conventions en matière de pollution maritime sont un « terrain d'élection » pour le principe de précaution¹⁶⁷⁹. C'est ainsi que la convention OPRC¹⁶⁸⁰ souligne dès son préambule l'importance accordée au principe par les parties à la convention: « Les parties à la présente convention... conscientes de l'importance que revêtent les mesures de précaution et de prévention afin d'éviter avant tout, une pollution par les hydrocarbures... ». L'intention des rédacteurs est ici claire, le principe sera tout simplement appliqué. De son côté, la convention de Paris du 22 septembre 1992 pour la protection du milieu marin de l'Atlantique (Convention OSPAR)¹⁶⁸¹ affirme que « les parties contractantes appliquent le principe de précaution, selon lequel des principes de prévention doivent être prises lorsqu'il y a des motifs raisonnables de s'inquiéter du fait que des substances... puissent entraîner des risques pour la santé de l'homme, nuire aux ressources biologiques et aux écosystèmes marins... même s'il n'y a pas de preuves concluantes d'un rapport de causalité entre les apports et les effets »¹⁶⁸². Même si la convention fait une légère confusion entre « précaution » et « prévention », la condition principale de l'application du principe de précaution figure dans les dispositions de la convention: l'incertitude scientifique établissant le rapport entre l'introduction de substances et les dommages ne doit pas empêcher d'entreprendre des mesures de précaution.

Enfin, la convention de Barcelone de 1995 sur la Mer méditerranée¹⁶⁸³ met à la charge des États parties l'application de ce principe¹⁶⁸⁴.

Les destinataires du principe de précaution en droit international sont clairement les États. La mise en oeuvre du principe leur est destinée et nécessite qu'ils prennent en compte, autant que cela soit possible, les connaissances scientifiques et les données techniques et de suivre leur progression. Convaincu de son importance, l'État tunisien a intégré ce principe dans sa politique nationale (2).

1679 A. VAN LANG: « Droit de l'environnement », op. cit, p 97.

1680 Op. cit.

1681 Entrée en vigueur le 25 mars 1998.

1682 Article 2.2 (a) de la convention OSPAR.

1683 Op. cit.

1684 Voir article 4. 3 (A) de la convention de Barcelone de 1995.

2) Le fondement du principe en droit interne:

Au même titre que le principe de prévention, le principe de précaution a progressivement intégré la législation environnementale notamment sous l'impulsion du Ministère de l'environnement et du développement durable.

Chargé de la politique générale de l'État en matière de l'environnement, le Ministère doit, également « prendre les précautions contre les risques » et « faire face aux problèmes environnementaux éventuels ou prévisibles sans attendre leur avènement »¹⁶⁸⁵. En clair, il lui revient l'application effective du principe de précaution en matière environnementale. Le ministère est, en outre, chargé de promouvoir les actions de formation et de sensibilisation en matière de prévention et de précaution contre les risques éventuels¹⁶⁸⁶. Le principe de précaution apparaît dès lors comme un simple principe d'orientation politique, un principe qui doit inspirer l'action des pouvoirs publics dans des situations d'incertitude scientifique.

Afin d'acquiescer la qualité de règle de droit positif, le principe doit être incorporé au sein d'un texte de portée normative. Seulement, le législateur tunisien doit encore hésiter à hisser le principe à cette qualité contrairement à d'autres législateurs qui ont agi dans ce sens. En dehors de l'exemple français¹⁶⁸⁷, le législateur marocain a affiché son intention d'adopter « la Charte de l'environnement et du développement durable »¹⁶⁸⁸. Celle-ci hisse l'environnement et le développement durable au rang de valeur fondamentale. Figure parmi ses objectifs la nécessité de « réaffirmer que la préservation de l'environnement est une préoccupation permanente de tous les marocains »¹⁶⁸⁹. En vertu de la charte, les pouvoirs publics sont invités à intégrer les préoccupations environnementales dans toute politique publique. En outre, le secteur privé pourrait voir sa responsabilité engagée à la suite de dommages qu'il aura causé à l'environnement. Même si la charte n'est toujours pas en vigueur¹⁶⁹⁰, l'importance accordée aux principes du droit de l'environnement au Maroc est, tout de même, confirmée. Tel n'est pas le cas en Tunisie, où, à ce jour, aucun texte de droit n'astreint l'État à prendre des précautions contre des risques environnementaux imprévisibles ce qui maintient le principe

1685 Article premier, 4 ème alinéa du décret n° 2005-2933 du 1er novembre 2005, fixant les attributions du Ministère de l'environnement et du développement durable, JORT du 11 novembre 2005, p 2986 et suivantes.

1686 Article 2, 8 ème alinéa du décret n° 2005-2933, op cit.

1687 Op. cit.

1688 Lors du discours du Roi du Maroc en juillet 2009. La Charte devait entrer en vigueur le 22 avril 2010, elle ne l'est toujours pas.

1689 Voir préambule de la Charte marocaine de l'environnement et du développement durable, op. cit.

1690 Voir à ce sujet: S. IDLLALÉNE: « La charte marocaine de l'environnement et du développement durable sera-t-elle une loi fondamentale? », Vertigo (Revue électronique en sciences de l'environnement: <http://vertigo.revues.org/9956>

dans sa qualité de simple principe d'orientation politique. La pratique du transport maritime pourrait, dans certains cas, déroger aux orientations politiques de l'État à travers une dérogation au principe de précaution (b).

b) Le respect du principe de précaution:

L'altération possible entre le principe de précaution et la sécurité maritime se manifeste à plusieurs niveaux notamment celui de la responsabilité (1). En outre, les obligations techniques à la sécurité maritime incombant à l'État prennent en considération, ou au contraire, ignorent l'application correcte du principe (2).

1) Le principe de précaution et la responsabilité en matière maritime:

L'application du principe de précaution revient à l'État. Celui-ci, pourrait-il voir sa responsabilité engagée au titre de manquement à son devoir de précaution? La réponse à cette question devrait être recherchée aussi bien au niveau de la responsabilité civile (1.1) que pénale (1.2) de l'État.

1.1) En matière de responsabilité civile, la question est de savoir si le responsable d'une pollution devrait prendre toutes les précautions nécessaires afin d'éviter toute éventualité de dommage au risque de voir sa responsabilité engagée le jour de la survenance du dommage. Au titre du principe de précaution, il serait éventuellement débiteur d'un devoir de prévisibilité du dommage¹⁶⁹¹ qui pourrait, des années après les faits, remettre en cause sa responsabilité. La responsabilité civile suppose que « chacun est responsable du dommage matériel ou moral qu'il a causé, non seulement par son fait, mais aussi par sa faute, lorsqu'il est établi que cette faute en est la cause directe... La faute consiste soit à omettre ce qu'on était tenu de faire, soit à faire ce dont on était tenu de s'abstenir, sans intention de causer un dommage »¹⁶⁹². L'État est également concerné par ce type de responsabilité¹⁶⁹³. Le dommage ici visé, semble être un dommage connu et certain. Mais rien dans le texte de la loi n'empêcherait le juge d'élargir la notion de dommage à ceux incertains, se basant notamment sur la possibilité légale de qualifier de faute « le fait d'omettre ce qui devait être fait ».

1691 La notion de « prévisibilité du dommage » limite le montant des dommages à la perte prévisible. Cette notion n'est pas encore évoquée par le législateur tunisien. A propos de cette notion, voir: « Cognition, incertitude et prévisibilité », sous la direction de B. CADET, éditions Publibook, 2008, p 5 et suivantes.

1692 Article 83 du code des obligations et des contrats (COC), éditions de l'Imprimerie officielle de la République Tunisienne, 2010.

1693 Article 84 du COC, op. cit.

Seulement, pour que le juge tunisien puisse se prévaloir de cette hypothèse, il faudrait d'abord que le principe de précaution acquiert la qualité de principe juridique. Le juge ne pourrait pas fonder la responsabilité de l'État sur le simple manquement à ses orientations politiques.

1.2) L'éventualité de l'application du principe de précaution en matière pénale est encore plus faible. La question qui se poserait, serait de savoir si une poursuite pénale diligentée à l'encontre de l'État, qui aurait créé en raison de sa négligence des risques dont les conséquences sont dommageables, serait possible. On parlera dès lors d'une infraction au principe de précaution. Seulement, les éléments de l'infraction et les peines encourues par son auteur doivent être expressément prévus par une loi pénale et ce en application du principe de la légalité des peines. Les lois pénales tunisiennes étant dépourvues d'une telle infraction¹⁶⁹⁴, le non respect du principe de précaution ne pourrait, dès lors, être pénalement sanctionné.

Si elle est établie, l'infraction pénale en la matière devrait, à notre sens, se baser sur la violation des procédures relatives à la précaution et non pas à la survenance du dommage. On estime qu'il serait inconvenant d'engager la responsabilité de l'État si celui-ci a pris toutes les procédures qu'il estimait nécessaires pour parer le risque, mais que ceci n'ait pas empêché la survenance du dommage, faute de certitude scientifique.

Dans tous les cas, il est à reconnaître que l'incertitude scientifique rend le jugement difficile. La mission du juge n'est pas simple. Comment pourrait-il, avec sa culture de juriste, trancher sur des questions où les experts scientifiques peuvent polémiquer? Les mesures jugées nécessaires et suffisantes par l'État pourraient, si sa responsabilité est engagée, paraître faibles ou inadéquates pour le juge. C'est probablement pour cette raison que les affaires de responsabilité pour manquement de l'État à son devoir de précaution, ailleurs qu'en Tunisie où la question ne s'est pas encore posée, sont rares¹⁶⁹⁵.

1694 A notre connaissance aucune loi nationale n'a établi ce type infraction.

1695 Voir l'affaire *Artogodan GmbH* contre Commission des Communautés européennes : Tribunal de première instance des Communautés européennes, arrêt du 26 novembre 2002, T-74/00, Rec. 2002, p. II-4945. Voir également l'affaire du maïs transgénique (France): CE, 25 septembre 1998, Association Greenpeace France c/ Ministère de l'agriculture et de la pêche n° 194348. Le juge a estimé que le principe de précaution est un moyen « sérieux et de nature à justifier l'annulation de l'arrêté attaqué ». Voir également: Affaires des thons à nageoire bleue (Nouvelle Zélande c. Japon et Australie c. Japon) Tribunal international du droit de la mer, ordonnance du 27 août 1999, paragraphe 79. Le tribunal affirme « qu'il existe une incertitude scientifique en ce qui concerne les mesures à prendre pour la conservation du thon à nageoire bleue et que les parties sont divisées sur le point de savoir si les mesures de conservation prises jusqu'ici ont conduit à une amélioration de l'état du stock du thon à nageoire bleue ».

2) Le principe de précaution et les obligations techniques et sociales de sécurité maritime:

Le principe de précaution suppose qu'il existe une incertitude scientifique quant à la survenance d'un risque de dommage. Il s'agit de savoir comment le non respect des obligations techniques en matière de sécurité maritime pourrait également constituer une violation du principe de précaution.

Cette atteinte semblerait possible eu égard à l'irrespect des obligations de l'État côtier en matière d'aides à la navigation (2.1) ainsi qu'à l'irrespect des normes techniques et sociales concernant le navire (2.2).

2.1) Il appartient à l'État côtier le devoir d'instaurer différentes aides à la navigation dans le but de faciliter la circulation des navires¹⁶⁹⁶. Dans ce cadre, le territoire maritime de l'État devrait être équipé de tous matériels et installations nécessaires à la prévention d'accidents. Un manquement à ce dispositif pourrait-il être considéré comme étant une transgression au principe de précaution?

Il semble ici improbable que l'État puisse se faire reprocher un défaut de matériel approprié pour un risque qui reste du domaine de l'incertitude scientifique puisque, par définition, les équipements techniques sont conçus en connaissance de causes. En revanche, on pourrait se poser la question de savoir si la responsabilité de l'État pourrait être engagée dans le cas où il prendrait des mesures restrictives au nom du principe de précaution qui seront jugées par la suite inutiles ou injustifiées. On pourrait s'interroger dès lors, sur une possibilité d'abus de précaution¹⁶⁹⁷. Ceci pourrait être le cas de mesures restrictives de passage maritime par mesures de précaution dans un contexte de météo incertaine.

Encore une fois, malgré l'interaction des deux notions, la législation en vigueur ne permet pas de répondre à ce questionnement.

2.2) L'État est le principal armateur en Tunisie. Il représente, dès lors, non seulement le pouvoir politique de l'État mais fait également partie intégrante du facteur humain maritime. Rappelons qu'il incombe à l'armateur des obligations techniques et sociales concernant le navire et l'équipage¹⁶⁹⁸ dont le but est d'assurer un bon niveau de sécurité en mer

1696 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

1697 La doctrine parle « d'excès dans la mise en oeuvre du régime de précaution ». Voir: J. CAZALA: « Le principe de précaution en droit international », op. cit, p 344 et suivantes.

1698 Voir supra, Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

et d'être capable de gérer les risques. Il revient ainsi à l'armateur de maintenir son navire en bon état de navigabilité technique et de mettre en oeuvre tous les moyens nécessaires à favoriser des conditions de vie et de travail adéquates pour l'équipage. On posera encore une fois la question de savoir si l'inobservation de l'une ou de l'ensemble de ces obligations, constituerait, outre le manquement aux obligations de sécurité maritime, un manquement au principe de précaution et on constatera encore une fois l'absence de réponse au niveau législatif.

L'interaction entre le principe de précaution et le domaine du transport maritime existe. En théorie, la pratique du transport maritime constitue, dans certains cas, un manquement au principe de précaution. Seulement, du fait que le principe demeure un simple principe d'orientation politique, voire un simple principe éthique, l'interaction entre les deux restera théorique. Le législateur est invité à prendre conscience de cette interaction et à permettre aux justiciables l'invocabilité directe du principe de précaution devant le juge. Ceci nécessite au préalable d'accorder la qualité de règle juridique au principe.

La même interaction est également établie entre le respect des règles de sécurité et de sûreté maritimes et le principe de correction en matière environnementale, le principe pollueur-payeur (Paragraphe 2).

Paragraphe 2 : L'atteinte au principe pollueur-payeur :

Le non respect des normes environnementales par négligence, imprudence ou de manière délibérée est de nature à entraîner non seulement des sanctions pénales mais également des corrections en application principe pollueur payeur (A); principe négligé à plusieurs occasions s'agissant du transport maritime (B).

A) La notion du principe pollueur-payeur:

D'origine internationale (a), le principe a été introduit dans différents secteurs de la législation nationale, y compris en matière maritime (b).

a) L'origine internationale du principe pollueur-payeur:

La première approche du principe pollueur-payeur a été présentée par la recommandation de l'OCDE¹⁶⁹⁹ sur les principes directeurs relatifs aux aspects économiques des politiques de l'environnement sur le plan international. Le principe impute au pollueur les dépenses relatives aux mesures de prévention et de lutte contre la pollution arrêtées par les pouvoirs publics pour que l'environnement soit dans un bon état. « Le coût de ces mesures devrait être répercuté dans le coût des biens et services qui sont à l'origine de la pollution du fait de leur production et/ou de leur consommation », précise la recommandation. On parlera dès lors d'une internalisation du coût des mesures de prévention de la pollution¹⁷⁰⁰.... On déduira que le principe pollueur-payeur n'a pas comme but de pénaliser les professionnels mais de responsabiliser les pollueurs en les amenant à prendre les choix les plus efficaces sur les plans économique et écologique afin d'éviter la pollution « en allégeant par la même occasion le fardeau financier que représente la protection de l'environnement pour les budgets de l'État »¹⁷⁰¹.

Initialement conçu pour l'internalisation des coûts s'agissant des pollutions chroniques, le principe a été sujet à des évolutions sensibles élargissant son champs d'application et son contenu même. Ainsi, l'application du principe a été étendue aux pollutions accidentelles liées aux substances dangereuses en vertu de la recommandation de l'OCDE du 5 juillet 1989¹⁷⁰². Jusqu'à cette date, le principe pollueur-payeur n'était qu'un principe de rationalité économique fondé sur l'internalisation des coûts environnementaux en matière de gestion des pollutions et nuisances¹⁷⁰³. Il n'incluait que les mesures de prévention ignorant le coût des mesures de remise en état que nécessite la survenance d'une pollution. L'OCDE, prenant conscience de cette lacune, inclut au principe le coût des dommages survenus en vertu de sa résolution de 1991 relative à l'utilisation des instruments économiques dans les politiques de l'environnement¹⁷⁰⁴.

1699 Organisation de coopération et de développement économique, recommandation (C (72) 128) du 26 mai 1972.

1700 Le principe pollueur-payeur est, à l'origine, un principe économique transposé au droit. Il est entouré de termes économiques tels que « l'internalisation » et « l'externalisation » des coûts. Pour une meilleure compréhension de l'approche économique du principe, voir: M. FAURE: « L'analyse économique du droit de l'environnement », op. cit.

1701 L. CHIKHAOUI: « L'environnement et sa protection par le droit », op. cit, p 322.

1702 Recommandation (C (89) 88 final), OCDE, 1989.

1703 Cette première formulation du principe est avancée par la recommandation sur les principes directeurs relatifs aux aspects économiques des politiques de l'environnement sur le plan international, C (72) 128, OCDE, 1972.

1704 Recommandation (C (90) 177 final) , OCDE, 1991.

Le principe pollueur payeur a été, par la suite, inscrit dans de nombreux textes internationaux. On citera notamment la Déclaration de Rio sur l'environnement et le développement durable de 1992 qui dispose, dans son article 16, que « les autorités nationales devraient s'efforcer de promouvoir l'internalisation des coûts de protection de l'environnement et l'utilisation d'instruments économiques, en vertu du principe selon lequel c'est le pollueur qui doit, en principe, assumer le coût de la pollution, dans le souci de l'intérêt public et sans fausser le jeu du commerce international et de l'investissement ».

En matière maritime, l'article 4. 3 (B) de la convention de Barcelone de 1995 pour la protection de la Mer méditerranée contre la pollution¹⁷⁰⁵ appelle les parties contractantes à appliquer « le principe pollueur-payeur en vertu duquel les coûts de la prévention de la pollution, le contrôle et les mesures de réduction doivent être supportés par le pollueur, en tenant dûment compte de l'intérêt public ».

De son côté, la convention OPRC étend le principe pollueur-payeur à la responsabilité de l'État en matière de pollution par hydrocarbures¹⁷⁰⁶. A l'origine, cette convention a été élaborée afin de fournir un cadre de coopération internationale de lutte contre les pollutions majeures. L'intégration du principe pollueur-payeur au sein de la convention conduit à ce que chaque État partie à la convention s'acquitte de ses obligations en matière de lutte contre la pollution sans exiger le remboursement des frais par d'autres États ayant bénéficié de son action. Elle conduit, en outre, à faire supporter les frais résultant des mesures de prévention, de réduction de la pollution et de la lutte contre celle-ci¹⁷⁰⁷ par toute personne physique ou morale qui sera qualifiée de pollueur.

L'adoption du principe pollueur-payeur par ces différents textes lui a permis d'acquérir une dimension juridique dans le sens où le principe permet de régler les aspects liés à la réparation des dommages causés à l'environnement en intégrant les pollutions accidentelles aux coûts mis à la charge du pollueur. Il revient, désormais, au pollueur de supporter à la fois les coûts de prévention et les coûts des mesures de lutte contre la pollution et ce, même au niveau de la législation nationale (b).

1705 Op. cit.

1706 Voir le préambule de la convention OPRC (op. cit) ainsi que son annexe 4.

1707 Article 2.2 (b) de la convention OPRC, op. cit.

b) L'extension du principe pollueur-payeur sur le plan interne:

Sur le plan national, la Commission nationale pour le développement durable¹⁷⁰⁸ chargée notamment de l'intégration du thème de l'environnement dans les politiques et les stratégies de l'État, doit, entre autres missions, oeuvrer à « appliquer le principe pollueur-payeur et à proposer les mesures réglementaires permettant d'endiguer la pollution »¹⁷⁰⁹. De ce fait, le principe pollueur-payeur se trouve aujourd'hui inscrit d'une manière expresse dans plusieurs domaines relevant de la protection de l'environnement en Tunisie et notamment en matière de gestion de déchets, de pollution des cours d'eau et de pollution du domaine public maritime.

- En matière de gestion des déchets, il incombe à chaque producteur, distributeur ou transporteur l'obligation de récupération des déchets engendrés par les matières ou produits dont ils ont la charge¹⁷¹⁰. Il en ressort que la loi suppose qu'autant le producteur des déchets que leur transporteur ou encore leur distributeur peuvent être qualifiés de pollueurs, selon le cas.

- En matière de pollution des milieux récepteurs, l'article 21 du décret sur les rejets dans les milieux récepteurs précise que les frais afférents aux analyses que nécessite l'autorisation des rejets dans les milieux récepteurs sont à la charge des établissements bénéficiaires de l'autorisation¹⁷¹¹. L'identification du pollueur est ici aisée, il s'agit de tout établissement dont l'activité nécessite une autorisation de rejets autorisés par la loi dans les milieux récepteurs.

- La législation concernant le domaine public maritime, assigne le pollueur dudit domaine à la prise en charge financière de la remise en état du site pollué. L'article 29 de la loi sur le domaine maritime¹⁷¹² permet à l'administration maritime de saisir le tribunal à la suite d'une pollution affectant le domaine maritime. La loi donne à cette occasion au juge le droit d'ordonner au pollueur l'enlèvement des dépôts, des encombrants et autres conséquences de la pollution à ses frais. L'article 30 de la même loi donne au ministre de l'environnement la faculté d'ordonner « l'exécution des travaux qui s'imposent pour parer les dommages subis par

1708 Présidée par le Premier Ministre, la commission est créée par l'article 1 du décret n° 93-2061 du 11 octobre 1993 portant création d'une commission nationale pour le développement durable, JORT du 19 octobre 1993, pp 1755-1756.

1709 Article 2 du décret n° 93-2061 du 11 octobre 1993, op. cit.

1710 Article 8 de la loi n° 96-41 du 10 juin 1996 relative aux déchets et au contrôle de la gestion et de leur élimination, JORT du 18 juin 1996, p 1192 et suivantes.

1711 Décret n° 85-56 du 2 janvier 1985 relatif à la réglementation des rejets dans le milieu récepteur, JORT du 22 janvier 1985 p 110 et suivantes. L'article 2-2 du décret définit le milieu récepteur en tant que milieu naturel dans lequel sont déversés les effluents de toute origine. Il peut s'agir des lacs, lagunes... mais également de la mer.

1712 Loi n° 95-73 du 24 juillet 1995, relative au domaine public maritime, op. cit. Le domaine public maritime comprend des éléments naturels tels que le rivage de mers, les lacs, la zone économique exclusive... et des éléments artificiels tels que les ports et les îles artificielles (voir article 2 de la loi).

le domaine public maritime » au frais du pollueur « et ce même avant le prononcé du jugement ». L'administration maritime se garde, néanmoins, le droit de renoncer aux poursuites, même après l'introduction de l'affaire devant les tribunaux, si le pollueur accepte de payer les sommes destinées à réparer les dommages causés¹⁷¹³ ce qui affirme que l'esprit de ces dispositions est conforme à la finalité de l'application du principe pollueur-payeur à savoir la correction et la remise en état.

Si, en vertu de toutes ces dispositions, le pollueur, à priori aisément identifiable, supporte les frais afférents à la protection et à la remise en état de l'environnement, la situation n'est pas aussi limpide si le pollueur appartient au facteur humain dans le domaine du transport maritime (B).

B) Le facteur humain et l'atteinte au principe pollueur-payeur:

Au vu des règles internationales et nationales autour du principe pollueur-payeur, peut-on dire que le pollueur de l'environnement maritime est le payeur des frais de réparation des dommages occasionnés par la pollution?

Une première réponse provient de la loi qui exonère certains pollueurs d'être payeurs. En application des articles 12 et suivants du décret relatif à la réglementation des rejets dans les milieux récepteurs précités, des autorisations de rejet de matières polluantes sont accordées, sous conditions. Ces dispositions trouvent leur équivalent dans plusieurs législations nationales¹⁷¹⁴. Les législateurs cherchent, sans doute, à travers ces autorisations de polluer à concilier les exigences économiques avec la protection de l'environnement. En dehors de l'autorisation légale expresse, peut on dire que tout pollueur est payeur? La réponse est négative aussi bien sur le plan du transport maritime international (a) que national (b).

a) Au niveau national:

L'efficacité de la mise en oeuvre du principe pollueur-payeur se heurte au problème de la légèreté des sanctions appliquées aux infractions de pollution maritime¹⁷¹⁵. La faiblesse des montants des amendes et des peines de prison prévues pour les pollueurs de la mer ne permettrait pas d'exercer l'effet dissuasif nécessaire à la prévention des infractions. Rappelons, à titre d'exemple, que l'auteur d'une pollution du domaine public maritime est sanctionné

1713 Article 29 alinéa 3 de la loi relative au domaine public maritime.

1714 Voir par exemple, articles L 1331-10 et L 1337-2 du code de la santé publique français.

1715 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

d'une peine d'emprisonnement allant de 16 jours à une année et d'une amende allant de 50 à 1000 DT¹⁷¹⁶. Comparées aux coûts importants que nécessite habituellement le nettoyage des sites ou leur remise en état, le pollueur optera naturellement pour le paiement d'une amende dont le montant dérisoire fait que le pollueur de la mer est loin d'être le payeur à qui incombe le paiement des sommes nécessaires à la remise en état du site dont il a causé la pollution.

Comparées aux sanctions prévues par le législateur français, les peines qu'encourt le pollueur tunisien semblent être, pour le moins, dérisoires. La législation française, nous l'avons déjà précisé¹⁷¹⁷, permet aujourd'hui d'affirmer que le pollueur de la mer française est le payeur des réparations nécessaires puisque le montant des amendes lui étant infligées peut atteindre les dix millions d'euros¹⁷¹⁸. Sans aller jusqu'à calquer l'exemple français dont les sommes des amendes pourraient paraître exagérées, le juste milieu devrait être recherché par le législateur tunisien de manière à ce que le pollueur soit effectivement le payeur. Nous avons conscience qu'au vu de l'ampleur de certaines catastrophes maritimes, le principe pollueur-payeur ne pourrait pas être appliqué de manière parfaite dans tous les cas, mais il est légitime d'espérer la fixation de sommes qui permettent que le principe s'applique au mieux. Des améliorations à ce niveau sont également à rechercher sur le plan international (b).

b) Au niveau international:

On pourrait supposer que le législateur tunisien a hésité à fixer des peines conséquentes aux responsables de pollution des côtes tunisiennes parce que que la Tunisie a jusqu'alors été épargnée par les grandes catastrophes maritimes et que le droit de responsabilité en matière maritime a toujours été un droit de réaction et non pas de prévention. La situation est différente pour le législateur international qui a eu à modifier ou enrichir la législation internationale à plusieurs reprises et notamment à la suite de catastrophes maritimes de grande ampleur. Pour autant, au vu des conventions internationales, peut on considérer que le pollueur de l'environnement marin est le payeur des frais de réparation des dommages et d'indemnisation des victimes?

Plusieurs éléments conduisent à répondre par la négative notamment l'identification inadéquate du pollueur (1) et la limitation des frais de réparation (2).

1716 Article 28 de la loi relative au domaine public maritime, op. cit.

1717 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

1718 Voir article 218 du code de l'environnement français, op. cit.

1) La canalisation de la responsabilité sur le propriétaire; une règle traditionnelle qui nécessite une remise en cause:

Le propriétaire du navire est le responsable de la pollution dont son navire est sujet. Il représente la seule partie que la victime peut poursuivre en justice même si l'accident a été causé par une tierce partie. Il s'agit d'une responsabilité objective canalisée sur le propriétaire du navire dont il ne peut s'exonérer que dans certains cas¹⁷¹⁹. Le problème est que très souvent, le propriétaire du navire est une personne physique ou morale ayant affrété son navire à un armateur et n'a, de ce fait, participé d'aucune manière à la survenance de la pollution. Il lui reviendrait, en conséquence, d'être le payeur à la place du vrai pollueur qui est épargné par le système juridique et que rien n'inciterait à prendre les dispositions nécessaires pour éviter d'autres pollutions. En dehors, du fait que la canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire soit une règle injuste, elle permet une violation directe du principe pollueur-payeur. Sa remise en cause semble, de ce fait, nécessaire. Celle-ci devrait permettre de rechercher le vrai pollueur et de lui faire supporter les frais de la réparation des dégâts environnementaux qu'il a causés. Le vrai pollueur serait dans ce cas, l'exploitant du navire dont les impératifs commerciaux étaient à l'origine du voyage pendant lequel la pollution est survenue. Encore faut-il l'identifier en présence d'un système d'exploitation des navires très éclaté caractérisé par la généralisation des professionnels intermédiaires tels que les transitaires et les commissionnaires de transport¹⁷²⁰.

2) Le plafond d'indemnisation:

Le propriétaire du navire est le responsable objectif de la pollution impliquant son navire. Sa responsabilité est assortie d'une obligation d'assurance. En fonction du tonnage de son navire, il est en droit de limiter sa responsabilité à un certain plafond d'indemnisation¹⁷²¹. Naturellement, cette limitation restreint l'étendue de l'application du principe pollueur-payeur. En conséquence, les sommes plafonnées sont généralement loin de couvrir le coût réel des pollutions et le pollueur est loin d'être le payeur.

Ainsi, le facteur humain, et notamment l'armateur, peut par son non respect de la législation, enfreindre les obligations du droit de l'environnement. Le même agissement pourrait avoir des répercussions sur les droits de l'homme (Section 2).

1719 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 1.

1720 Sur la difficulté de l'identification du transporteur effectif, voir I. CORBIER: « La notion juridique de l'armateur », op. cit.

1721 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 2.

Section 2 : La défaillance de la sécurité maritime une atteinte aux droits de l'homme :

Par droits de l'homme, on entend l'ensemble des droits et des libertés fondamentales inhérentes à la dignité de la personne humaine¹⁷²². Certains parleraient même des « principes naturels de justice qui fondent la dignité de la personne humaine »¹⁷²³. Fruit d'un long cheminement historique¹⁷²⁴, les droits de l'homme sont universels et inaliénables. D'origine philosophique ou religieuse¹⁷²⁵, ils constituent aujourd'hui une référence majeure dans l'ordre politique.

Les entreprises, de transport ou autres, sont « créancières de droits de l'Homme » à l'égard des États¹⁷²⁶. A l'occasion de la pratique du transport maritime, certaines de ces règles peuvent se voir transgressées. Il en est ainsi du droit à la vie (Paragraphe 1) ainsi que du droit à la sécurité et à la dignité humaine (Paragraphe 2).

Paragraphe 1 : La sauvegarde de la vie humaine en mer ou le droit à la vie :

A première vue, le rapport entre le droit à la vie, droit capital (A) et la pratique du transport maritime peut ne pas sembler évident. Pourtant, le droit à la vie peut se voir compromis par la pratique du transport maritime (B).

1722 J. SALMON: « Dictionnaire de droit international public », éditions Bruylant, Bruxelles, 2001, p 396.

1723 Y. MADIOT: « Droits de l'homme », éditions Masson, Paris, 1991, p 26.

1724 Sur l'histoire des droits de l'homme, voir: « Les déclarations des droits de l'homme », F. ROUVILLOIS, éditions Flammarion, Paris, 2009. Voir également: « Libres et égaux: 60 ans de conquête des droits humains », Fédération internationale des ligues des droits de l'homme, S. ALLIX et J-L. PLANCHE, éditions Flammarion, Paris, 2008. Voir aussi: « L'odyssée des droits de l'homme, fondation et naissance des droits de l'homme: actes du colloque international de Grenoble, octobre 2001 ». Le colloque est organisé par le Centre historique et juridique des droits de l'homme, Faculté de droit de Grenoble, Université Pierre Mendès France, textes réunis et présentés par Jérôme FERRAND et Hugues PETIT, éditions l'Harmattan, Paris, 2003.

1725 A propos des origines philosophiques et religieuses chrétiennes, voir: H. OBERDORFF: « Droits de l'homme et libertés fondamentales », LGDJ, Paris, 2008, p 38 et suivantes. Sur les origines religieuses musulmanes, voir : A. AN-NA'IM : « Islam and human rights, collected essays in law », éditions Mashood A. Baderin, Padstow, Cornwall, Great Britain, p 57 et suivantes.

1726 M. SNOUSSI et Gh. GHEDIRI: « Les droits de l'Homme et le droit international économique », in « Les droits de l'homme, une nouvelle cohérence pour le droit international », actes du colloque des 17, 18 et 19 avril 2008, Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis, éditions Pedone, Paris, 2008, p 122.

A) Le droit de la vie, un droit fondamental.....:

« Du seul fait que la vie existe, elle vaut d'être préservée, protégée, accrue. Toutes les autres valeurs d'existence sont bâties sur ce socle »¹⁷²⁷. Tous les textes internationaux (a) et nationaux (b) traitant des droits de l'homme sont unanimes à l'égard de ce principe. Dans cette optique, l'armateur doit munir son navire du matériel et du savoir faire nécessaire à la sauvegarde de la vie humaine en mer, autrement dit à la sauvegarde du droit à la vie¹⁷²⁸.

a) Le droit à la vie tel que consacré par le droit international:

Il existe certaines règles de droit dont la discussion est inconcevable. C'est le cas du droit de l'être humain à la vie. Les conventions, lois et autres instruments juridiques sont unanimes : le droit à la vie est un droit fondamental¹⁷²⁹. L'affirmation de cette règle se trouve au coeur des textes de droit international les plus importants. Ainsi, la Déclaration universelle des droits de l'homme, référence internationale des droits de l'homme par excellence¹⁷³⁰, dispose dans son article 3, que « tout individu a droit à la vie, à la liberté et à la sûreté de sa personne ». La même règle est confirmée au sein du Pacte international relatif aux droits civils et politiques¹⁷³¹: « le droit à la vie est inhérent à la personne humaine. Ce droit doit être protégé par la loi. Nul ne peut être arbitrairement privé de la vie »¹⁷³².

Le droit à la vie est également avéré au niveau des accords régionaux. La Charte arabe des droits de l'homme adoptée lors du sommet de la Ligue des États arabes tenu à Tunis en mai 2004¹⁷³³, en a également fait un principe fondamental. Il est spécifié dans son 5ème article que: « Le droit de la vie est un droit inhérent à toute personne humaine. La loi protège ce droit et nul ne sera privé arbitrairement de sa vie ».

Enfin, parmi les droits associés à la personne humaine pour lesquels plaide la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples¹⁷³⁴ est érigé le droit à la vie dans l'article 4 qui dispose

1727 P. RICOEUR: Intervention lors du Forum international: « Intervenir? Droit de la personne et raison d'États », la Sorbonne 16 et 17 décembre 1993.

1728 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

1729 Le droit à la vie n'a pas été clamé dans des textes juridiques autour des droits de l'homme précédant l'adoption de la déclaration universelle des droits de l'homme. L'histoire de la seconde guerre mondiale a rendu nécessaire la proclamation du droit à la vie comme étant un droit fondamental à tous les êtres humains.

1730 Op. cit.

1731 Adopté par l'Assemblée générale des Nations-Unies dans sa résolution 2200 A (XXI) du 16 décembre 1966 et entrée en vigueur le 23 mars 1976.

1732 Article 6 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques, op. cit.

1733 Une première version de la Charte a été adoptée en 1994. N'ayant été ratifiée que par un seul État, l'Irak, ses dispositions ont été modifiées et renforcées en 2004. Elle est entrée en vigueur le 15 janvier 2008.

1734 Adoptée le 27 juin 1981 à Nairoubi lors de la 18 ème conférence de l'Organisation de l'Union africaine (remplacée par l'Union africaine en 2002) et entrée en vigueur le 21 octobre 1986.

que « la personne humaine est inviolable. Tout être humain a droit au respect de sa vie.... nul ne peut être privé arbitrairement de ce droit ».

Chacun a donc le droit d'exister et de faire en sorte de préserver cette existence en veillant à son corps. Ce droit à l'existence octroyé à chacun, impose une obligation aux tiers, celle de respecter son intégrité physique, sa dignité. Il subit, toutefois, des dérogations légales telles que les actes licites de guerre, la légitime défense et les actes de maintien de l'ordre. La mise en oeuvre de ces exceptions doit être strictement réglementée par la loi.

Droit fondamental et élémentaire, le droit à la vie est également intégré aux législations nationales (b).

b) Sur le plan interne:

La consécration internationale du droit à la vie trouve un écho dans l'ordre juridique interne (1). L'intégration du droit à la vie, au même titre que d'autres droits inhérents à la personne humaine, est renforcée par la création d'un cadre institutionnel assurant leur protection (2).

1) La consécration juridique du droit à la vie:

Il s'agit, en droit tunisien, d'un principe constitutionnel. L'article 5 de la constitution de 1959 plaide pour un droit à la vie et à l'intégrité de la personne humaine. « La République tunisienne garantit les libertés fondamentales et les droits de l'Homme dans leur acceptation universelle ». Elle garantit également « l'inviolabilité de la personne humaine ».

Il s'agit, donc, d'une règle constitutionnelle dont le non respect est sanctionné par le droit pénal. Ainsi, l'homicide volontaire ou avec préméditation est sanctionné par les peines maximales à savoir la mort ou l'emprisonnement à vie selon les circonstances de l'acte¹⁷³⁵. L'auteur d'un homicide involontaire subit également des peines¹⁷³⁶. Par ailleurs, la violence ou menace de violence perpétrée contre quelqu'un conduit à la sanction de son auteur¹⁷³⁷.

La règle est donc claire, le droit à la vie et à l'intégrité physique est garanti au niveau des textes de droit tunisiens.

Par ailleurs, l'intégration des droits de l'homme dans le corpus juridique national est renforcée par la création d'une institution dont le but est d'encadrer l'application de ces droits (2).

1735 Voir articles 201 à 205, du code pénal, éditions de l'Imprimerie officielle de la République tunisienne, 2010.

1736 Voir article 217 du code pénal, op. cit.

1737 Voir articles 218 à 225 du code pénal, op. cit.

2) Le renforcement du droit par la création d'un cadre institutionnel:

Ce dispositif législatif a été renforcé par la création d'une institution dont le but est de promouvoir et de protéger les droits de l'homme: « Le comité supérieur des droits de l'Homme et des libertés fondamentales »¹⁷³⁸. Le comité assiste le Président de la République dans la politique de protection des droits de l'homme en émettant ses avis autour de questions se rapportant aux droits de l'homme et aux libertés fondamentales, en lui soumettant des propositions à ce sujet et en réalisant des études et des recherches en la matière¹⁷³⁹... Les missions du comité ont été renforcées en 2006¹⁷⁴⁰. Il est, désormais, en mesure de recevoir des requêtes formulées par les citoyens et de soumettre à leurs propos des rapports au Président de la République. Il est, en outre, chargé d'un devoir de sensibilisation et d'information autour des droits de l'homme et des libertés fondamentales¹⁷⁴¹.

En dehors des représentants de l'État¹⁷⁴², le comité est composé de personnalités reconnues pour leur intégrité, leur compétences ou encore pour leur action dans le domaine des droits de l'homme¹⁷⁴³ et de représentants d'associations actives dans le domaine des droits de l'homme et des libertés fondamentales¹⁷⁴⁴. Le comité a, par ailleurs, la possibilité de constituer des groupes de travail composés par certains de ses membres ou encore consulter toute personne qu'il estime compétente dans un cadre donné¹⁷⁴⁵.

Au même titre que les autres règles de droit, le droit à la vie peut être sujet à transgression. Sa consécration constitutionnelle et la protection qui lui a été accordée par la création d'une institution spécialisée ne suffisent pas au respect du droit. Les tribunaux tunisiens, au même titre que les tribunaux des autres États, examinent au quotidien des affaires d'atteinte à l'intégrité et à la vie humaine. Les causes de transgression au droit à la vie sont multiples. La pratique du transport maritime pourrait en être une (B).

1738 Créé en application du décret n° 91-54 du 7 janvier 1991 relatif au comité supérieur pour les droits de l'homme et les libertés fondamentales, JORT du 11 janvier 1991, p 39 et suivantes.

1739 Voir article 2 du décret n° 91-54 du 7 janvier 1991, op. cit.

1740 En application du décret n° 2006-2846 du 8 novembre 2006, modifiant et complétant le décret n° 91-54 du 7 janvier 1991 relatif au comité supérieur pour les droits de l'homme et les libertés fondamentales, JORT du 10 novembre 2006, p 3916.

1741 Voir article 2 du décret n° 91-54 du 7 janvier 1991 tel que modifié par le décret n° 2006-2846 du 8 novembre 2006, op. cit.

1742 Un représentant de la Chambre des députés et un représentant de la Chambre des conseillers.

1743 Voir article 3 du décret du 7 janvier 1991, op. cit.

1744 Voir article 3 du décret du 7 janvier 1991 tel que modifié par le décret n° 2007-886 du 10 avril 2007, modifiant et complétant le décret n° 91-54 du 7 janvier 1991 relatif au comité supérieur pour les droits de l'homme et les libertés fondamentales, JORT du 17 avril 2007, p 1184.

1745 Voir article 7-3 du décret du 7 janvier 1991 tel que modifié par le décret n° 2006-2846 du 8 novembre 2006, op. cit.

B) parfois compromis par la pratique du transport maritime:

L'adoption d'une loi ou d'une convention ne garantit nullement son effectivité ou son application. Nombreuses sont les lois en vigueur restant lettres mortes ou n'étant appliquées que partiellement. Les textes régissant les droits de l'homme n'échappent pas à cette règle. Il ne s'agit pas dans ce paragraphe de rechercher l'effectivité des lois portant sur les droits de l'homme dans leurs applications diverses mais de déceler les interactions possibles entre les règles gouvernant les conditions de vie et du travail du facteur humain dans le domaine du transport maritime et la transgression du droit à la vie (a). Les causes de cette transgression seront également recherchées (b).

a) Le respect du droit à la vie dans le monde du transport maritime, état des lieux:

L'étude ne s'intéressera, dans le cadre de ce paragraphe, qu'au cas des marins, seuls membres du facteur humain confrontés à des menaces contre la vie et l'intégrité physique liées à la nature de leur lieu de travail: le navire. Pendant sa traversée maritime, le navire est confronté à des risques d'ordre naturel mais également à des risques d'accident engendrés par le non respect des textes de sécurité et de sûreté maritimes autour des normes techniques (1) ou des normes d'organisation du travail (2).

1) Le non respect des règles techniques de sécurité maritime ou la violation du droit à la vie:

Les navires circulant en mer doivent être en bon état de navigabilité¹⁷⁴⁶. Ceci signifie que toutes les exigences techniques imposées par les différents textes de droit régissant la matière doivent être réunies. Il en va ainsi de la stabilité du navire, de la solidité adéquate de sa structure, du bon état de la machine et des installations électriques, de l'existence du matériel de détection et de protection contre les incendies... Le navire doit respecter toutes les exigences contenues dans la convention SOLAS¹⁷⁴⁷. Mais les défaillances techniques sont une réalité du monde du transport maritime et représentent une cause avérée des accidents en mer engendrant, selon le cas, des pertes en vies humaines. Cette réalité permet aisément de faire le lien entre le non respect des normes techniques à observer à bord des navires et le non respect du droit à la vie revendiqué par tous les textes de droits de l'homme. Le constat est similaire s'agissant du non respect des conditions de vie et de travail exigées par la loi (2).

1746 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

1747 Op. cit.

2) La violation des conditions de vie et de travail à bord du navire ou la transgression du droit à la vie:

Étant en même temps un lieu de travail et un lieu de vie, l'organisation de la société à bord du navire est strictement réglementée. Il en est ainsi de l'effectif minimum obligatoirement embarqué qui dépend de la taille du navire, de la nature de la traversée, de sa durée... Il en est ainsi également du temps de travail et de repos accordé aux marins¹⁷⁴⁸... Le non respect de ces normes conduit à un dérèglement dans l'ordre de la société à bord. A titre d'exemple, l'effectif réduit suppose un travail supplémentaire sollicité de chaque marin embarqué, ce qui génère fatalement un état de fatigue physique et parfois moral. Ce dernier est également la conséquence du non respect des heures de repos accordées par le droit aux marins¹⁷⁴⁹. Nous l'avons déjà évoqué, le facteur humain est à l'origine de la majorité des accidents en mer et la fatigue y est pour beaucoup. Là encore, le lien est aisément fait entre le respect des normes de vie et de travail à bord des navires et le respect du droit à la vie.

Se pose alors la question de savoir quelles pourraient être les causes qui conduisent à la violation d'un droit capital, tel que le droit de la vie (b).

b) Les causes de l'atteinte au droit à la vie:

Si la portée des droits de l'homme est généralement admise, il en est tout autrement de leur effectivité. Les droits de l'homme et le commerce sont généralement en conflit¹⁷⁵⁰. L'enrichissement économique que permet le commerce peut se faire en dépit des droits de l'homme. L'armateur peu scrupuleux peut ignorer tout respect des droits de l'homme qui viendrait compromettre un enrichissement économique ou qui nécessiterait une dépense quelconque. Le refus de l'armateur d'investir dans l'amélioration ou la réparation de son navire ne peut s'expliquer que par une logique économique: dépenser le minimum pour un gain plus rapide. Il en est de même pour l'armateur qui opte pour un effectif réduit en sachant que les besoins de navigation et de contrôle de son navire nécessiteraient un nombre plus important de marins. Lorsque l'obligation de respecter le droit à la vie peut constituer un frein à la compétitivité et au gain financier, certains choisiront le gain financier. Si cette logique

1748 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

1749 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

1750 Plusieurs textes mettent en relief ce conflit. Voir à ce sujet: « Droit économique et droits de l'homme », actes du colloque organisé par le centre de recherches en droit économique, les 22 et 23 janvier 2009 à Nice, éditions Larcier, Bruxelles, 2009. Voir également: J. VERNIER: « La traite et l'exploitation des êtres humains en France », étude réalisée pour la commission nationale consultative des droits de l'homme, éditions La documentation française, 2010.

caractérise les navires armant un pavillon de complaisance¹⁷⁵¹, il n'est pas rare qu'un non respect, ne serait-ce que partiel, des normes obligatoires à observer à bord des navires soit constaté sur des bâtiments portant pavillon national. C'était le cas du navire « Amira I »¹⁷⁵², à titre d'exemple.

Il est à noter que le conflit entre intérêt économique et droits de l'homme se situe également à un autre niveau, celui des États. Souvent, le commerce international et les droits de l'homme s'ignorent. La mondialisation actuelle de l'économie se conjugue avec l'ouverture des marchés et la montée en puissance des firmes transnationales. « Les droits de l'homme sont en règle générale ignorés dans ce processus dont les seuls indicateurs de performance sont les taux de croissance du PIB et les taux de profit des firmes »¹⁷⁵³. Par ailleurs, « les États les moins scrupuleux du respect des droits de l'homme soutiennent que les institutions de régulation du commerce international (telles que l'OMC) n'ont pas compétence pour connaître des questions de respect de ces droits. De même, la mondialisation incite nombre de pays en voie de développement au renforcement de leur compétitivité, même si cela aboutit à une négation des droits fondamentaux des travailleurs »¹⁷⁵⁴. Enfin, certains États « sont impuissants, par manque de moyens ou de volonté politique à faire face aux intérêts privés. Il leur est ainsi difficile de faire respecter, non pas même les droits de l'homme, mais simplement leur propre législation interne »¹⁷⁵⁵. Le non respect des droits de l'homme sur les navires tunisiens se situe, à notre sens, dans cette optique. Les inobservations des obligations techniques ou sociales qui ont pu être constatées ne partent pas, à la base, d'une intention d'enfreindre les droits de l'homme mais d'une logique de gain financier pour ce qui est de l'armateur et d'un manque de moyens de contrôle maritime pour ce qui est de l'État¹⁷⁵⁶.

Toutes ces considérations font que le droit à la vie, parmi d'autres droits inhérents à la personne humaine (Paragraphe 2), soit transgressé à l'occasion d'une traversée maritime.

1751 Sur les pavillons de complaisance, voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 1.

1752 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

1753 D. KOLACINSKI: « Analyse économique des droits de l'homme », collection « des Sociétés », éditions Presse universitaire de Rennes, 2003, p 225.

1754 Th. FLORY et N. LIGNEUL: « Commerce international, droits de l'homme, mondialisation: les droits de l'homme et l'organisation mondiale de commerce », in « Commerce mondial et protection des droits de l'homme: les droits de l'homme à l'épreuve de la globalisation des échanges économiques », éditions Bruylant, Bruxelles, 2001, p 179.

1755 D. KOLACINSKI: « Analyse économique des droits de l'homme », op. cit, p 217.

1756 Rappelons que dans le cadre du contrôle par l'État du pavillon, l'État n'effectue qu'une visite de contrôle à l'occasion de la mise en service du navire suivie par des visites annuelles. Les visites inopinées ne sont autorisées que s'il y a réclamation de la part de l'équipage, dont le sujet n'a pu être résolu à l'amiable.

Paragraphe 2 : L'atteinte aux droits des marins :

En dehors du droit à la vie qui peut, on l'a vu, être affecté par les conditions du vie et de travail à bord des navires, d'autres droits inhérents à la personne humaine peuvent se voir, à leur tour, altérés à l'occasion de l'exercice des missions confiées au facteur humain. Il s'agirait dans un premier temps d'identifier les droits de l'homme en question (A) et d'essayer de comprendre, par la suite, la manière avec laquelle le travail maritime pourrait les atteindre (B).

A) Les droits des marins mis en cause dans le cadre de leur travail:

Certaines obligations techniques ou sociales de l'armateur participent d'une manière directe à préserver la dignité des marins (a) ou encore à leur garantir un droit à la sécurité et à la santé (b).

a) Le droit à la dignité:

Au même titre que le droit à la vie, le droit au respect de la dignité de la personne est un principe fondamental inscrit au niveau des droits international et national (1). Le respect de la dignité humaine nécessite d'adopter un traitement humain envers les autres personnes, condition parfois défailante sur le plan pratique, y compris dans le monde du transport maritime (2).

1) L'obligation du respect de la dignité humaine:

Droit fondamental et inhérent à la personne humaine, le droit à la dignité a été défendu par les textes les plus importants portant sur les droits de l'homme. La Déclaration universelle des droits de l'homme dispose¹⁷⁵⁷ que « la reconnaissance de la dignité humaine inhérente à tous les membres de la famille humaine et de leurs droits égaux et inaliénables constitue le fondement de la liberté, de la justice et de la paix dans le monde »¹⁷⁵⁸. L'article 5 de la Charte africaine sur les droits de l'homme¹⁷⁵⁹ dispose, à son tour, que: « Tout individu a droit au respect de la dignité inhérente à la personne humaine... ». On entend par dignité la « qualité liée à l'être humain lui-même, du seul fait d'être humain »¹⁷⁶⁰. Le droit au respect de la dignité

1757 Op. cit.

1758 Premier considérant du préambule de la Déclaration universelle des droits de l'homme.

1759 Op. cit.

1760 G. JAQUES: « Les droits de l'homme et l'impunité des crimes économiques », les Éditions du Cerf, Paris, 2009, p 43.

humaine est, en Tunisie un droit constitutionnel¹⁷⁶¹: « la République tunisienne...oeuvre pour la dignité de l'Homme et le développement de sa personnalité »¹⁷⁶².

Concrètement, le respect de la dignité de l'autre nécessite l'adoption d'une certaine conduite (2).

2) La portée du droit au respect de la dignité humaine:

L'article 8-1 de la Charte arabe des droits de l'homme¹⁷⁶³ apporte des précisions pratiques quant à l'application du droit de la dignité. Il indique que: « Nul ne peut être soumis à des tortures physiques ou mentales ou à un traitement cruel, humiliant, dégradant ou inhumain ». Préserver la dignité de la personne implique, donc, d'éviter de la traiter d'une manière inhumaine. Le traitement inhumain est l'agissement qui provoque volontairement des souffrances physiques ou mentales particulièrement graves, sans qu'elles atteignent, toutefois, le degré d'intensité qui caractérise la torture¹⁷⁶⁴. Ce droit rejoint l'idée de travail décent pour laquelle plaide l'Organisation internationale de travail depuis quelques années¹⁷⁶⁵.

La question qui se pose à ce stade est celle de savoir s'il est approprié de parler de traitement inhumain lorsqu'on évoque le travail des marins? Ces derniers sont-ils confrontés à des « agissements qui provoquent des souffrances physiques ou mentales » dans le cadre de leur travail?

La réponse est étonnement positive. Les conditions de vie et de travail à bord de certains navires marchands sont parfois si déplorables qu'il en résulte des maladies physiques ou de troubles psychologiques pour certains travailleurs à bord¹⁷⁶⁶. Si tel n'est pas un phénomène concernant la marine marchande tunisienne, l'existence de telles situations n'est pas exceptionnelle dans le monde maritime et elle est même fréquente à bord des navires

1761 Ceci n'est pas le cas de la France, à titre d'exemple, où le droit au respect de la dignité humaine est une création jurisprudentielle. Voir à ce sujet: D. ROUSSEAU: « Les libertés individuelles et la dignité de la personne humaine », éditions Montchrestien, Paris, 1998, p 62 et suivantes. Il est à noter qu'une partie de la doctrine estime que le principe de la dignité humaine ne peut avoir la qualité de règle juridique et qu'il s'agit simplement d'un principe philosophique ou encore spirituel. Voir à ce sujet: B. BEIGNIER: « Hiérarchie des normes et hiérarchie des valeurs » in « Le droit privé français à la fin du XXème siècle, études offertes à Pierre CATALA », éditions Litec, Paris, 2001, p 153 et suivantes.

1762 Article 5 de la 1ère constitution de la République tunisienne de 1959, op. cit.

1763 Op. cit.

1764 G. LEBRETON: « Libertés publiques et droits de l'Homme », op. cit, p 297.

1765 Le travail décent est un travail de qualité acceptable et productif dans des conditions de liberté, d'équité, de sécurité et de dignité. Voir à ce titre: « Réduire le déficit du travail décent - un défi mondial », rapport du directeur général du Bureau international de travail, 89 ème session de la Conférence internationale de travail, Genève, juin 2001. Voir également: « Le travail décent: défis stratégiques à venir » rapport du directeur général du Bureau international de travail, 97 ème session de la Conférence internationale de travail, Genève, juin 2008.

1766 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

marchands portant des pavillons de complaisance. Étant donné que ces derniers constituent 66% de la flotte marchande mondiale, parler de traitement inhumain en évoquant le travail et la vie des marins serait, de ce fait, justifié. Dans ces conditions, il va de soit que l'environnement favorisant d'un côté la sécurité et la sûreté des marins, et de l'autre leur santé soit, lui aussi, défaillant (b).

b) Le droit à la sécurité et à la santé:

Le navire étant un lieu de travail original, des conditions strictes de sécurité (1) et de protection de la santé humaine (2) doivent y être appliquées.

1) Le droit à la sécurité et à la sûreté:

L'article 6 de la Charte africaine des droits de l'homme¹⁷⁶⁷ affirme le droit à la sécurité dont chaque personne doit bénéficier. De son côté, l'article 3 de la Déclaration universelle des droits de l'homme¹⁷⁶⁸ met au même niveau le droit à la vie avec le droit à la sûreté de toute personne humaine.

En application de ces dispositions, il revient à l'État d'assurer la sécurité et la sûreté de ses ressortissants en veillant à l'ensemble de son territoire et de ses intérêts nationaux. Le navire est une proportion du territoire de l'État. Il est vrai qu'il s'agit d'une proportion originale du fait de sa flottabilité, mais il demeure une proportion à part entière du point de vue du droit. L'État est donc tenu de mettre en oeuvre ses moyens de puissance publique afin de garantir la sécurité et la sûreté des navires arborant son pavillon et des personnes embarquées à bord. Ceci est encore plus valable s'agissant des navires battant pavillon tunisien étant donné que ces derniers appartiennent en majorité à la CTN, donc à l'État. En somme, l'État armateur, est tenu d'assurer la sécurité des personnes à bord des navires en application des normes de sécurité émanant des textes juridiques sur le droit de la sécurité maritime. Il l'est au même titre, en application des dispositions des droits de l'homme. La transgression d'une norme de sécurité est, de ce fait, également une transgression des droits de l'homme. Qu'en est-il du droit à la santé (2).

1767 Op. cit.

1768 Op. cit.

2) Le droit à la santé:

« La santé est un état de complet bien-être physique, mental et social et ne consiste pas seulement en une absence de maladie ou d'infirmité. La possession du meilleur état de santé qu'il est capable d'atteindre constitue l'un des droits fondamentaux de tout être humain, quelles que soient sa race, sa religion, ses opinions politiques, sa condition économique ou sociale »¹⁷⁶⁹. La déclaration universelle des droits de l'homme¹⁷⁷⁰ associe le droit de santé aux droits économiques, sociaux et culturels dont doit jouir toute personne. Son article 25 dispose que « toute personne a droit à un niveau de vie suffisant pour assurer sa santé, son bien être et ceux de sa famille, notamment pour l'alimentation, l'habillement, le logement, les soins médicaux ainsi que pour les services sociaux nécessaires ». De son côté, le Pacte international des droits économiques, sociaux et culturels¹⁷⁷¹ reconnaît, dans son article 12, que le droit à la santé est un droit individuel et inaliénable.

La santé au travail regroupe les règles d'hygiène et la médecine de travail. L'hygiène a été définie comme étant « la science qui permet de prévoir, d'identifier, d'évaluer et de maîtriser les facteurs et les contraintes propres au travail ou qui en résultent et qui sont susceptibles d'entraîner la maladie, l'altération de la santé et du bien-être des travailleurs, tout en tenant compte des impacts éventuels sur la communauté avoisinante et sur l'environnement en général »¹⁷⁷². En matière de transport maritime, les règles d'hygiène sont, de ce fait, relatives à la propreté permanente des lieux de vie et de travail, à leur salubrité et à la prévention des nuisances.

L'inobservation de toutes ces règles à bord des navires est fréquente¹⁷⁷³ ce qui constitue, outre le manquement aux obligations de sécurité et de sûreté une violation des droits de l'homme. Cette situation est le résultat de la combinaison de plusieurs facteurs. (B).

B) Les motifs d' atteinte aux droits des marins:

Perdre « ses droits de l'homme » à l'occasion de l'accomplissement de son travail (a) est une réalité connue par le monde économique d'aujourd'hui. Il s'agit, tout de même, d'une transgression de la loi à l'encontre de laquelle le juge ne joue pas de rôle significatif (b).

1769 Préambule de la constitution de l'Organisation Mondiale de la Santé adoptée par la conférence internationale de la santé à New York du 19 juin au 22 juillet 1946.

1770 Op. cit.

1771 Op. cit.

1772 Définition avancée par l'Unité de Recherche et d'enseignement en santé du travail, organe du Bureau International du Travail.

1773 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

a) Une atteinte aux droits....:

Au même titre que le droit de la vie, les autres droits des marins peuvent être transgressés. Encore une fois, la logique économique place, assez souvent, la satisfaction des besoins individuels au dessus de la réunion des conditions de vie et de travail favorables. A bord des navires de complaisance, où le modèle de croissance est associé à la conception libérale de l'économie, l'investissement social est tout simplement négligé. Les marins embarqués à bord de ces navires manquent d'accès aux soins, à une alimentation saine et en quantité suffisante et à des locaux dont le niveau d'hygiène est satisfaisant ce qui aboutit, généralement, à un état de santé déplorable. « Ce constat est vrai s'agissant de la grande majorité des navires portant pavillon de complaisance faisant escale dans les ports tunisiens. On effleure l'état d'insalubrité sur bon nombre d'entre eux »¹⁷⁷⁴.

Si l'on voulait qualifier cette réalité, on parlerait d'exploitation sociale. Il s'agit d'un « ensemble de faits, de comportements et d'attitudes qui consistent à tirer profit de la dépendance économique des personnes pour les obliger à travailler dans des circonstances et sous des conditions de travail et pécuniaires humainement dégradantes et en tous cas contraires au respect de la dignité humaine »¹⁷⁷⁵. Face à un contrôle maritime de faible ampleur¹⁷⁷⁶, l'exploitation sociale générée par la logique économique, n'est pas prête d'être parée. « Seules les instances politiques disposent d'une légitimité morale universelle »¹⁷⁷⁷ pour corriger l'ordre économique à moins que la jurisprudence ait une contribution effective en la matière (b).

b)renforcée par l'absence de protection juridictionnelle:

A partir du moment où des droits attachés à la personne humaine sont énoncés par la loi, toute personne victime de violation de ces droits devrait pouvoir saisir la justice et demander réparation, voire indemnisation. La question est ici de savoir si un marin estimant que ses droits ont été atteints à l'occasion de l'exercice de sa fonction pourrait saisir le juge pour motif de violation des droits de l'homme et non pas pour manquement aux obligations de sécurité et de sûreté incombant à l'armateur.

1774 Entretien avec T. BEN SALAH, op. cit.

1775 M. RIGAUX: « Droit du travail ou droit de la concurrence sociale? Essai sur le droit de la dignité de l'Homme au travail (re)mis en cause », éditions Bruylant, Bruxelles, 2009, p 27.

1776 Voir supra: Partie 1, Titre 2.

1777 M. RIGAUX: « Droit du travail ou droit de la concurrence sociale? Essai sur le droit de la dignité de l'Homme au travail (re)mis en cause », op. cit, p 170.

Du point de vue du droit, la réponse à la question est affirmative. Rien au niveau des textes de droit n'empêche le juge de qualifier le manquement aux obligations de l'armateur de transgression aux droits de l'homme. Seulement, cette hypothèse serait une première dans la jurisprudence tunisienne car jusqu'alors, le juge n'a pas eu à statuer sur de pareils cas de figure. Dans l'état actuel des choses, les droits de l'homme rattachés à l'exercice de la fonction maritime ne sont pas justiciables et ceci n'est pas une spécificité de la justice tunisienne. Il n'est pas courant de demander réparation au nom des droits de l'homme mais seulement pour manquement aux obligations légales à la charge de l'armateur en vertu des lois applicables en matière maritime. L'absence de jurisprudence en la matière rend cette étude purement théorique. Une petite nuance est, toutefois, apportée par la jurisprudence étrangère qui a eu l'occasion de montrer que la relation entre la sécurité maritime et les droits de l'homme existe et peut être revendiquée devant le juge. A l'occasion de l'affaire *Brundnicka et autres contre la Pologne*¹⁷⁷⁸, les requérants ont saisi la Cour européenne des droits de l'homme en vertu de l'article 34 de la Convention de sauvegarde des droits de l'Homme et des Libertés fondamentales¹⁷⁷⁹. Dans les faits, plusieurs marins ont péri dans le naufrage du navire *Jan Heweliusz* en mer Baltique. L'expertise a montré que le naufrage était, en partie, dû à des manquements de l'armateur du navire qui n'avait pas entrepris les travaux de réparation nécessaires. La cour affirme qu'il y a eu violation des droits protégés par la convention et donne droit aux requérants.

Les interactions possibles entre la sécurité et la sûreté maritimes et le droit de l'environnement, d'un côté, et entre la sécurité et la sûreté maritimes et les droits de l'homme de l'autre, nous poussent à redéfinir les limites du non respect des normes techniques et sociales de sécurité et de sûreté maritimes et à redimensionner ces notions. La transgression de ces normes dépasse le domaine spécifique et limité du transport maritime, compromet d'autres branches de droit, et implique d'autres acteurs. Encore plus de raisons pour accorder davantage d'importance et de valeur au respect de toutes les règles de droit destinées au navire et à tous les éléments humains contribuant à la traversée maritime. La réflexion doit donc se poursuivre dans le but d'accéder à une meilleure sécurité en mer (Chapitre 2).

1778 Cour européenne des droits de l'homme, troisième section, arrêt n° 54723/00 du 3 mars 2005, affaire *Brundnicka et autres c. la Pologne*.

1779 L'article 34 permet à toute personne physique ou morale de saisir la Cour pour violation de l'un des droits reconnus dans la Convention.

Chapitre 2 : Vers de meilleures sécurité et sûreté en mer :

Les analyses précédentes ont pu mettre l'accent sur les lacunes qui existent aussi bien au niveau de la législation que de la pratique tunisiennes s'agissant de la sécurité et de la sûreté maritimes. Dans certains cas, les textes de droit font défaut. Dans d'autres cas, l'application des textes en vigueur est incomplète. S'appuyant sur les résultats des analyses précédentes, il s'agit dans ce chapitre de réfléchir sur certaines propositions dont la finalité serait de garantir une meilleure sécurité et une meilleure sûreté en mer (section 2). Cette démarche sera inspirée d'une expérience ayant fait ses preuves en la matière, l'expérience communautaire (section 1).

Section 1 : L'exemple communautaire, comme approche d'amélioration :

Quoique récente¹⁷⁸⁰, l'action de la Communauté européenne (CE) en matière de sécurité et de sûreté maritimes est marquée par l'abondance au niveau de la réglementation et par la fermeté au niveau de l'application qui fait intervenir, outre les administrations maritimes, les entreprises européennes du secteur. Cette action a subi un revirement notable à la suite du naufrage du navire Erika¹⁷⁸¹ qui a poussé la CE à adopter une stratégie globale de sécurité et de sûreté en mer. Cette dernière ne cesse d'évoluer et génère une quantité importante de mesures législatives, les paquets Erika I, II et III. Au vu des objectifs de ce travail, l'étude qui suit ne s'intéressera qu'aux mesures qui impliquent le facteur humain (paragraphe I) et au contrôle qui leur est réservé (paragraphe II).

Paragraphe 1 : La consolidation de l'arsenal législatif :

L'action normative européenne est abondante et en perpétuelle progression. Elle puise dans les normes internationales existantes et oeuvre pour combler leurs lacunes aussi bien en matière de sécurité (A) qu'en matière de sûreté (B).

A) L'action normative en matière de sécurité :

Consciente des inconvénients qui résultent de l'absence de pouvoir de coercition international, la CE a veillé en adoptant les mesures internationales à leur assurer une utilisation effective et à astreindre les États membres à leur application (a). Par ailleurs, certaines lacunes juridiques au niveau international ont été comblées au niveau européen par l'adoption de dispositions aussi bien générales que ciblées (b).

a) L'application effective des normes d'origine internationale :

Plusieurs normes internationales ont la simple qualité de recommandations. Leur conférer un caractère contraignant permettrait d'accéder à un meilleur degré de sécurité en mer. Partant de ce principe, la CE a fait le choix de rendre contraignant un bon nombre de mesures internationales. Ainsi, en matière de formation des marins, la CE a adopté la convention

¹⁷⁸⁰ Les premiers éléments d'une politique commune de sécurité maritime datent du début des années 1990 et se traduisent par l'adoption du Livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports du 2 décembre 1992 (COM(92) 0494) et d'une communication intitulée « pour une politique commune de la sécurité maritime » du 24 février 1993 (COM(93) 66 final du 24 février 1993).

¹⁷⁸¹ Op. cit.

STCW¹⁷⁸² dont le but est de fixer un seuil minimum de connaissances exigées des marins grâce à quoi, ils peuvent obtenir un brevet internationalement reconnu. L'intégration de ce texte dans la législation européenne rend obligatoire l'ensemble de ses normes. L'effectivité de son application est d'ailleurs sujette à contrôle dans le cadre du contrôle par l'État du port¹⁷⁸³. En outre, le législateur européen a enrichi cette législation internationale en adoptant un certain nombre de textes européens. L'abondance de la matière contraint l'analyse qui suit à opter pour une analyse réduite à certaines dispositions dont l'impact est, à notre sens, manifeste:

1) La directive 2008/106/CE¹⁷⁸⁴ vient renforcer les dispositions concernant les gens de mer servant à bord des navires de commerce que contient la convention STCW. La directive a pour objectif de déterminer les normes minimales de formation des marins et les conditions de délivrance des brevets et de maintenir une cohérence en la matière au niveau européen. A ce titre, l'article 3 précise que les États ne doivent pas assurer aux gens de mer une formation en deçà du niveau de formation minimal fixé par la convention STCW sachant que les États sont invités à fixer des normes plus élevées que celles fixées par la convention¹⁷⁸⁵. Cette obligation est assortie de sanctions. L'article 9 de la convention invite les États membres à définir les sanctions pénales et disciplinaires appropriées lorsque les dispositions de la directive ne sont pas appliquées au niveau national et notamment « en cas d'incompétence ou d'actes d'omission susceptibles de menacer directement la sauvegarde de la vie humaine en mer, la sécurité des biens en mer ou le milieu marin ». Ainsi, la directive établit un contrôle sur la formation et la compétence des gens de mer, contrôle manquant de manière cruciale au monde maritime¹⁷⁸⁶. La convention élargit le panel des exigences en la matière en imposant le contrôle d'un « système de normes de qualité » sur « toutes les activités de formation, d'évaluation des compétences, de délivrance des brevets et des visas de revalidation »¹⁷⁸⁷.

1782 En application de la directive 94/58/CE du Conseil du 22 novembre 1994 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, JOCE L 319/28 du 12 décembre 1994, p 28 et suivantes modifiée par la directive 2001/25/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 avril 2001 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, JOCE L 136 du 18 mai 2001, p 17 et suivantes. A propos de la convention STCW, voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

1783 Voir infra: Paragraphe 2, A, b.

1784 Directive 2008/106/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 concernant le niveau minimal de formation des gens de mer, JOCE L 323 du 3 décembre 2008, p 33 et suivantes.

1785 Préambule de la directive 2008/106/CE, op. cit, point 8.

1786 Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 1.

1787 Article 10 de la directive 2008/106/CE, op. cit.

En dehors de la formation des marins, la convention a accordé de l'importance à la fatigue des marins et à la communication à bord qui sont des causes récurrentes d'accidents en mer¹⁷⁸⁸. Dans son article 15, elle invite les États à faire appliquer des heures de repos selon les modalités décrites dans l'article afin d'empêcher la fatigue. De son côté, l'article 18 appelle à instaurer les moyens permettant d'avoir une bonne communication orale entre tous les membres de l'équipage. Par ailleurs, le capitaine, les officiers et les matelots doivent être capables de communiquer entre eux dans une ou plusieurs langues de travail communes, ce qui constitue une meilleure garantie de communication et une innovation par rapport à la législation internationale. Enfin, une attention est accordée à la communication entre l'équipage à bord et les autorités à terre. Des « moyens de communication adéquates » doivent être fournis à cette fin¹⁷⁸⁹.

2) L'objectif de la directive 2002/84/CE¹⁷⁹⁰ du 5 novembre 2002 est d'améliorer la mise en oeuvre de la législation communautaire régissant la sécurité maritime, la protection du milieu marin et les conditions de vie et de travail à bord des navires en accélérant les modifications devant intervenir sur plusieurs textes européens compte tenu de la création d'un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution (COSS) en application du règlement 2099/2002/CE¹⁷⁹¹. Le COSS a pour mission « de centraliser les tâches des comités institués dans le cadre de la législation communautaire en matière de sécurité maritime, de prévention de la pollution par les navires et de protection des conditions de vie et de travail à bord¹⁷⁹², d'assister et de conseiller la Commission pour toutes les questions de sécurité maritime et de prévention ou de réduction de la pollution de l'environnement par les activités maritimes »¹⁷⁹³ et également de l'assister en matière législative relative à tous ces domaines¹⁷⁹⁴. Le législateur européen doit avoir recours au COSS chaque fois qu'il adopte une nouvelle

1788 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

1789 Voir article 18 (e) de la directive 2008/106/CE, op. cit.

1790 Directive 2002/84/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 novembre 2002 portant modification des directives relatives à la sécurité maritime et à la prévention de la pollution par les navires, JOCE, L 324, 29 novembre 2002, p 53 et suivantes.

1791 Règlement 2099/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 instituant un comité pour la sécurité maritime et la prévention de la pollution par les navires (COSS), JOCE L 324 du 29 novembre 2002, p 1 et suivantes.

1792 A titre d'exemple: le Comité institué par la directive 1993/75/CEE du Conseil du 13 septembre 1993 relative aux conditions minimales exigées pour les navires à destination des ports maritimes de la communauté ou en sortant et transportant des marchandises dangereuses ou polluantes (JOCE L 247 du 5 octobre 1993, p 19 et suivantes) ou encore des comités *ad hoc* institués en vertu de tout acte spécifique.

1793 Voir préambule du règlement 2099/2002/CE, op. cit, point 3.

1794 Article 3 et suivants du règlement 2099/2002/CE, op. cit.

législation en matière de sécurité maritime. L'apport de la création d'une telle institution consiste d'une part, dans l'expertise que pourrait avoir les membres qui la constituent et d'autre part, dans l'harmonisation au niveau communautaire des dispositions adoptées en matière de sécurité maritime et de protection de l'environnement.

3) Par ailleurs, le Conseil a adopté une directive permettant aux États membres de ratifier la convention consolidée sur le travail maritime adoptée sous l'égide de l'OIT en juin 2006¹⁷⁹⁵. Il s'agit de la directive 2009/13/CE¹⁷⁹⁶ du Conseil du 16 février 2009 portant mise en oeuvre de l'accord conclu par les Associations des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF) concernant la convention du travail maritime, 2006, et modifiant la directive 1999/63/CE¹⁷⁹⁷. L'accord en question, conclu le 19 mai 2008 fixe les droits et les conditions de travail et de vie des marins opérant à bord des navires portant pavillon d'un État européen. Ses dispositions sont aussi diverses et variées que celles de la convention sur le travail maritime de 2006. Elles concernent aussi bien la fixation de l'âge minimal de travail¹⁷⁹⁸, des heures de travail et de repos¹⁷⁹⁹, que des effectifs¹⁸⁰⁰ et des conditions concernant le logement, la nourriture et les loisirs accordés à l'équipage¹⁸⁰¹... L'intérêt de cet accord est l'instauration d'une législation étoffée offrant aux marins un cadre de travail et de vie le plus optimal possible afin de minimiser les accidents en mer dont le facteur humain est l'origine.

La directive 2009/13/CE entrera en vigueur à la date d'entrée en vigueur de la convention du travail maritime de 2006¹⁸⁰². Dans l'attente, ce sont les dispositions de l'accord annexé à la directive 1999/63/CE tel que modifié par la directive 2009/13/CE qui sont en vigueur. Cet accord met notamment l'accent sur la fixation des horaires de travail et de repos des marins. Il

1795 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

1796 JOCE L 124 du 20 mai 2009, p 30 et suivantes.

1797 Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999, concernant l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer, conclu par l'Association des armateurs de la Communauté européenne (ECSA) et la Fédération des syndicats des transports dans l'Union européenne (FST), JOCE L 167 du 2 juillet 1999, p 33 et suivantes.

1798 Voir titre 1, règle 1 de l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'ECSA et la FST, op. cit.

1799 Voir titre 2, règle 2.3 de l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'ECSA et la FST, op. cit.

1800 Voir titre 2, règle 2.7 de l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'ECSA et la FST, op. cit.

1801 Voir titre 3 de l'accord relatif à l'organisation du temps de travail des gens de mer conclu par l'ECSA et la FST, op. cit.

1802 Article 7 de la directive 2009/13/CE, op. cit.

détermine d'une manière assez détaillée les limites des heures de travail et de repos des marins¹⁸⁰³, libre aux États membres d'adopter une législation nationale permettant des périodes de repos et des congés plus fréquents que ceux fixés par l'accord¹⁸⁰⁴. Les heures de travail et de repos quotidiennes doivent être notées sur un registre tenu à bord à cette fin¹⁸⁰⁵. Ce dernier est visé à des intervalles appropriés par les autorités compétentes¹⁸⁰⁶. Le non respect du partage d'horaire fixé par l'accord, entraîne l'application de mesures adéquates, dont l'obligation de révision de l'effectif¹⁸⁰⁷.

La CE s'est également penchée sur des domaines où les dispositions internationales font défaut et a adopté des mesures appropriées (b).

b) L'adoption de dispositions communautaires en matière de sécurité:

Le but de cette démarche est de combler les lacunes existantes au niveau des textes internationaux. Tout en instaurant une vision européenne globale pour les océans et les mers (1), la CE a émis des normes dans des domaines déterminés et pointus. C'est le cas de la directive relative aux équipements marins (2) ou encore celle qui introduit une nouvelle assurance (3).

1) En octobre 2007, une communication de la Commission européenne intitulée « une politique maritime intégrée pour l'Union européenne »¹⁸⁰⁸ (encore appelée le Livre bleu) recommande l'élaboration d'une politique maritime unique appliquée par tous les États membres, étant donné que les questions relatives aux mers et aux océans européens sont liées entre elles et que les politiques maritimes efficaces doivent être élaborées conjointement¹⁸⁰⁹. La communication définit les principales lignes directrices d'une stratégie maritime communautaire. Les organes européens, les autorités nationales ainsi que les autorités régionales sont invités à faire preuve d'initiative dans le cadre de cette politique¹⁸¹⁰. Une telle

1803 Voir clause 5 de l'accord annexé à la directive 1999/63/CE tel que modifié par la directive 2009/13/CE, op. cit.

1804 Voir article 2.1 de la directive 1999/63/CE, op. cit.

1805 Clause 8 (1) de l'accord annexé à la directive 1999/63/CE tel que modifié par la directive 2009/13/CE, op. cit.

1806 Clause 9 de l'accord annexé à la directive 1999/63/CE tel que modifié par la directive 2009/13/CE, op. cit.

1807 Clause 10 (2) de l'accord annexé à la directive 1999/63/CE tel que modifié par la directive 2009/13/CE, op. cit.

1808 Communication de la Commission au Parlement, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Bruxelles, le 10 octobre 2007, COM(2007) 575 final.

1809 Point 1 du Livre bleu, op. cit.

1810 Point 5 du Livre bleu, op. cit.

tâche sera facilitée par le Plan d'action détaillé qui a accompagné le texte de la politique maritime intégrée¹⁸¹¹. Cette dernière couvre des finalités et des domaines d'action très larges. Dans la perspective de notre étude, l'analyse qui suit se contentera d'exposer les dispositions concernant d'une manière directe le facteur humain et pouvant servir d'exemple ou d'enseignement pour la Tunisie.

Cinq domaines d'action sont fixés par cette politique¹⁸¹² dont deux s'adressent au facteur humain:

1. La création des conditions optimales pour une utilisation durable des mers et des océans en plaidant, entre autres domaines, en faveur de transports maritimes sûrs et fiables. Cette qualité de transport nécessite une amélioration de la politique du personnel, des conditions du travail, de la sécurité et de la santé ainsi que de la formation des marins¹⁸¹³. A ce propos, le Plan d'action a prévu une communication sur le « réexamen de la réglementation sociale dans la perspective d'emplois plus nombreux et de meilleure qualité dans les professions maritimes de l'UE »¹⁸¹⁴. En application de cette communication, une consultation européenne des partenaires sociaux a été lancée ce qui leur permet de se prononcer sur les questions soulevées dans la communication et de participer, ainsi, d'une manière active à l'amélioration de la qualité du transport maritime.

2. La promotion de la position de chef de file de l'Europe dans les affaires maritimes internationales passe par la fixation de priorités telles que l'application effective des instruments pertinents en matière de sécurité et de sûreté et en matière des conditions de travail des marins.

Qu'en est-il aujourd'hui de l'application de cette politique maritime intégrée? La lecture de la résolution du Parlement européen sur les objectifs stratégiques et les recommandations concernant la politique du transport maritime de l'UE jusqu'en 2018¹⁸¹⁵, même si elle souligne des avancées notables en la matière, insiste sur le besoin d'améliorer les conditions du travail des marins, notamment en mettant en oeuvre la convention du travail maritime de l'OIT. Elle

1811 Document accompagnant la communication de la Commission « Une politique maritime intégrée pour l'Union européenne », COM(2007) 575 final.

1812 Voir Livre bleu, op. cit, p 8 et suivantes.

1813 Livre bleu, op. cit, p 10.

1814 Adoptée le 10 octobre 2007, COM(2007) 591 final.

1815 Adoptée le 5 mai 2010, n° 2009/2095(INI).

met également l'accent sur le besoin d'améliorer la formation destinée aux marins et sur le fait que « les contrôles doivent être concrets »; ce qui laisse entendre que des améliorations sont attendues.

Il est aisément compréhensible que l'ampleur des ambitions de cette politique fait que du temps et des moyens humains, financiers et matériels considérables doivent y être consacrés. C'est probablement la raison pour laquelle la politique maritime de l'Union européenne peine à aboutir à ses objectifs¹⁸¹⁶, et reste encore « une action fragmentée »¹⁸¹⁷. Il n'en demeure pas moins, à notre sens, qu'il s'agit là d'une initiative méritant d'être saluée.

2) Le travail normatif de la CE a, par ailleurs, ciblé des domaines spécifiques. Il en est ainsi des mesures relatives aux équipements des marins. « Considérant que le risque d'accident survenant en mer peut être efficacement réduit par des normes communes assurant des niveaux élevés de sécurité dans les performances des équipements mis à bord »¹⁸¹⁸ et éliminant « les différences dans l'application des normes internationales »¹⁸¹⁹, la commission a adopté une directive relative aux équipements marins dont le but est d'harmoniser au niveau communautaire les méthodes d'approbation de types et les procédures de certification¹⁸²⁰. En vertu de la directive, les États membres doivent s'assurer, lors de la délivrance de certificats de sécurité aux navires portant leurs pavillons, que les équipements¹⁸²¹ mis à bord sont conformes aux exigences de la directive¹⁸²², à savoir les normes d'essai pertinentes et les procédures d'évaluation de la conformité visées à l'annexe A.1 de la directive. Lorsqu'un État membre constate par voie d'inspection ou par toute autre voie qu'un équipement, même conforme aux exigences de la directive, est susceptible de mettre en danger la santé, la sécurité ou de nuire à l'environnement, il doit prendre toutes les mesures provisoires appropriées visant à retirer le

1816 Voir à ce sujet: J-P. BOUDE: « Les enjeux économiques d'une politique maritime européenne », in « L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne? », éditions Pedone, 2007, p 11 et suivantes. Voir également: A. CUDENNEC et G. GUEGUEN-HALLOUET: « Les fondements juridiques d'une politique maritime européenne » in « L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne? », op. cit, p 21 et suivantes.

1817 D. CHARLES LE BIHAN: « Le financement de la politique maritime de l'Union européenne », in « L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne? », op. cit, p 45.

1818 Préambule de la directive 1996/98/CE, point (3), voir infra.

1819 Préambule de la directive 1996/98/CE, point (5), voir infra.

1820 Directive 1996/98/CE du Conseil du 20 décembre 1996 relative aux équipements marins, JOCE L 46 du 17 février 1997, p 25 et suivantes, modifiée par la directive 2009/26/CE de la Commission du 6 avril 2009 modifiant la directive 96/98/CE relative aux équipements marins, JOCE L 113 du 6 mai 2009, p 1 et suivantes.

1821 Il s'agit des articles énumérés aux annexes A.1 et A.2 de la directive qui doivent être utilisés à bord et pour lesquels l'approbation de l'administration de l'État du pavillon est requise conformément aux instruments internationaux.

1822 Article 4 de la directive 1996/98/CE, op. cit.

produit en question des marchés et à restreindre son utilisation à bord des navires dont il délivre les certificats de sécurité. Enfin, l'État en question doit immédiatement informer les autres États membres ainsi que la Commission européenne de cette mesure¹⁸²³.

L'intérêt de l'adoption d'une telle directive ne réside pas seulement dans le fait d'harmoniser les pratiques au sein de la communauté européenne mais sert également à combler les lacunes réglementaires internationales en la matière. L'annexe A.2 de la directive précise les mesures à adopter concernant les « équipements pour lesquels il n'existe pas de normes d'essai détaillées dans les instruments internationaux » tels que certains engins de sauvetage ou de prévention de la pollution marine ou encore de protection contre les incendies.

3) Une avancée notable ressort du Paquet Erika III¹⁸²⁴. La directive 2009/20/CE¹⁸²⁵ impose une assurance aux navires circulant dans les eaux européennes afin de répercuter les coûts économiques de la surveillance maritime et les coûts environnementaux et sociaux, en cas d'accident, sur les propriétaires des navires. Concrètement, la directive prévoit l'obligation pour tous les navires de 300 tjb et plus battant pavillon d'un État membre et pour tous les navires étrangers faisant escale dans un port européen d'avoir une couverture d'assurance¹⁸²⁶. Chaque navire doit détenir à bord un certificat d'assurance dont les caractéristiques sont définies par les dispositions de la directive¹⁸²⁷ et qui peut être sujet à contrôle dans le cadre de l'inspection opérée par l'État du port¹⁸²⁸. A défaut, le navire peut être immobilisé ou encore exclu des eaux communautaires¹⁸²⁹.

Ces nouvelles dispositions apportent un double avantage: d'une part, les armateurs assurés ne seraient plus concurrencés par d'autres ne bénéficiant pas d'assurance ou dont le taux d'assurance est faible. D'autre part, l'apport pour la sécurité maritime est certain étant donné que les navires sous-normes, ne pouvant logiquement pas bénéficier d'une assurance, pourraient être éradiqués¹⁸³⁰. Il est, tout de même, à regretter que seul le propriétaire du navire

1823 Article 13 de la directive 1996/98/CE, op. cit.

1824 Pour plus d'informations sur le paquet Erika III, voir à titre d'exemple: Y. VAN DER MENBRUGGHE: « Le paquet Erika III sur la sécurité maritime dans la communauté européenne enfin ficelé », annuaire du droit de la mer, 2009, Tome XIV, éditions Pedone, p 295 et suivantes.

1825 Directive 2009/20/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à l'assurance des propriétaires des navires pour les créances maritimes, JOCE L 131 du 28 mai 2009, p 128. La directive est entrée en vigueur le 1er janvier 2012.

1826 Voir article 4 de la directive 2009/20/CE, op. cit.

1827 Voir article 6 de la directive 2009/20/CE, op. cit.

1828 Voir article 5-1 de la directive 2009/20/CE, op. cit.

1829 Voir article 5-2 de la directive 2009/20/CE, op. cit.

1830 Ph. BOISSON: « L'adoption du 3 ème paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime », DMF, juillet 2009, p 581.

soit visé par cette mesure alors qu'il peut s'avérer qu'il n'ait aucun contrôle effectif sur le navire.

Au même titre que la sécurité maritime, la sûreté maritime a retenu l'intérêt du législateur européen (B).

B) L'action normative en matière de sûreté:

En matière de sûreté, l'Union européenne a fait le choix de consolider les mesures prises sur le plan international. L'adoption du règlement CE n° 725/2004/CE du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires¹⁸³¹ a intégré en droit communautaire le droit international existant constitué par le chapitre XII de la convention SOLAS et par le code ISPS. Le règlement vise un double objectif: interpréter et mettre en oeuvre d'une manière harmonisée l'ensemble de ces normes (a) et conférer la force obligatoire à certaines mesures qui ne correspondaient qu'à des recommandations de la partie B du code ISPS¹⁸³² (b). L'étude du règlement permettrait, elle aussi, des enseignements pour le monde maritime en Tunisie.

a) La mise en oeuvre harmonisée des normes:

Les États membres appliquent le chapitre XII de la convention SOLAS ainsi que le code ISPS sur le trafic maritime international depuis le 1er juillet 2004¹⁸³³. A cette fin et dans le but de favoriser une application homogène des dispositions du règlement, les États adoptent un programme national pour sa mise en oeuvre¹⁸³⁴ et s'assurent que tous les moyens nécessaires à son application sont alloués¹⁸³⁵. Le règlement 725/2004/CE fixe les procédures du contrôle de sûreté opéré par les inspecteurs de chaque État membre (1) dont le travail est, lui aussi, sujet à contrôle (2).

1) Les procédures de contrôle de sûreté:

Le début de l'opération du contrôle a lieu avant l'entrée dans un port européen du navire sujet à inspection. L'autorité de sûreté maritime compétente¹⁸³⁶ exige la fourniture d'un certain

1831 Règlement CE du Parlement et du Conseil du 31 mars 2004 relatif à l'amélioration de la sûreté des navires et des installations portuaires, JOCE L 129 du 29 avril 2004, p 6 et suivantes.

1832 Voir article 1 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1833 Voir article 3.1 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1834 Article 9.3 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1835 Article 9.1 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1836 Il s'agit d'une autorité nommée par l'État membre pour coordonner, mettre en oeuvre et surveiller l'application des mesures de sûreté prescrites par le règlement. Voir article 2.7 du règlement 725/2004/CE, op.

nombre de renseignements concernant ce navire¹⁸³⁷. Il en est ainsi de l'organisme ayant accordé le certificat de navigation du navire, des mesures de sûreté spéciales ou additionnelles prises par le navire dans un port précédent et de tout autre renseignement pertinent relatif à la sûreté¹⁸³⁸. Les renseignements sont fournis de manière à laisser le temps à l'autorité maritime du port d'escale de les examiner avant d'autoriser l'entrée du navire dans ses eaux¹⁸³⁹.

Au port, le contrôle consiste à vérifier l'existence et la validité d'un certificat international de sûreté¹⁸⁴⁰. Si le certificat n'est pas valable ou qu'il existe des raisons sérieuses de penser que le navire ne satisfait pas aux prescriptions en vigueur, les inspecteurs peuvent procéder au contrôle du navire, à son immobilisation voire à son expulsion du port¹⁸⁴¹. Dans tous les cas, l'État du pavillon ainsi que la Commission européenne doivent être informés de l'issue du contrôle¹⁸⁴². En outre, les États membres doivent instaurer des sanctions proportionnées et dissuasives à l'encontre des auteurs d'infractions aux dispositions du règlement¹⁸⁴³. En application de cette disposition, l'article R 321-52 du Code des ports maritime français¹⁸⁴⁴ sanctionne de l'amende prévue pour la contravention de cinquième classe¹⁸⁴⁵ toute violation des dispositions du règlement. Il en est ainsi du fait de faire obstacle à l'accomplissement des visites des inspecteurs ou encore du refus des inspecteurs d'accomplir leur mission.

En outre, dans le cadre de l'exercice du contrôle de sûreté par les autorités nationales et dans le but d'harmoniser les pratiques communautaires, les contrôles nationaux sont sujet à inspection (2).

2) L'inspection des systèmes de contrôles nationaux:

Celle-ci se fait en deux étapes. Tout d'abord, chaque État est invité à communiquer à l'OMI, à la Commission européenne et aux autres États membres tous les renseignements concernant l'autorité nationale, les parties et les personnes impliquées dans l'application du règlement ainsi que les installations portuaires concernées par l'application du code ISPS¹⁸⁴⁶. Cette

cit.

1837 Article 6.1 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1838 La liste des renseignements exigés est fixée par le paragraphe 2.1 de la règle 9 du chapitre XII de la convention de SOLAS.

1839 Voir article 6.2 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1840 Voir article 8. 1 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1841 Voir article 8.2 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1842 Op. cit.

1843 Article 14 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1844 Éditions des Journaux officiels, Paris, 2009.

1845 Dont le montant est de 1500 €.

1846 Voir article 4 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

exigence permet une certaine transparence nécessaire dans la détermination du rôle et de la responsabilité de chacune des parties impliquées dans le processus du contrôle. Par ailleurs, six mois après la date d'application des mesures de contrôle de sûreté, les programmes nationaux de contrôle par l'État du port font l'objet de l'inspection des agents mandatés de la Commission à cet effet¹⁸⁴⁷. A cette occasion, les installations portuaires sont visitées et les informations fournies par les États membres sont examinées et évaluées. Cette démarche permet de mettre l'accent sur les faiblesses de chaque système et de lui fournir les pistes d'amélioration. Elle permet, en outre, d'assurer une certaine harmonie dans la pratique du contrôle de sûreté au niveau communautaire. A l'issue de cette inspection, les États s'engagent à remédier aux éventuelles défaillances de leur système national de contrôle de sûreté¹⁸⁴⁸. Pour une meilleure efficacité du contrôle de sûreté, certaines normes internationales intégrées dans la législation européenne acquièrent la force obligatoire (b).

b) L'attribution de la qualité de règles coercitives à certaines recommandations de la partie B du code ISPS:

L'article 3.5 du règlement 725/2004/CE¹⁸⁴⁹ rend obligatoires plusieurs dispositions dont certaines s'intéressent à l'élément humain. Il en est ainsi de:

- la norme 4.28 de la partie B du code ISPS qui appelle les administrations maritimes, à l'occasion de la délivrance de l'accord sur le visa de l'effectif embarqué, à « tenir compte de tout surcroît de travail que pourrait entraîner la mise en oeuvre du plan de sûreté du navire et (à) veiller à ce que le navire soit doté d'effectif permanent en nombre suffisant ». On pourrait légitimement s'étonner que seul le législateur européen accorde de l'importance à une telle norme bien qu'il a été prouvé que le nombre insuffisant des marins constitue une cause considérable des accidents en mer¹⁸⁵⁰.

- la norme 4.18 qui encourage les États à délivrer « des documents d'identification appropriés aux fonctionnaires du gouvernement qui sont habilités à monter à bord des navires ou à entrer dans les installations portuaires dans le cadre de l'accomplissement de leurs tâches officielles et à mettre en place des procédures qui permettent de vérifier l'authenticité de ces documents ». Une telle mesure est à même de diminuer sensiblement le risque sur la sûreté lors des escales.

1847 Voir article 9.4 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1848 Voir article 9.6 du règlement 725/2004/CE, op. cit.

1849 Op. cit.

1850 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

- La norme 6.1 qui recommande à l'armateur de fournir au capitaine toutes les informations pertinentes autour de l'exploitant du navire, de son affréteur à temps ou coque nue s'il y a lieu et des agences de recrutement des marins. Cette mesure revêt une importance capitale puisqu'elle permettrait d'identifier le ou les responsables à la suite d'un accident. Lorsqu'on sait tout le temps que le juge peut perdre dans la recherche et l'identification du vrai exploitant du navire, on ne comprend pas le choix du législateur international à faire de cette mesure une simple recommandation. En revanche, le choix qu'a fait le législateur européen de la rendre obligatoire est tout à fait justifié.

- la norme 8.11 qui invite les agents de sûreté du navire et de la compagnie à prêter une attention au confort, à l'intimité du marin et à sa capacité à maintenir son efficacité pendant de longues périodes au vu de l'effort et du temps que nécessite l'application des mesures de sûreté à côté du travail initial pour lequel il est engagé. En rendant obligatoire cette recommandation, le législateur européen permet au bien-être des marins de se hisser au rang des normes impératives qu'occupe généralement des mesures de type technique.

Le choix de rendre obligatoires l'ensemble de ces mesures, entre autres dispositions que le législateur international a qualifié de recommandations, reflète l'importance que le législateur communautaire accorde au rôle joué par le facteur humain dans la sûreté en mer.

L'application de ces normes est sujet à vérification (paragraphe 2).

Paragraphe 2 : Le contrôle de l'application de la législation communautaire: à la recherche de l'efficacité :

Les dispositifs de contrôle prévus au niveau communautaire sont de nature à assurer l'application effective par les États membres de la législation en vigueur. Le renforcement des mesures de contrôle par l'État du port (A) est appuyé par l'inspection des sociétés de classification ainsi que par l'intervention de l'Agence européenne pour la sécurité maritime, l'AESM (B).

A) Le renforcement du contrôle par l'État du port:

Le contrôle par l'État du port est un domaine en perpétuelle évolution en Europe. L'arsenal législatif le concernant ne cesse de progresser, notamment à la suite de la catastrophe de

l'Erika suivie, peu après, de celle du Prestige¹⁸⁵¹. A l'instar de la politique internationale, l'ambition politique communautaire a été mobilisée au fur et à mesure des grandes catastrophes maritimes¹⁸⁵², ce qui fait du droit de sécurité maritime, un droit « de réaction ». Par conséquent, le système du contrôle par l'État du port se renforce à la suite de chaque catastrophe maritime (a) érigeant progressivement un contrôle du travail maritime accompli par les inspecteurs de l'État du port (b).

a) La consolidation des mesures:

Le contrôle par l'État du port dans la communauté européenne est initialement régi par le Mémoire d'entente de Paris sur le contrôle des navires par l'État du port, le Paris Mou, signé en 1982¹⁸⁵³. L'objectif de cet accord est d'harmoniser les procédures de contrôle appliquées par les administrations maritimes des États membres. Le contrôle consiste à vérifier la bonne application des textes juridiques internationaux en vigueur. Les navires contrôlés peuvent être assignés à des réparations, le cas échéant, en les immobilisant dans le port où le contrôle s'est effectué¹⁸⁵⁴. Le texte a été modifié et consolidé à plusieurs reprises. L'étude qui suit ne se prétend pas exhaustive. Elle prend en considération les modifications les plus conséquentes.

1) La directive 95/21/CE sur le contrôle par l'État du port¹⁸⁵⁵, dont le but est de consolider les dispositions du Paris Mou et de « contribuer à une diminution radicale des transports maritimes inférieurs aux normes navigant dans les eaux relevant de la juridiction des États membres », impose à ces derniers un certain nombre d'obligations:

- Le taux minimum d'inspection des navires étrangers faisant escale dans les ports européens est maintenu à 25%¹⁸⁵⁶.

- Un coefficient de ciblage des navires à inspecter en priorité est fixé¹⁸⁵⁷.

1851 Op. cit.

1852 Ph. BOISSON: « Politiques et droit de la sécurité maritime », op. cit, p 82.

1853 Op. cit.

1854 Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

1855 Directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires, JOCE L 157 du 7 juillet 1995, p 1 et suivantes.

1856 Article 5.1 de la directive 95/21/CE, op. cit.

1857 Voir article 5.2 et annexe I de la directive 95/21/CE, op. cit.

- Les administrations maritimes sont dorénavant autorisées à refuser l'accès au port à tout navire refusant de se conformer à la législation internationale ou aux consignes des inspecteurs maritimes du port d'inspection¹⁸⁵⁸.

- Les autorités compétentes doivent publier « au moins trimestriellement des informations sur les navires immobilisés ». Les informations publiées servent à identifier le navire inspecté, son armateur, et l'organisme l'ayant classé¹⁸⁵⁹.

Toutes ces nouvelles mesures contribuent à une meilleure identification du risque ainsi qu'à une meilleure lutte contre celui-ci¹⁸⁶⁰.

2) Dans un deuxième temps, la directive 2001/106/CE¹⁸⁶¹ vient améliorer la technique de ciblage en rendant obligatoires les inspections de tous les bâtiments qualifiés de « navires à risque ». Cette qualification est notamment attribuée aux navires de plus de 15 ans d'âge¹⁸⁶². Une liste d'éléments à contrôler obligatoirement dans ces cas est fixée par la directive¹⁸⁶³. Cette dernière étend également la pratique du banissement des navires à ceux de plus de 15 ans d'âge ayant été immobilisés plus de deux fois au cours des deux années précédant le contrôle et figurant sur la liste noire des pavillons comptant un nombre d'immobilisations supérieur à la moyenne¹⁸⁶⁴. Ces mesures visent à inciter les armateurs à faire circuler des navires en bon état.

La Commission européenne accorde de l'importance à l'accomplissement du contrôle de 25% des navires faisant escale dans les ports de la communauté. A ce titre, elle n'hésite pas à rappeler les États défaillants à l'ordre. Une procédure en constatation de manquement à l'encontre de la France, dont le taux de contrôle ne dépassait pas les 9,4%, a été déclenchée en juin 2002¹⁸⁶⁵.

1858 Voir article 11.4 de la directive 95/21/CE, op. cit.

1859 Voir article 15 de la directive 95/21/CE, op. cit.

1860 Pour plus de détails, voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

1861 Directive 2001/106/CE du Parlement et du Conseil du 19 décembre 2001 modifiant la directive 95/21/CE du conseil concernant l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant de la juridiction des États membres, des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires (contrôle par l'État du port), JOCE L 19 du 22 janvier 2002, p 17 et suivantes. La directive est issue du Paquet Erika I adopté lors du Conseil Tansport du 7 décembre 2001.

1862 Article 2 a de la directive 2001/106/CE, op. cit.

1863 Article 2 b de la directive 2001/106/CE, op. cit.

1864 Article 7 de la directive 2001/106/CE, op. cit.

1865 Voir à ce propos: A. BELLAYER-ROILLE: « Les réactions juridiques de la CE suite au naufrage du Prestige: étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime », ADMO, Tome XXI, 2003, p 145. Depuis, l'administration française a recruté de nouveaux inspecteurs pour permettre à la France d'atteindre le taux de contrôle de 25%.

3) La directive 2009/16/CE du 23 avril 2009 sur le contrôle des navires par l'État du port¹⁸⁶⁶ renforce les obligations des États européens en la matière et représente une refonte complète de la directive 95/21/CE¹⁸⁶⁷. Désormais, l'inspection périodique de tous les navires faisant escale dans les eaux communautaires est de rigueur¹⁸⁶⁸. Le taux d'inspection, fixé jusqu'à lors à 25%, semble dépassé. Cette disposition à elle seule, marque la détermination du législateur européen à diminuer d'une manière « radicale » le nombre de navires qui ne respecteraient pas les exigences sécuritaires. La démarche choisie pour l'accomplissement du contrôle confirme cette constatation. En effet, le contrôle n'est pas aléatoire et est fait de manière à identifier les navires représentant plus de menaces que d'autres. C'est ainsi que la directive accorde des profils de risques différents à chaque navire selon ses caractéristiques. La primeur et la fréquence de contrôle seront arrêtées sur la base de ces profils¹⁸⁶⁹. Le profil de risque est déterminé selon des paramètres génériques tels que le type de navire et son âge et des paramètres historiques concernant notamment les antécédents d'immobilisation¹⁸⁷⁰. La combinaison de ces paramètres aboutit à qualifier le profil de risque de faible, normal, ou élevé¹⁸⁷¹.

L'intervalle entre deux inspections de navires à risque élevé ne doit pas excéder les six mois. Pour les autres profils, l'intervalle s'accroît au fur et à mesure que le risque diminue¹⁸⁷². Par ailleurs, des inspections supplémentaires sont prévues indépendamment de la date à laquelle le navire a été inspecté lorsque des facteurs prépondérants ou imprévus existent¹⁸⁷³. Par facteurs prépondérants, on entend les collisions, échouages ou encore le retrait ou la suspension de classe. Les facteurs imprévus incluent le retrait d'agrément de l'organisme ayant délivré le certificat de navigation au navire ou encore le fait qu'un pilote ou une autorité maritime ait signalé des anomalies manifestes susceptibles de compromettre la sécurité ou de menacer l'environnement marin¹⁸⁷⁴. Dans tous les cas, les navires de plus de douze ans sont systématiquement inspectés¹⁸⁷⁵.

1866 JOCE L 131 du 28 mai 2009, entrée en vigueur le 1er janvier 2011.

1867 Ph. BOISSON: « L'adoption du 3ème paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime », op. cit, p 579.

1868 Article 1 c de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1869 Article 10 de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1870 Voir annexe I, partie I de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1871 Voir annexe I, partie I, 2 de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1872 Voir annexe I, partie II, 1 de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1873 Voir annexe I, partie I, 2 de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1874 Voir annexe I, partie I, 2A et 2B de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1875 Voir annexe I, partie II, 3B c de la directive 2009/16/CE, op. cit.

La directive fixe également des critères de sélection des navires. Les bâtiments appelés « navires de priorité » qui se trouvent en escale en même temps que d'autres navires sont inspectés en priorité. Pour les identifier, les inspecteurs appliquent, en plus du profil de risque du navire, d'autres critères tels que le type de cargaison transportée. Selon le cas, ces navires subissent des inspections détaillées ou encore des inspections renforcées¹⁸⁷⁶. Les « navires de priorité » sont répartis en deux catégories: « les navires de priorité I » et les « navires de priorité II ». Ceux de la première catégorie subissent systématiquement une inspection¹⁸⁷⁷. Les seconds, sont « susceptibles » de l'être si les inspecteurs en décident ainsi¹⁸⁷⁸.

L'attribution de profils et de critères de sélection des navires, même si elle constitue inévitablement une charge de travail supplémentaire pour l'administration maritime et pour les inspecteurs, contribue efficacement à interdire la circulation de navires sous normes. Au même titre que le Paris Mou, la directive permet l'immobilisation du navire présentant des risques pour la sécurité, la santé ou pour l'environnement¹⁸⁷⁹. Elle autorise également à tout État membre de refuser l'accès à ses ports aux navires sous normes et notamment à ceux battant pavillon d'un État dont le nom figure sur la liste noire publiée par le Paris Mou¹⁸⁸⁰. Prenons exemple sur ce dernier, la Commission européenne est tenue de publier régulièrement des informations sur les compagnies maritimes non respectueuses des exigences sécuritaires obligatoires¹⁸⁸¹.

L'élément humain fait partie intégrante de ces inspections (b).

b) Le contrôle du travail maritime:

Il est vrai que dans le cadre du contrôle par l'État du port, « l'accent est essentiellement mis sur le contrôle du navire dans une approche excessivement technique »¹⁸⁸². Pour autant, le contrôle du travail maritime se forge progressivement une place dans ce système et ce, à travers la mise en oeuvre de plusieurs dispositions:

1876 Les caractéristiques de ces navires sont données par l'annexe I, partie II, point 3A de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1877 Voir article 12 a de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1878 Voir article 12 b de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1879 Voir article 19.2 de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1880 Voir article 16.1 de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1881 Voir article 27 de la directive 2009/16/CE, op. cit.

1882 P. CHAUMETTE: « Le contrôle des navires par l'État du port ou la déliquescence du pavillon? », in « La norme, la ville, la mer: écrits de Nantes pour le Doyen Yves Prat », op. cit, p 275.

1) La directive 95/21/CE¹⁸⁸³ comportait déjà une dimension sociale qui reste, toutefois, fort limitée. Bien que le texte de la directive fasse référence à la convention n° 147 de l'OIT¹⁸⁸⁴ ainsi qu'à la convention STCW¹⁸⁸⁵, ses dispositions pertinentes ne permettent l'immobilisation du navire qu'en violation de certaines exigences que contient la convention n° 147 de l'OIT¹⁸⁸⁶. L'immobilisation des navires n'est, ainsi, possible que si l'effectif, la composition ou la certification de l'équipage ne correspond pas aux exigences de la convention STCW. Il en est de même de l'absence de nourriture suffisante pour le voyage jusqu'au prochain port, de l'insuffisance d'eau potable, de l'absence de chauffage dans les logements si le navire opère dans des zones de basses températures et de la présence dans les couloirs ou les logements de déchets, de matériel ou de cargaison¹⁸⁸⁷. La restriction de l'étendue du contrôle à ces domaines interroge la doctrine: « comment oublier le caractère élémentaire de la rémunération, la nécessité de garantie de paiement des créances salariales, l'importance des repos et des congés payés pour la sécurité et la liberté d'expression et d'affiliation syndicale »¹⁸⁸⁸. Pourquoi cette hésitation à faire respecter l'ensemble des normes sociales en vigueur au plan international? Nous estimons que le législateur européen a probablement choisi d'intégrer, dans un premier temps, les conditions de vie et de travail qui lui paraissent les plus pertinentes.

2) Dans un deuxième temps, l'adoption de la directive 99/95/CE¹⁸⁸⁹ sur la durée du travail des marins renforce l'arsenal législatif en matière sociale. La directive a pour objectif de mettre en place un système de mise en conformité des navires faisant escale dans les ports des États membres aux dispositions de la directive 1999/63/CE¹⁸⁹⁰ afin d'identifier les défaillances et de remédier aux risques contre la santé ou la sécurité des marins¹⁸⁹¹. Pour être en conformité avec la directive 1999/63/CE, le navire inspecté doit avoir à son bord un tableau précisant l'organisation du travail à bord élaboré dans la ou les langues de travail

1883 Op. cit.

1884 Convention n° 147 sur la marine marchande (normes minima) adoptée le 29 octobre 1976 et entrée en vigueur le 28 novembre 1981.

1885 Voir article 2 de la directive 95/21/CE, op. cit.

1886 Voir: P. CHAUMETTE: « De l'évolution du droit social des gens de mer: les marins sont-ils des salariés comme les autres? Spécificités, banalisation et imbrication des sources », ADMO, Tome XXVII, 2009, p 489.

1887 Voir Annexe VI (visée à l'article 9.3), point 3.9.

1888 P. CHAUMETTE: « Le contrôle des navires par l'État du port ou la déliquescence du pavillon? », in « La norme, la ville, la mer: écrits de Nantes pour le Doyen Yves Prat », op. cit, p 279.

1889 Directive 1999/95/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999 concernant l'application des dispositions relatives à la durée du travail des gens de mer à bord des navires faisant escale dans les ports de la Communauté, JOCE L 14 du 20 janvier 2000, p 29 et suivantes.

1890 Directive 1999/63/CE du Conseil du 21 juin 1999, op. cit.

1891 Voir article 1.1 de la directive 99/95/CE, op. cit.

utilisées à bord et en anglais ainsi qu'un registre des heures de travail ou de repos des marins visé par l'administration maritime compétente¹⁸⁹². La directive 99/95/CE permet, en outre, à l'inspecteur maritime de décider, suite à une plainte qu'il aurait reçu ou alors de lui même, de procéder à une inspection plus approfondie afin de vérifier que les heures de travail sont respectées¹⁸⁹³. En cas de non conformité avec ces exigences, l'inspecteur peut prendre toute mesure qu'il estime adéquate afin de remédier aux manquements constatés. L'immobilisation du navire peut également être ordonnée sur cette base¹⁸⁹⁴. A noter qu'est considéré comme manquement aux dispositions pertinentes le constat de l'état de fatigue excessif des marins. Il constitue, par conséquent, un motif d'immobilisation du navire¹⁸⁹⁵. Cette disposition est à notre sens une consécration de la prise de conscience du rôle conséquent de la fatigue des marins dans la survenance des accidents en mer. Si elle est prise en considération par les inspecteurs maritimes, chaque fois qu'un état de fatigue est constaté, on pourrait voir le nombre d'incidents maritimes rapidement décroître.

3) Par ailleurs, la directive 2008/106/CE sur la formation des gens de mer¹⁸⁹⁶, instaure un contrôle par l'État du port de la bonne application de la convention STCW à bord des navires étrangers et en charge les agents de contrôle par l'État du port compétents¹⁸⁹⁷. En outre, probablement conscients de son importance, les rédacteurs de la directive insistent, tout particulièrement, sur le contrôle de la bonne communication à bord. Ainsi, ils appellent les États membres à s'assurer, dans le cadre du contrôle par l'État du port, que les navires étrangers soient conformes aux normes européennes en matière de communication à bord¹⁸⁹⁸. Lorsque les autorités maritimes de contrôle constatent que le navire visité n'est pas conforme à cette exigence ou à toute autre exigence de la convention STCW, elles en informent la Commission européenne qui réévalue la reconnaissance du pays dont le navire visité porte le pavillon afin de déterminer s'il a négligé de se conformer aux prescriptions de la convention STCW¹⁸⁹⁹. Auquel cas, la reconnaissance des brevets issus de ce pays est révoquée dans un

1892 Voir article 4.1 de la directive 99/95/CE, op. cit.

1893 Voir article 4.2 de la directive 99/95/CE, op. cit.

1894 Voir article 5.1 de la directive 99/95/CE, op. cit.

1895 Voir article 5.2 de la directive 99/95/CE, op. cit.

1896 Op. cit.

1897 Article 22 de la directive 2008/106/CE, op. cit.

1898 Voir article 18 f de la convention 2008/106/CE, op. cit. Voir supra: Paragraphe 1, a, 1 de cette même section.

1899 Article 20.4 de la directive 2008/106/CE, op. cit.

délai de deux mois¹⁹⁰⁰.

Sur un autre plan, une nouveauté en matière du contrôle par l'État du port a été introduite par la directive: dans le cadre de l'évaluation de l'aptitude des marins à respecter les normes de veille prescrites par la convention STCW, et outre la vérification des brevets de compétence que doivent détenir les gens de mer, ces derniers peuvent avoir à démontrer, d'une manière pratique, leur compétence considérée sur le lieu de travail¹⁹⁰¹. En cas de manquement à ces obligations, les autorités maritimes sont autorisées à appliquer les sanctions pénales qu'elles estiment adéquates¹⁹⁰².

Par l'adoption de toutes ces mesures, le législateur européen prouve toute l'importance qu'il accorde au rôle de l'élément humain. Et même s'il s'avère que les inspecteurs maritimes ne se saisissent pas systématiquement de la convention 147 de l'OIT pour la formulation de leurs observations à l'issue de la visite du navire inspecté¹⁹⁰³, le législateur européen a, tout de même, le mérite de mettre l'accent sur l'inspection des conditions de vie et de travail à bord des navires. Ces derniers ne sont pas les seuls sujets à contrôle. C'est également le cas des organismes chargés de leur classification. L'Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) appuie le système du contrôle européen dans son ensemble (B).

B) L'inspection des sociétés de classification et le rôle de l'AESM:

En amont, la fiabilité de la société de classification ayant classifié le navire inspecté lors du contrôle par l'État du port, constitue une garantie importante quant à la capacité du navire à affronter les périls de mer (a). En aval, l'AESM joue un rôle important dans l'effectivité du contrôle par l'État du port (b).

a) Le suivi des sociétés de classification:

Responsables de l'inspection approfondie du navire et de l'attestation de sa capacité à mener à bien ses différents voyages, la mission des sociétés de classification revêt une importance quant à la sécurité de l'expédition dans sa totalité. Conscient de l'importance de ce rôle, le législateur européen a accordé une attention particulière à ces entreprises. La législation les régissant a été renforcée à plusieurs occasions notamment en 2001 (1) et en 2009 (2).

1900 Article 20.5 de la directive 2008/106/CE, op. cit.

1901 Article 23 (3) de la directive 2008/106/CE, op. cit.

1902 Article 30 de la directive 2008/106/CE, op. cit.

1903 P. CHAUMETTE: « Le contrôle des navires par l'État du port ou la délinquance du pavillon? », in « La norme, la ville, la mer: écrits de Nantes pour le Doyen Yves Prat », op. cit.

1) La directive 2001/105/CE¹⁹⁰⁴ du Parlement et du Conseil du 19 décembre 2001 modifie et renforce les normes de la directive du 22 novembre 1994¹⁹⁰⁵ quant aux règles et normes communes concernant les sociétés de classification:

1- Les critères permettant à l'entreprise d'être agréée deviennent plus stricts sur certains points, notamment l'expérience de l'entreprise, la compétence de son personnel et la qualité de sa méthode de travail¹⁹⁰⁶.

2- L'agrément de ces entreprises, condition *sine qua none* de leur exercice sur le territoire européen, ne se fait désormais plus sous forme de délégation de service public fournie par l'État du pavillon mais plutôt sous forme d'agrément communautaire donné par la Commission¹⁹⁰⁷.

3- Par ailleurs, la directive introduit une procédure de suspension et de retrait de l'agrément accordé par la Commission en cas de manquement aux règles communautaires en vigueur¹⁹⁰⁸.

4- Enfin, la directive procède à l'harmonisation des conditions de la responsabilité financière des sociétés de classification agréées. La responsabilité pourrait être illimitée en cas d'omission volontaire ou de négligence grave¹⁹⁰⁹. En outre, des plafonds, de responsabilité sont fixés selon la gravité de la négligence de la société¹⁹¹⁰.

2) Par la suite, un texte issu du Paquet Erika III vient endurcir davantage cet ensemble de mesures; il s'agit du règlement 391/2009/CE¹⁹¹¹.

Trois nouvelles mesures d'application immédiate, y sont contenues:

1- L'article 6 permet à la Commission de prononcer des amendes à l'encontre de l'organisme de classification dans deux cas: Premièrement, en cas de non respect grave ou répété des critères minimaux ou des obligations à sa charge ou lorsque « la dégradation des

1904 Directive 2001/105/CE du Parlement et du Conseil, du 19 décembre 2001 modifiant la directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, JOCE L 19, du 22 janvier 2002, p 9 et suivantes.

1905 Directive 94/57/CE du Conseil établissant des règles et des normes communes concernant les organismes habilités à effectuer l'inspection et la visite des navires et les activités pertinentes des administrations maritimes, JOCE L 319 du 12 décembre 1994, p 20 et suivantes.

1906 Voir article 16 de la directive 2001/105/CE, op. cit.

1907 Voir article 4 de la directive 2001/105/CE, op. cit.

1908 Voir article 8 de la directive 2001/105/CE, op. cit.

1909 Voir article 5, b, i de la directive 2001/105/CE, op. cit.

1910 Voir articles 5, b, ii et 5, b, iii de la directive 2001/105/CE, op. cit.

1911 Règlement n° 391/2009/CE du Parlement 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, JOCE L 131 du 28 mai 2009, p 11 et suivantes.

performances révèle des insuffisances graves dans sa structure, ses systèmes, ses procédures ou ses contrôles internes ». Deuxièmement, en cas de communication de fausses informations à la Commission. Le montant cumulé des amendes et astreintes imposées à l'organisme ne peut, toutefois, dépasser les 5% de son chiffre d'affaire total moyen au cours des trois exercices précédents pour ses activités de certification. En cas de contestation, un recours est possible devant la Cour de justice des Communautés européennes.

2- De son côté, l'article 10 consolide les obligations de transparence et de coopération technique entre les sociétés de classification. Ces dernières sont dans l'obligation de reconnaître mutuellement « les certificats de classification délivrés pour le matériel, les équipements et les éléments constitutifs fondés sur des normes équivalentes, en prenant pour référence les normes les plus exigeantes et les plus rigoureuses ».

3- Enfin, l'article 11 impose aux organismes de classification de mettre en place pour le 17 juin 2011 au plus tard, une entité commune et indépendante de certification de leur système de gestion de la qualité dont la mission est d'évaluer et de certifier la qualité de ces organismes. Celle-ci émet aux organismes, aux États membres du pavillon et à toute partie intéressée des recommandations et des observations chaque fois qu'elle estime que la sécurité peut être compromise. Elle même est sujet à évaluation de la part de la Commission européenne.

Même si l'ensemble de ces mesures alourdit certainement la charge de travail des sociétés de classification et de la Commission européenne, il offre plus de garanties quant à la fiabilité et à la compétence des organismes de classification.

Par ailleurs, le dispositif communautaire de contrôle maritime est appuyé par l'intervention de l'AESM¹⁹¹²(b).

b) Le rôle de l'AESM:

Nous l'avons déjà souligné, l'AESM dont l'objectif est de contribuer à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes, à la prévention de la pollution et à la lutte contre la pollution des mers causée par les navires¹⁹¹³, contribue d'une manière active à l'amélioration du processus de contrôle maritime. A ce titre, elle est dotée de quatre missions:

1- L'évaluation des contrôles dans le cadre du contrôle par l'État du port, mission confiée aux agents de l'Agence qui se rendent dans les États membres pour vérifier que les systèmes et les

1912 Op. cit.

1913 Voir article 1.1 du règlement 1406/2002/CE du 27 juin 2002 instituant l'AESM, op. cit.

procédures de contrôle appliqués par l'État du port sont conformes aux exigences de la législation communautaire. A défaut, les autorités maritimes de l'État du port doivent revoir leur système de contrôle¹⁹¹⁴. La liste des navires bannis des eaux communautaires est publiée sur le site internet de l'Agence¹⁹¹⁵.

2- S'agissant du contrôle des sociétés de classification reconnues au niveau européen, et comme expliqué précédemment, la directive 2001/105/CE du Parlement et du Conseil du 19 décembre 2001¹⁹¹⁶ dispose que les sociétés de classification, pour pouvoir exercer sur le territoire de la Communauté européenne, doivent être agréées par la Commission européenne. Celle-ci a confié cette tâche à l'AESM. A cette fin, le personnel de l'AESM prospecte les locaux des sociétés de classification, les navires et les chantiers de construction navale¹⁹¹⁷.

3- La CE a confié à l'AESM la tâche du contrôle de la formation des marins étrangers dans les centres de formation de leurs pays d'origine. Il s'agit là d'une mission qui revêt une importance capitale dans la mesure où 75% des marins engagés sur les navires battant pavillons des pays de l'UE sont originaires des pays tiers et y ont suivi leur formation. A ce titre, le personnel de l'AESM effectue tous les cinq ans une évaluation du système éducatif de chaque pays tiers¹⁹¹⁸.

4- L'AESM joue également un rôle en matière de sûreté maritime. Dans le but d'appliquer d'une manière adéquate le règlement 725/2004/CE¹⁹¹⁹, les agents de l'AESM sont chargés de contrôler les organismes de sûreté maritime des États membres¹⁹²⁰ dans le cadre du suivi de la mise en oeuvre des mesures de sûreté par ces États¹⁹²¹.

La politique communautaire en matière maritime se révèle d'une grande efficacité¹⁹²² même si elle ne garantit pas une prévention totale des catastrophes maritimes dans les eaux européennes ni une prévention à l'échelle mondiale¹⁹²³. Elle pourrait servir d'enseignement

1914 Voir article 2, b,i du règlement 1406/2002/CE du 27 juin 2002, op. cit.

1915 <http://www.emsa.europa.eu/>

1916 Op. cit.

1917 Voir article 2, b, iii du règlement 1406/2002/CE du 27 juin 2002, op. cit.

1918 Voir article 2, b, iii du règlement 1406/2002/CE, op. cit.

1919 Op. cit.

1920 Ce sont des entreprises agréées par l'État qui forment et mettent à la disposition des armateurs des agents de sûreté à terre et embarqués. Exemple: l'entreprise *Surtymar* en France.

1921 Voir article 2, b, iv du règlement 1406/2002/CE du 27, op. cit.

1922 Les chiffres le montrent bien: Le rapport annuel du Paris Mou de 2009 indique une baisse de 14,1% du nombre de défaillances observées à bord des navires entre 2008 et 2009. Le nombre de détentions des navires sous normes a également diminué: 1220 détentions en 2008 contre 1059 en 2009.

1923 Ph. BOISSON: « La politique européenne de la sécurité maritime source d'efficacité? » in « L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne? », sous la direction d'Annie

dans une démarche d'amélioration de la législation et de la pratique de la sécurité et de la sûreté maritimes dans d'autres régions du monde ou même à une échelle nationale. S'inspirant, en partie, de cette politique une réflexion sur l'amélioration du système sécuritaire tunisien fera l'objet de la section suivante.

CUDENNEC et GAELLE GUEGUEN-HALLOUET, éditions Pedone, Paris, 2007, p 336.

Section 2 : Vers de meilleures sécurité et sûreté maritimes en Tunisie: des pistes d'amélioration :

La mise en oeuvre effective en Tunisie de ce que le droit maritime définit comme « la sécurité et la sûreté maritimes » en a pratiquement réduit la définition.

Ces deux notions, qui ont pour finalité d'« assurer la protection de la vie humaine en mer, des navires et des marchandises qui y circulent et l'environnement marin en général »¹⁹²⁴, seraient devenues, dans la pratique, « la prévention des dangers dans la limite du possible et le contrôle de l'application des règles juridiques dans la limite du politiquement tolérable et acceptable ». L'accomplissement complet, ou du moins correct, des objectifs de la sécurité et de la sûreté maritimes se réalisera lorsqu'on passera du partiel au total, du politiquement acceptable au « sécuritairement exigible ». A cette fin, il convient simplement de mettre en oeuvre tous les moyens nécessaires et d'oeuvrer pour combler les lacunes juridiques, matérielles et humaines.

Pourtant, ce qui paraît simple, ne l'est peut être pas, en tous cas pour ce qui est de la Tunisie. Plusieurs obstacles empêchent les exigences de sécurité et de sûreté d'atteindre le but pour lequel elles ont été adoptées.

L'obstacle majeur est le manque de moyens matériels et humains. Des pistes de solutions doivent être trouvées afin de minimiser au mieux l'impact que pourrait avoir cet obstacle. Par ailleurs, la volonté politique, même si elle ne constitue pas l'obstacle majeur, dans la mesure où la prise en compte de ces domaines est progressive, demeure un handicap. L'État doit s'acquitter de son rôle de puissance publique afin de mieux contrôler l'activité maritime et de mieux responsabiliser les auteurs d'infractions.

Le but de cette section est d'imaginer un meilleur encadrement juridique mais surtout une meilleure mise en oeuvre pratique des règles de sécurité et de sûreté maritimes dont le facteur humain tient le rôle principal. Outre les pistes offertes par l'étude de la législation et de la pratique européennes, l'analyse se basera sur les lacunes de droit et de pratique en Tunisie constatées tout au long de ce travail sans pour autant prétendre pouvoir donner la solution pour une meilleure sécurité maritime dans les limites de cette section ni vouloir indiquer la stratégie à suivre. Les développements qui suivent auront simplement l'ambition d'inviter le législateur tunisien et l'administration maritime à poursuivre et à parfaire la réflexion sur

1924 Ph. BOISSON: « La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le domaine du droit maritime », op. cit, p 723.

l'avenir du droit en la matière.

Le contenu éventuel d'une législation renouée et rééquilibrée doit prendre en considération des secteurs présentant des carences législatives tels que le domaine de la responsabilité ainsi que celui de la protection de l'environnement maritime (Paragraphe 1). Dans d'autres domaines, les instruments législatifs existants semblent assez complets. Il s'agirait donc de les optimiser. C'est le cas du contrôle maritime (Paragraphe 2), qui souffre du manque d'effectivité des mesures adoptées.

Paragraphe 1 : Mieux responsabiliser les acteurs :

Afin de permettre aux objectifs de la sécurité et de la sûreté d'être mieux atteints, il serait opportun de mieux sensibiliser les professionnels et le public à l'importance de ces matières. Ainsi la « culture maritime » devrait être favorisée et la législation autour de la responsabilité en matière maritime modifiée (A). En outre, il serait judicieux de mieux considérer les éléments de l'environnement naturel (B).

A) Mieux sensibiliser les protagonistes:

La sensibilisation des protagonistes pourrait se faire par le biais de la diffusion de la culture maritime (a) renforcée par une accentuation de la responsabilité des auteurs des violations des règles de droit en la matière (b).

a) Diffuser une culture maritime:

Il existe un manque de connaissance du monde maritime: du travail en mer, de ses risques et de ses avantages, des règles de sécurité et de sûreté, de l'apport de leur application et de la réalité des dangers en cas de défaillance¹⁹²⁵. Afin de favoriser une meilleure prise de conscience du monde maritime, il faudrait, au préalable, favoriser une meilleure connaissance de ce milieu. Cette mission devrait revenir à l'État (1) mais également à l'armateur (2).

1) Par « culture maritime », il faudrait entendre les connaissances autour du commerce maritime, de ses avantages, de ses risques et notamment de l'intérêt de l'adoption de règles contraignantes en matière de sécurité et de sûreté. Dans ce cadre, le rôle de l'État devrait consister en l'instauration de programmes permettant la sensibilisation des professionnels à

1925 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, OMMP, Tunis, le 14 mars 2011.

l'importance de la protection des personnes, des biens et de l'environnement. Des réunions de travail pourraient être organisées au sein de l'administration maritime qui devrait être, par ailleurs, disponible pour accueillir les professionnels, répondre à leurs éventuelles interrogations et les accompagner dans l'application des mesures préconisées par la loi ¹⁹²⁶. Les professionnels doivent notamment être sensibilisés au fait qu'une grande catastrophe écologique serait dramatique non seulement pour l'économie du pays mais également pour leur propre intérêt économique. Il est capital, dans le cadre de cette démarche, que la diffusion de l'information couvre toutes les régions de la Tunisie et concerne aussi bien les grandes entreprises d'armement que les armateurs modestes.

Des actions de sensibilisation similaires existent, à titre d'exemple, en matière de protection de l'environnement. Des investissements conséquents sont consacrés à l'élaboration de campagnes de sensibilisation destinées à fonder une conscience citoyenne attachée à l'importance de la préservation de la nature. Ainsi, des débats publics autour de l'importance de l'environnement sont organisés, des ONG spécialisées sont créées et les programmes scolaires sont enrichis par une nouvelle matière: la sensibilisation à la protection de l'environnement¹⁹²⁷.

A l'égard des armateurs, cette action de sensibilisation ne sera, à notre sens, fructueuse que si elle est accompagnée d'incitations au respect de la législation. Les discours ou les écrits sur l'importance de la sécurité des personnes, des biens et de l'environnement ne seront pas capables de persuader l'armateur d'investir dans l'engagement d'un équipage formé ou dans l'achat d'équipements performants affectés aux locaux des marins. Les sommes ainsi dépensées, et qui peuvent être très importantes ne généreront aucun bénéfice. L'État doit alors stimuler l'action en instituant des aides financières et fiscales aux armateurs respectueux de la législation. Pour ce qui est des aides financières, il pourrait s'agir de subventions ou de prêts accordés à l'achat ou à la rénovation des équipements nécessaires à la vie des marins¹⁹²⁸. Par ailleurs, l'État pourrait attribuer des incitations financières consistant notamment en une baisse des taux d'imposition adressée à tout armateur ayant investi pour l'amélioration de la sécurité

1926 Cela étant, il est légitime de craindre que ceci ne fasse pas actuellement partie des priorités de l'État tunisien au vu des événements du 14 janvier 2011 qui ont révolutionné la politique de l'État. A propos de la révolution en Tunisie. Voir supra: Introduction.

1927 Voir à ce sujet le site internet de l'Observatoire tunisien de l'environnement et du développement: <http://www.environnement.nat.tn/sensibilisation.htm>

1928 En matière agricole, une aide similaire est accordée au financement des carburants utilisés pour le fonctionnement des équipements agricoles: voir article 42 de la loi n° 99-101 du 31 décembre 1999, portant loi de finances pour l'année 2000, JORT du 31 décembre 1999, p 2739 et suivantes.

et de la sûreté en mer¹⁹²⁹. L'armateur aura, lui même, un rôle à jouer en l'occurrence (2).

2) La diffusion de la culture maritime concerne également l'armateur. Même si, à l'exemple de l'État, il devrait sensibiliser le personnel de son entreprise d'armement à l'importance du respect des normes sécuritaires par le biais de réunions de travail ou par tout autre moyen, son rôle sera d'autant plus efficient s'il traduisait cette importance sur le terrain. Il lui appartiendrait, dès lors, de créer un environnement de travail adéquat en améliorant notamment les conditions de vie et de travail à bord. Dans le but de favoriser la culture de la sécurité au sein de son entreprise, la qualité des marins engagés, les formations aux situations d'urgence, la maintenance des équipements ainsi que le fait de fournir les moyens de communication et de divertissement nécessaires à créer un niveau social adéquat forment un passage obligé. D'une manière générale, l'effectivité des mesures prescrites par le code ISM s'impose. Seulement, le respect de la législation a un prix. Les investissements de l'armateur dans le but de se conformer au code ISM sont conséquents¹⁹³⁰. L'éventuelle aide financière et fiscale de l'État prend, ainsi, toute son importance.

En outre, toutes ces mesures seront vaines si l'endroit où s'effectue le travail, le navire, n'est pas sûr. L'armateur doit s'engager à ne fournir que des navires répondant aux mesures techniques de sécurité et de sûreté. Dans le cas contraire sa responsabilité devrait être recherchée (b).

b) Repenser la responsabilité civile et pénale:

Soutenir les objectifs recherchés par les mesures de sécurité et de sûreté maritimes passe par une meilleure application de la législation prévue en matière de responsabilité civile (1) ainsi que par une modification des dispositions gouvernant la responsabilité pénale (2).

1) Pour ce qui est de la responsabilité civile, rappelons qu'il s'agit de l'obligation de réparer le dommage matériel ou moral causé à autrui par un fait donné, lorsqu'il est établi un lien direct entre le fait et le dommage¹⁹³¹. En droit tunisien, les dommages subis par les personnes ou les marchandises engagent la responsabilité de l'armateur même si le dommage

1929 Diverses entreprises et activités bénéficient déjà de cet avantage fiscal: voir article 10 et suivants de la loi n° 2010-58 du 17 décembre 2010 portant loi de finances pour l'année 2011, JORT du 21 décembre 2010, p 3460 et suivantes.

1930 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

1931 Voir article 82 du COC, op. cit.

est causé par la faute du capitaine ou d'un marin¹⁹³². Engagerait donc la responsabilité de l'armateur le manque d'effectif ou l'état de fatigue de l'équipage ayant conduit à une erreur génératrice de dommage. Cette canalisation de la responsabilité sur l'armateur est également confirmée par les dispositions du code ISM¹⁹³³. Nous estimons que la responsabilité ainsi établie répond aux mieux aux exigences sécuritaires étant donné que l'armateur est la personne ou l'entreprise ayant effectivement la gestion nautique et commerciale du navire. Sachant par avance que sa propre responsabilité est exclusivement engagée en cas de faute d'un des membres de l'équipage, l'armateur est incité à veiller à armer son navire avec un équipage suffisant, compétent et en bon état de santé physique et morale.

Seulement, toute législation risque d'être caduque si elle n'est pas accompagnée d'une vraie volonté de l'appliquer de la part du juge. A ce titre, il n'est pas inutile de rappeler que le juge tunisien hésite encore à engager la responsabilité de l'armateur pour motif de manque de qualification ou de nombre des marins. La jurisprudence étudiée en la matière¹⁹³⁴ évoque la négligence de l'armateur sans pour autant mettre l'accent sur l'importance du rôle de l'élément humain embarqué dans le prévenance d'accidents en mer. Ceci ne rejoint-il pas le manque de culture en matière maritime, précédemment évoqué? Les juges réfléchissent encore en termes de logique commerciale, de perte et de gain. Eux aussi auraient un rôle à jouer quant à la diffusion de la culture de la sécurité maritime à travers les décisions jurisprudentielles.

Le problème est tout autre en matière de responsabilité pénale (2).

2) La responsabilité pénale est l'obligation légale faite à une personne reconnue coupable de supporter la peine prévue par la loi et correspondant à l'infraction qu'elle a commise¹⁹³⁵. En matière pénale, les sanctions incombant à un armateur défaillant sont, comme on l'a observé précédemment, dérisoires¹⁹³⁶. Il faudrait dès lors remédier aux insuffisances patentées de cette législation. Les sanctions pécuniaires devraient être telles que l'armateur préfère investir dans la réparation ou l'amélioration de son navire ou des équipements nécessaires mais aussi dans l'engagement de marins formés, compétents et en nombre suffisant plutôt que payer une amende. Ceci implique que le montant des amendes doit au

1932 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 2.

1933 Voir supra: Partie 2, Titre1, Chapitre 2.

1934 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 2.

1935 Voir article 37 et suivants du Code pénal, éditions de l'Imprimerie officielle de la République Tunisienne, 2011.

1936 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

moins être égal aux frais que nécessite chaque opération d'armement. Or, le CDPM¹⁹³⁷ ne prévoit qu'une amende de 300DT à toute infraction au CTM¹⁹³⁸ commise par l'armateur « concernant notamment les conditions du travail, les vêtements du travail, la nourriture et le couchage à bord des navires »¹⁹³⁹. Compte tenu des risques majeurs engendrés par un équipage mal nourri ou travaillant dans des conditions difficiles, cette amende semble très largement insuffisante. Il existe, par conséquent, très peu de chances qu'un armateur peu scrupuleux renonce à l'infraction de la loi. La volonté du législateur doit, par conséquent, aller dans le sens de la révision de ces dispositions.

Par ailleurs, et pour une meilleure garantie de l'application de la législation, on pourrait prévoir des sanctions d'ordre fiscal à tout armateur défaillant telle que la surtaxation des navires dans les ports ou l'augmentation des frais de débarquement. En dehors du rôle coercitif qu'auraient ces sanctions, les sommes perçues grâce à leur application contribueraient à enrichir le budget de l'administration maritime.

Enfin, les affaires afférentes au domaine maritime, aussi bien en matière de commerce que de sécurité et de sûreté, sont actuellement du ressort des juridictions de droit commun. La création d'un tribunal maritime à qui on confierait tout litige impliquant ces domaines constituerait, à notre sens, un atout. La spécialisation permettrait aux juges statuant au sein de ce tribunal d'être plus à même de traiter ce type d'affaires. Il s'agit là d'une piste de réflexion que le législateur pourrait adopter. La réflexion en vue d'une évolution de la législation en matière environnementale est également de mise (B).

B) Mieux considérer l'environnement:

Il conviendrait d'impliquer les vrais pollueurs, ceux qui ont participé d'une manière délibérée ou du fait de leur négligence à ce qu'une pollution ait lieu (a). En outre, il faudrait prendre le dommage écologique en considération (b).

a) Impliquer les vrais pollueurs:

Lorsqu'un navire cause une pollution en mer, le devoir d'indemniser les victimes de cette pollution et de rétablir le site affecté revient, en application des règles de responsabilité civile en matière de pollution par les hydrocarbures, à une partie exclusive: le propriétaire du navire

1937 Op. cit..

1938 Op. cit.

1939 Article 96 du CDPM, op. cit.

même s'il n'a pas de pouvoir de contrôle effectif sur son navire¹⁹⁴⁰. En dehors de l'injustice que cette solution pourrait contenir, elle constitue un risque pour la sécurité en mer d'où la nécessité d'impliquer les vrais pollueurs dans le processus de responsabilisation (1). Cette solution sera encore plus efficace si la responsabilité du vrai pollueur était recherchée quelle que soit la nature de la matière polluante (2).

1) La responsabilité pour pollution maritime par hydrocarbures est canalisée sur le propriétaire du navire. Ceci pose deux types de problème:

D'un côté, un problème technique d'identification du vrai responsable, le propriétaire pouvant n'avoir aucun rapport direct avec le fait ayant causé le préjudice. Il n'est même pas rare qu'il n'ait aucun contrôle direct ni aucun pouvoir réel de gestion sur son propre navire et qu'il ignore les dates des traversées que ce dernier doit effectuer ainsi que le type de cargaison qu'il transporte. C'est le cas du propriétaire ayant conclu un contrat d'affrètement coque nue ou à temps. Seulement, la législation internationale en matière de responsabilité civile, introduite dans le cadre normatif tunisien, ne désigne comme responsable que le propriétaire du navire. Et à supposer que ce soit réellement le propriétaire qui est la personne responsable du dommage, son identification s'avère parfois très difficile en raison de l'exploitation des navires extrêmement éclatée de nos jours¹⁹⁴¹.

D'un autre côté, cette canalisation pourrait conduire à un problème d'application du droit. Identifier le propriétaire du navire comme étant le pollueur, alors qu'il peut ne pas l'être, ne permet pas au principe pollueur-payeur de s'appliquer correctement. Les vrais responsables d'une pollution, ceux qui contrôlent effectivement le navire et qui sont en connaissance de cause de la nature de la cargaison emportée ainsi que de toutes les conditions dans lesquelles la traversée maritime a lieu, sachant par avance que leur responsabilité ne sera pas engagée, pourraient se permettre un certain laxisme quant à l'application de la loi. C'est le cas de l'affréteur ou de l'armateur qui exploite un navire ne lui appartenant pas et qui décide sciemment de dégazer en mer. La nécessité de repenser la responsabilité civile en matière maritime et de modifier les règles qui la gouvernent se justifie pleinement. La réparation du dommage serait mieux garantie lorsque le pollueur potentiel saura par avance qu'il ne sera pas protégé par une règle de droit telle que la canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire. Mieux encore, si le législateur opte pour une règle de droit qui permet de

1940 Voir supra: Partie 2, Titre 1, Chapitre 2 et Partie 2, Titre 2, Chapitre 1.

1941 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

rechercher le vrai responsable quelque soit sa qualité, cette même règle de responsabilité constituera une mesure de prévention étant donné que le vrai responsable de l'exploitation du navire, autrement dit le vrai responsable des dommages éventuels, veillera à mieux prendre toute précaution qui éviterait que sa responsabilité ne soit engagée. L'utilité de la recherche de la responsabilité de l'armateur, du chargeur, de la société de classification ou de toute autre partie effectivement responsable d'une pollution en raison de sa négligence ou de sa faute avérée devient, dès lors, une garantie pour une meilleure sécurité en mer.

En outre, des sanctions pénales adéquates devraient être infligées. Le vrai responsable de la pollution sera d'autant mieux incité à prendre toutes les précautions possibles si en plus de sa responsabilité engagée, les amendes qu'il devrait payer sont conséquentes. Même si le risque zéro n'existe pas, la sécurité en mer et la protection de l'environnement auront beaucoup à gagner si les règles de responsabilité civile seraient repensées. Il en va de même si la responsabilité du vrai pollueur est recherchée quelque soit la nature de la substance ayant généré une pollution en mer (2).

2) Élargir la responsabilité pour pollution en mer à toute substance polluante:

La pollution maritime par hydrocarbures fait l'objet des principales réglementations relatives à la pollution maritime. Ceci est très probablement dû au fait que la pollution causée par cette substance est visible et fait systématiquement réagir l'opinion publique. Par ailleurs, le volume des importations et des exportations des produits pétroliers par voie maritime est le plus important de tous les volumes de trafics de marchandises à travers le monde¹⁹⁴². Toutefois, cette réalité ne doit pas occulter le fait que la pollution maritime pourrait être et est réellement causée par d'autres substances même si elles sont moins visibles et moins spectaculaires¹⁹⁴³. Les conséquences de ces pollutions sont aussi nocives à l'environnement que les hydrocarbures. C'est pourquoi, une législation nationale qui chercherait à prendre en considération tout type de pollution et à responsabiliser les vrais pollueurs serait plus à même de préserver l'environnement maritime, à condition, bien évidemment, qu'elle soit effectivement appliquée. Par ailleurs, et au vu des menaces croissantes que subit l'environnement naturel¹⁹⁴⁴, le dommage écologique pur devrait être pris en compte (b).

1942 Voir: rapport annuel de 2009 de l'Organisation des pays producteurs de pétrole, l'OPEP, p 8 (en anglais).

1943 C'est ce que prouve, à titre d'exemple, le naufrage du chimiquier *Ievoli Sun* survenu le 31 octobre 2000 à proximité des Casquets dans l'Océan atlantique. Le navire transportait une cargaison de 4000 de styrène, de 1000 tonnes de trichlorosilane, de 1000 tonnes d'alcool isopropylique et des huiles chimiques toxiques et inflammables.

1944 Voir à ce sujet: Ch. BOUNI, J-B. NANCY, C. BOUTELOUP et A. DUFOUR: « Préjudices écologiques des

b) Prendre en considération le dommage écologique:

L'erreur du facteur humain, seule ou couplée avec d'autres facteurs techniques, a été plusieurs fois dans l'histoire du transport maritime à l'origine de pollutions de grandes ampleur ayant causé des dégradations à des sites environnementaux privés mais aussi à des sites publics. Seulement, le dommage à l'environnement en tant que bien commun peine à trouver sa place au niveau de la législation¹⁹⁴⁵ et le juge tunisien n'a toujours pas apprécié l'utilité de condamner quelqu'un du seul fait qu'il ait détérioré un espace environnemental public. Ceci revient probablement au fait que, la jurisprudence tunisienne n'a pas encore été confrontée à suffisamment de cas pour s'interroger sur cette question. Les pollutions maritimes affectant des sites écologiques sont encore très rares en Tunisie. Cette observation faite, il semblerait adéquat d'anticiper les situations en adoptant une législation qui définirait le dommage écologique (1) et qui instaurerait une responsabilité autour de cette notion (2).

1) Introduire la notion de dommage écologique dans le corpus normatif tunisien:

L'étude de la législation tunisienne révèle que la notion de dommage écologique n'a pas encore intégré le corpus juridique national. Il conviendrait donc d'identifier la notion à l'aide du droit comparé.

Le droit italien reconnaît la responsabilité pour « dommage environnemental »¹⁹⁴⁶. Tout fait dolosif ou par faute, en violation des dispositions de loi ou de mesures adoptées sur la base d'une loi, qui compromet l'environnement, en lui causant du dommage, en l'altérant, en le détériorant ou en le détruisant en tout ou en part, oblige l'auteur de ce fait à une réparation envers l'État¹⁹⁴⁷. L'environnement est considéré par le législateur italien comme une valeur protégée et un bien collectif immatériel auquel l'atteinte est sanctionnée¹⁹⁴⁸.

marées noires: revendications et valeurs économiques », éditions de l'Institut Océanographique, Paris 2009.

1945 Tunisienne ou autre. Rares sont les systèmes juridiques qui pénalisent l'atteinte des personnes à l'environnement en tant que bien ou patrimoine commun. Voir à ce sujet: O. FUCHS: « Le dommage écologique: quelles responsabilités juridiques? », collection Sciences durables, éditions Paris: rue d'ULM, 2011. La situation est différente s'agissant de la responsabilité des États. Le crime écologique constitue l'un des crimes internationaux énumérés à l'article 19 du projet d'articles de la Commission de Droit International (CDI) des Nations-Unies sur la responsabilité internationale des États. L'article stipule que le « crime international peut résulter d'une violation grave d'une obligation internationale d'importance essentielle pour la sauvegarde et la préservation de l'environnement humain, comme celle interdisant la pollution massive de l'atmosphère ou des mers ». Voir rapport de la CDI sur les travaux de sa 28^{ème} session, 3-23 juillet 1976, assemblée générale, documents officiels, 31^{ème} session, supplément n°10 (A/31/10).

1946 Voir article 18 de la loi 349/1986 du 8 juillet 1986 sur la constitution du Ministère de l'environnement.

1947 Op. cit.

1948 Pour plus de détails, voir: N. PAOLI: « La responsabilité civile pour le dommage environnemental en Italie », in « L'effectivité du droit européen de l'environnement, contrôle de la mise en oeuvre et sanction du non-respect », sous la direction de Sandrine MALJEAN-DUBOIS, éditions La documentation française, 2000, p 173 et suivantes.

En droit français, même si la notion n'est pas expressément définie par le législateur, « on s'accorde à qualifier de dommage écologique toute atteinte grave aux milieux naturels (faune, flore, écosystèmes) causant des dégradations à l'environnement et non pas seulement des dommages aux personnes et aux biens. Il en est ainsi des pollutions marines ou de cours d'eau ou de dommages causés par des produits toxiques »¹⁹⁴⁹. Le dommage écologique n'est pas subi par des patrimoines identifiables et particuliers mais par le milieu naturel dans ses éléments inappropriés et inappropriables et affectant l'équilibre écologique en tant que patrimoine collectif¹⁹⁵⁰, indépendamment de tout intérêt humain, corporel ou matériel¹⁹⁵¹. Il s'agit d'un concept innovant qui indique que la nature est prise en compte en tant que telle¹⁹⁵². Les conséquences du dommage écologique, souvent liées au progrès technologique, sont irréversibles¹⁹⁵³ d'où l'importance d'en sanctionner les responsables (2).

2) Instauration d'un régime de responsabilité adéquat et des sanctions significatives:

Il serait souhaitable, lors des réflexions sur le régime de responsabilité applicable à l'auteur du dégradation de l'environnement, que le législateur évite les lacunes existantes en matière de responsabilité civile pour pollution. La canalisation de la responsabilité sur le propriétaire du navire est une institution ancienne qui a montré ses faiblesses. Il serait donc malvenu de la reprendre purement et simplement. Par ailleurs, opter pour une responsabilité pour faute pourrait aller à l'encontre du but recherché par l'instauration de ce type de responsabilité: la protection des éléments inappropriés de l'environnement. Les fautes en matière d'accidents maritimes, les négligences et les imprudences ne sont pas souvent aisées à démontrer surtout si elles sont couplées avec un élément relevant de la force majeure tel que le mauvais temps. Par conséquent, si la faute ayant généré l'atteinte à l'environnement ne peut être attribuée à personne, la réparation du dommage écologique n'aura pas lieu. Ici également, la recherche du vrai pollueur s'impose. Si l'armateur, le chargeur et la société de classification ont, chacun pour la part qui lui revient, commis une erreur, une négligence, une imprudence ou manqué à leur devoir, rien dans la loi ne devrait empêcher le juge de les désigner responsables conjointement. Le vrai ou les vrais pollueurs seraient, dès lors, non seulement désignés

1949 J-L. BERGEL: « La responsabilité civile en droit français et la mise en oeuvre du droit de l'environnement », in « L'effectivité du droit européen de l'environnement, contrôle de la mise en oeuvre et sanction du non-respect », op. cit, p 162.

1950 M. PRIEUR: « Droit de l'environnement », op. cit, p 917.

1951 M. REMOND-GOUILLOU: « Réparation du préjudice écologique », in *Juris-Calsseur environnement*, fascicule 1060, 2, 1992, n° 72, p 13.

1952 A. COMITI: « Prévention et réparation du dommage écologique », Thèse, Université Lille II, 2000, p 10.

1953 M. PRIEUR: « Droit de l'environnement », op. cit, p 918.

comme des responsables civils mais également « des responsables écologiques ».

Pour ce qui est des peines qu'encourrerait le responsable du dommage écologique, il est, à notre sens, plus judicieux qu'elles se traduisent par l'obligation de réparation du site contaminé que par des sanctions consistant en un paiement d'amendes ou en une privation de liberté. L'incorporation du dommage écologique dans la législation nationale devrait être interprétée comme une action de sensibilisation de la fragilité mais aussi de l'importance des éléments de l'environnement. Imposer au pollueur la remise en état des sites environnementaux serait en harmonie avec cette démarche. C'est la solution pour laquelle a opté le législateur européen. La directive 2004/35/CE¹⁹⁵⁴ envisage les différentes méthodes contribuant à la remise en état¹⁹⁵⁵. A titre d'exemple, si le dommage a été subi par les cours d'eau ou les espèces et habitats naturels protégés, la remise en état consistera en « toute mesure de réparation par laquelle les ressources naturelles endommagées ou les services détériorés retournent à leur état initial ou s'en rapprochent »¹⁹⁵⁶. Toutefois, l'évaluation de la dégradation de l'environnement est assez difficilement estimable sinon impossible notamment dans le cas de la destruction d'un équilibre écologique, d'un écosystème ou encore d'un paysage¹⁹⁵⁷. Les juges, conscients de cette réalité, prévoient souvent le versement de dommages et intérêts en réparation du préjudice subi par la collectivité même si celui-ci n'est pas facile à chiffrer dans la mesure où les éléments de l'environnement n'ont pas, en principe, une valeur monétaire. Ce fût le cas, en France, dans l'affaire Erika¹⁹⁵⁸ où plusieurs méthodes ont été utilisées par les parties civiles pour chiffrer le préjudice qu'elles ont subi. Ainsi, la Ligue pour la protection des oiseaux a estimé le coût de chaque oiseau mort à 70 €. Dans son jugement du 16 juin 2007, le Tribunal correctionnel de Paris lui accorda 303 167,13 € au titre de son préjudice matériel et 100 000 € au titre de son préjudice moral.

En dehors de ces éléments, l'effectivité du contrôle maritime reste une condition *sine qua none* à la garantie d'un niveau adéquat de sécurité et de sûreté en mer (Paragraphe 2).

1954 Directive 2004/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 avril 2004 sur la responsabilité environnementale en ce qui concerne la prévention et la réparation des dommages environnementaux, JOCE L 143 du 30 avril 2004, pp 56-75 transposée en France par la loi n° 2008-757 du 1er août 2008 relative à la responsabilité environnementale et à diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine de l'environnement, JORF n° 0179 du 2 août 2008, p 12361 et suivantes.

1955 Voir annexe II de la directive 2004/35/CE, op. cit.

1956 Op. cit.

1957 Ph. Ch-A. GUILLOT: « Droit de l'environnement », éditions Ellipses, 2010, p 301.

1958 Op. cit.

Paragraphe 2 : Améliorer le contrôle :

Deux éléments sont à l'origine des défaillances du contrôle maritime: d'une part, les moyens humains et matériels permettant l'accomplissement de cette mission font souvent défaut; d'autre part, le manque de volonté politique de l'État à appliquer correctement la législation autour du contrôle maritime. Ceci résulte probablement du fait que la Tunisie est encore épargnée par les grandes catastrophes maritimes et que le droit de la sécurité et de la sûreté y a toujours été un droit de réaction et non un droit d'anticipation. Dès lors, il est nécessaire d'optimiser les instruments juridiques existants en les appliquant d'une manière adéquate et en comblant leurs lacunes le cas échéant, ce qui est le cas du contrôle des conditions de vie et de travail à bord des navires tunisiens (A). Par ailleurs, la recherche de solutions régionales qui a prouvé son efficacité dans d'autres régions du monde, et notamment en Europe¹⁹⁵⁹, doit se renforcer en Méditerranée. Il est, ainsi, nécessaire de donner au Mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'État du port en Méditerranée (Med Mou) toute son effectivité et d'instaurer une institution régionale de contrôle (B).

A) Instaurer le contrôle du travail maritime :

Il est vrai qu'en la matière et en dehors de l'exemple européen, rares sont les États ayant adopté une législation nationale relative au contrôle des conditions de vie et du travail des marins¹⁹⁶⁰. Cette réalité ne devrait pas empêcher le législateur tunisien de prendre conscience de l'importance d'une telle initiative et de réfléchir à un projet de loi en la matière. Cette dernière aura comme finalité d'identifier les enjeux et les procédures du contrôle du travail maritime (a). Par ailleurs, dans le but de lui assurer une certaine effectivité, le contrôle des conditions de vie et de travail des marins devrait être fait de manière à avoir des résultats concluants (b).

a) Les enjeux du projet de loi sur le contrôle du travail maritime :

L'inspection des conditions de vie et de travail des gens de mer est prévue sur le plan international par la convention n° 178 de l'OIT¹⁹⁶¹, non intégrée dans la corpus juridique national tunisien. Cette dernière pourrait constituer une source d'inspiration lors de la rédaction du projet de loi. Partant du texte de cette convention, il s'agit de définir la portée de

1959 Voir supra: Section précédente.

1960 C'est l'exemple de la France: Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

1961 Op. cit.

l'inspection du travail maritime (1) et la procédure à appliquer à l'occasion de ce contrôle (2):

1) La portée de l'inspection du travail maritime :

Le projet de loi devrait couvrir en priorité les marins engagés sur les navires de commerce tel qu'en dispose l'article 1 de la convention n° 178 de l'OIT, ce qui n'empêche pas de l'étendre par la suite, si les moyens nécessaires existent, au secteur de la pêche souffrant d'une violation ahurissante des conditions de travail et de vie des marins prévues par la législation¹⁹⁶². Les navires sujets à inspection sont ceux portant le pavillon national. L'inspection se fera, en conséquent, à la même occasion que le contrôle par l'État du pavillon¹⁹⁶³. L'article 3.1 de la convention n° 178 dispose que « chaque membre veillera à ce que tous les navires immatriculés sur son territoire soient inspectés à des intervalles n'excédant pas trois ans, et lorsque cela est réalisable, chaque année ». Des inspections occasionnelles devraient également avoir lieu si des raisons existent. Ceci est le cas lorsqu'une plainte est déposée ou lorsque l'autorité maritime acquiert, par quelque moyen que ce soit, la preuve qu'un navire portant son pavillon ne se conforme pas à la législation en vigueur¹⁹⁶⁴.

Même si la convention n° 178 de l'OIT ne le prévoit pas, et dans le but d'aboutir à une meilleure efficacité de la législation, les inspections devraient également inclure les navires étrangers. Ainsi, à l'occasion du contrôle par l'État du port, montera à bord des navires les inspecteurs habilités pour le contrôle par l'État du port en même temps que ceux compétents pour le contrôle du travail maritime. Étant donné que leurs domaines de travail sont différents, aucun des deux corps d'inspection n'empiétera sur l'autre.

Par ailleurs, au même titre que les inspecteurs maritimes, les inspecteurs de travail maritime seraient désignés par l'autorité maritime compétente tel qu'en dispose l'article 4 de la convention n° 178 de l'OIT. Si les choses évoluent vers la création d'une institution de sécurité maritime régionale à l'instar de l'AESM, cette tâche pourrait être confiée au personnel de cette institution. Dans tous les cas, les inspecteurs doivent recevoir une formation adéquate préalable à l'exercice de leurs fonctions. Celle-ci devrait notamment inclure l'étude de la législation en vigueur ainsi que les techniques d'appréciation de la conformité de la réalité à bord des navires aux exigences de la législation afférente. Pour une meilleure efficacité de la loi, les inspecteurs devraient avoir le pouvoir d'inspecter toute personne employée à bord des

1962 Entretien avec M. LAHMAR, officier à bord du navire tunisien « Carthage », op. cit.

1963 Sur le contrôle par l'État du pavillon, voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 1.

1964 Article 3.2 de la convention n° 178 de l'OIT, op. cit.

navires de commerce n'exerçant pas la profession de marins¹⁹⁶⁵. Il leur reviendrait, enfin, de constater les infractions à la législation en vigueur et d'appliquer les procédures prévues à cet effet par la loi. Sur un plan pratique, l'inspection passera par plusieurs étapes (2).

2) Le déroulement du contrôle :

La convention n° 178 de l'OIT ne prévoit pas les procédures du contrôle. Il reviendrait donc à chaque État membre de les fixer. Celles-ci devraient, à notre sens, inclure deux phases: le contrôle documentaire (2.1) et le contrôle pratique (2.2).

2.1) A l'occasion du contrôle documentaire, seront examinés tous les documents en rapport avec le personnel embarqué. Il en est ainsi des brevets et des visas exigés pour l'exercice des fonctions des marins, des certificats médicaux, des documents attestant de l'aptitude physique des marins, du certificat d'effectif... Le but de l'inspection documentaire est de vérifier la conformité des documents aux exigences législatives et réglementaires. Par ailleurs, les inspecteurs devraient être habilités à demander tout document justifiant de l'identité de toute personne se trouvant à bord et de le confronter aux certificats dont ils disposent. Loin de vouloir leur accorder des prérogatives de police judiciaire, ce pouvoir permettrait aux inspecteurs de s'assurer de la réalité des informations qui leurs sont fournies et, par conséquent, de la réalité de la compétence des marins, de leur aptitude à exercer leurs fonctions ainsi que de l'effectif embarqué.

2.2) Le contrôle pratique :

D'une importance capitale, il est plus à même de témoigner des conditions sujets à inspection. Le contrôle sur le terrain devrait inclure une visite des locaux affectés aux marins ainsi qu'un entretien.

- La visite concernera les locaux prévus pour le couchage, la nourriture, les loisirs, le cas échéant ainsi que tout autre endroit pouvant être visité par le marin à l'occasion de son travail ou de son repos. A l'issue de la visite, un rapport rédigé par les soins des inspecteurs précisera l'adéquation des locaux et des équipements mis à disposition des marins avec la législation ou, au contraire, exigera un effort de la part de l'armateur. Une copie de ce rapport devrait être adressée à l'autorité maritime.

¹⁹⁶⁵ Il s'agit des agents de service général.

- L'entretien ne concernera, évidemment pas, tous les marins. Ceci nécessiterait un temps considérable. Cela étant, les inspecteurs doivent avoir le droit de demander à s'entretenir en privé avec un marin et de pouvoir le questionner quant au niveau de satisfaction générale des conditions dans lesquelles il vit et il travaille. Les éventuelles réclamations du marin devraient être justifiées.

Enfin, compte tenu du fait que l'inspection empiète sur le temps du travail ou du repos des marins et afin qu'elle ne devienne pas contre-productive en causant une fatigue supplémentaire aux marins, celle-ci devrait être brève. « Tous les efforts raisonnables devront être déployés pour éviter que le navire ne soit indûment retenu ou retardé »¹⁹⁶⁶.

L'éventuel non respect constaté à bord du navire inspecté devrait donner lieu à des réparations voire à des sanctions appropriées (b).

b) L'issue du contrôle :

L'éventuelle législation nationale de l'inspection du travail maritime devrait être accompagnée de l'affirmation de sa force obligatoire. Il faudrait, à ce titre, donner aux inspecteurs des prérogatives conséquentes (1) et instituer des sanctions appropriées et dissuasives en cas de manquement aux exigences législatives (2).

1) Le pouvoir accordé aux inspecteurs :

L'article 5§ 2. d de la convention n° 178 de l'OIT dispose que « les inspecteurs munis de pièces justificatives de leurs fonctions, seront autorisés... à interdire, sous réserve de tout droit de recours devant l'autorité administrative ou l'autorité judiciaire, à un navire de quitter le port jusqu'à ce que les dispositions nécessaires aient été prises, lorsqu'ils ont des raisons de croire qu'une carence constitue un danger significatif pour la santé et la sécurité des gens de mer ». En vertu de cet article, les inspecteurs du travail maritime auront le pouvoir d'immobiliser un navire. L'immobilisation des navires n'est pas étrangère au monde de l'inspection maritime¹⁹⁶⁷. Seulement, l'originalité de ce texte réside dans l'éventualité d'immobiliser un navire en bon état, disposant d'équipements performants et classé par les sociétés de classification les plus reconnues pour le simple fait qu'une ou certaines dispositions concernant la vie des marins ne soient pas respectées. Encore aujourd'hui, très rares sont, dans le monde, les cas

1966 Article 6 de la convention n° 178 de l'OIT, op. cit.

1967 Elle est notamment opérée en matière de contrôle par l'État du port. Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

d'immobilisation dont les motifs sont exclusivement d'ordre social¹⁹⁶⁸. Pourtant, le monde maritime aurait tout à gagner si cette pratique était généralisée et effectivement appliquée étant donné que le facteur humain est, rappelons le, l'origine principale des accidents en mer. En outre, des sanctions appropriées devraient être prévues (2).

2) L'instauration de sanctions adéquates :

L'article 7 de la convention n° 178 de l'OIT appelle les législations nationales à instaurer des sanctions appropriées en cas de non conformité à la législation en vigueur ou encore « pour obstruction faite aux inspecteurs dans l'exercice de leurs fonctions ». L'adéquation de la sanction est un élément déterminant pour la garantie de l'application correcte de la législation. Comme vu précédemment¹⁹⁶⁹, l'armateur tunisien qui enfreint à ses obligations quant à l'engagement d'un effectif compétent et suffisant en nombre ou encore qui ne fournit pas les conditions nécessaires à la vie et au travail telle que la nourriture suffisante n'encourt qu'une amende de 300 DT. Le respect des conditions de vie et de travail à bord n'auront, dans ce cadre, pas beaucoup de chances d'être respectées. Le législateur devrait penser à une amende qui, au minimum, avoisine, l'investissement qu'aurait fait l'armateur s'il avait respecté la législation. Ainsi, s'il se permet d'embarquer un effectif insuffisant en nombre, l'amende qu'il encourt devrait dépasser le montant qu'il a investi pour embarquer l'effectif qu'il a engagé et avoisiner le montant nécessaire à l'engagement de marins suffisants en nombre.

En outre, le contrôle des navires serait plus efficace si l'on donnait toute son effectivité aux dispositions du Med Mou (B), ce qui est loin d'être le cas dans l'état actuel des choses¹⁹⁷⁰.

B) Rendre effectif le Med Mou :

L'enjeu ici, est de palier la réalité de la densité du cadre normatif face à l'inapplication des règles qui en résultent. Ceci est pleinement vrai dans le cas du Med Mou. Donner à ce dernier sa pleine effectivité passe par le renforcement des moyens humains nécessaires à son application (a) et par la performance du processus du contrôle en tant que tel (b).

1968 Voir section précédente.

1969 Voir supra: Paragraphe I, A, b, 2 de ce même chapitre.

1970 Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

a) Renforcer les moyens humains :

L'insuffisance numérique des inspecteurs chargés du contrôle par l'État du port est l'un des obstacles majeurs à l'accomplissement des objectifs du Med Mou. Rappelons, à titre d'exemple, que dans les sept ports de la Tunisie, seulement 20 inspecteurs sont déployés¹⁹⁷¹. Sachant que le contrôle d'un seul navire nécessite au moins une demie journée de travail, il est aisément facile d'imaginer que le coefficient de contrôle fixé par le Med Mou, à savoir 15% des navires en escales¹⁹⁷², est difficile à atteindre¹⁹⁷³. Les raisons de ce sous-effectif, en Tunisie, sont multiples. D'abord, la Tunisie n'a jamais été un grand pays maritime et le monde de la mer n'attire que peu les jeunes, probablement par manque de connaissance de ce milieu¹⁹⁷⁴.

Il semblerait, dès lors, que la solution vers laquelle on devrait s'orienter afin de disposer de personnel suffisant est, encore une fois, la diffusion de la culture maritime et plus précisément de l'économie maritime. S'il devient commun de savoir qu'un travailleur en mer est rémunéré en moyenne cinq fois plus qu'un travailleur à terre, ce secteur aurait plus de chances de devenir attractif. Par ailleurs, la sensibilisation des jeunes à l'importance que revêt le respect des règles de sécurité et de sûreté quant à la préservation de l'environnement marin pourrait être, en l'occurrence une contribution. Une telle solution ne peut évidemment pas être immédiate. Pour remédier au manque d'effectif entre temps, pourquoi ne pas faire appel aux anciens inspecteurs ou navigants de la marine marchande moyennant une rémunération même inférieure à celle d'un inspecteur en service? Dans ce cas là, une formation aux nouvelles exigences sécuritaires s'impose.

Les autres pays signataires du Med Mou devraient procéder de la même manière. Encourager les jeunes à intégrer le secteur maritime et encourager les armateurs nationaux à faire appel en premier lieu à la main d'oeuvre nationale. Ceci réduirait, d'une part, le problème du manque d'effectif et éviterait, d'autre part, d'avoir recours à une main d'oeuvre étrangère avec laquelle la communication à bord serait plus difficile. Il n'est pas superflu à ce stade de rappeler

1971 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

1972 Voir article 1.3 du Med Mou, op. cit.

1973 Nous regrettons de ne pas avoir les chiffres correspondants aux inspecteurs maritimes en service dans d'autres pays signataires du Med Mou. Néanmoins, les listes mensuelles de détention des navires publiées par la base internet du Med Mou (<http://www.medmouic.org/listdetention.asp>) laissent comprendre que les contrôles ne sont pas très fréquents dans certains pays, très probablement pour manque de moyens: à titre d'exemple, le Liban n'a immobilisé que 18 navires durant toute l'année 2010 alors que son voisin, l'Égypte en a immobilisé 175. En outre, l'Algérie qui déclare dans l'Annuaire des ports de commerce 2007, publié sur le portail du Ministère du transport algérien (<http://www.ministere-transports.gov.dz/>) avoir accueilli 138 599 047 navires de commerce en 2007 n'en a détenu que 4.

1974 Entretien avec N. BELMAHRESSIA, op. cit.

l'importance de la bonne communication et son rôle dans la garantie d'une meilleure sécurité à bord¹⁹⁷⁵. Pour autant, la primauté accordée à la main d'oeuvre nationale serait sans sens si celle-ci est peu compétente ou mal formée. La formation adéquate des inspecteurs et le contrôle de leur travail sont des conditions *sine qua none* à la réussite du dispositif du contrôle par l'État du port. Les niveaux de contrôle doivent donc se multiplier (b).

b) Contrôler les contrôleurs :

L'objectif, ici, est d'harmoniser les contrôles opérés dans les différents ports des États signataires du Med Mou. L'expérience a montré que les divergences d'application vident le texte de son contenu¹⁹⁷⁶. Les armateurs peu scrupuleux éviteront les ports où les procédures de contrôle sont rigides et où les contrôles sont fréquents et préféreront que leurs navires fassent escales dans les ports où le contrôle est plus laxiste.

Sur un autre plan, en application du Med Mou, les résultats des contrôles doivent être publiés et mis à la disposition des professionnels du secteur ainsi que des autorités compétentes ce qui permettra de tirer tous les enseignements utiles pour réduire les risques ultérieurs¹⁹⁷⁷. Or, la base internet du Med Mou¹⁹⁷⁸ est presque vide de toute information et est encore restée à un stade primaire. La page consacrée aux rapports annuels est encore en construction et les listes de détentions des navires dans les ports méditerranéens n'expliquent ni les raisons des détentions ni le sort des navires détenus. L'absence de transparence est criante¹⁹⁷⁹.

Comment, dès lors arriver à une harmonisation de l'application du texte et à une effectivité de ses résultats? Cela ne devrait-il pas passer par le contrôle des contrôleurs? Nous estimons que la création d'une institution représentant tous les États signataires et dont le but serait de soutenir leur action dans l'application et le contrôle de la législation en la matière s'impose. Cette institution devrait s'inspirer des réussites de l'AESM mais devrait éviter ses faiblesses¹⁹⁸⁰. Outre le contrôle du travail des inspecteurs et l'évaluation des rapports d'inspection, elle devrait accorder de l'importance au contrôle de la formation des marins et des inspecteurs. Elle pourrait également constituer un forum de rencontre et de partage d'expériences ou de suggestions entre les représentants de tous les intervenants dans le secteur maritime: les États, les armateurs, les sociétés de classification, les marins... ce type de forum

1975 Voir supra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 2.

1976 Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

1977 Voir section 4 du Med Mou.

1978 www.medmou.org

1979 Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

1980 Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

faisant encore défaut dans la région. Elle devrait notamment être une institution autonome et dotée d'un pouvoir coercitif¹⁹⁸¹. Toutes ces considérations font que la réflexion sur l'instauration d'une telle institution est d'une urgence évidente.

1981 Voir supra: Partie 1, Titre 2, Chapitre 2.

Conclusion de la seconde partie :

La gestion des défaillances en matière de sécurité et de sûreté laisse apparaître des lacunes au niveau de la législation. Par ailleurs, les moyens matériels nécessaires à la réparation des dommages occasionnés font, parfois, défaut. Les mécanismes de responsabilité pour les dommages occasionnés à la suite de ces défaillances nécessitent, eux aussi, une amélioration. Afin d'atteindre un niveau acceptable de sécurité et de sûreté en mer, les mécanismes de responsabilité et les sanctions qu'ils impliquent doivent être un élément instigateur. Ceci est d'autant plus requis, que ces dommages portent atteinte à divers intérêts. Une réflexion dans ce sens, alimentée par l'expérience européenne qui a fait ses preuves en la matière, est essentielle.

Conclusion générale :

« Moyens matériels » et « volonté politique » sont les mots clés. Pour d'aboutir à un maximum de sécurité en mer et assurer une sûreté réelle pour les personnes et les biens, il faudrait fournir les moyens matériels nécessaires et diriger la volonté politique vers une application adéquate des exigences de la sécurité et de la sûreté.

Le facteur humain, élément essentiel dans la prévention des accidents en mer est aussi facteur important dans la survenance de ces mêmes accidents. Il ne pourra pas à lui seul améliorer l'état actuel de la sécurité et de la sûreté en mer s'il est dépourvu des moyens matériels nécessaires et se heurte à une volonté générale d'appliquer la loi. Un équipage compétent, en nombre suffisant et en bon état physique et moral, embarqué sur un navire hors normes, constitue un risque pour la sécurité en mer. Le même équipage dépourvu de moyens nécessaires pour contrer les éventuelles attaques criminelles constitue un risque pour la sûreté en mer. Sur un autre plan, une autorité politique non, ou peu, regardante quand à l'application adéquate des exigences nationales et internationales en matière de sécurité et de sûreté, constitue un élément incitant aux défaillances de sécurité et de sûreté. Au contraire, une autorité qui assure un contrôle sérieux sur les conditions techniques et sociales des navires portant son pavillon et sur ceux faisant escale dans ses eaux, suivis de sanctions conséquentes contribue d'une manière sensible à assurer une meilleure sécurité et une meilleure sûreté. La question qui se pose, dès lors, est celle de savoir comment il serait possible de pourvoir les moyens matériels indispensables à l'application des mesures de sécurité et de sûreté maritimes (A) et de se doter de la volonté politique qui leur est nécessaire (B).

A) Pour ce qui est des moyens matériels, la réponse est variable selon les pays maritimes et dépend de plusieurs éléments. Concernant la Tunisie, les analyses précédentes ont pu montrer le manque de moyens matériels mais aussi le manque de moyens humains nécessaires à assurer une meilleure sécurité et une meilleure sûreté. Des pistes d'amélioration ont été proposées notamment celles d'encourager les pays maritimes de la région de la Méditerranée à mettre en commun les moyens dont ils disposent et à oeuvrer ensemble pour une meilleure application des exigences légales et un meilleur contrôle des navires circulant dans la région. Des pistes d'aides financières étrangères, provenant de l'OMI et de la Communauté européenne constituent également une source éventuelle de financement.

B) Quant à la volonté politique la réponse est moins évidente. Qu'est ce qui pourrait conduire la volonté politique d'un pays maritime donné à se tourner vers la nécessité de l'application adéquate des textes de droit et vers un renforcement du contrôle des navires (a) ? D'une manière plus spécifique, qu'est ce qui pourrait faire que ceci se produise en Tunisie (b)?

a) D'une manière générale l'expérience a montré que la survenance de grandes catastrophes maritimes est un facteur déterminant pour que se produise une prise de conscience et que les autorités politiques adoptent une législation autour de la sécurité et de la sûreté maritimes. La survenance de nouvelles catastrophes incite les autorités compétentes à exiger des protagonistes du monde maritime, notamment des armateurs et des sociétés de classification, une bonne application des textes de loi en vigueur. Ce fût le cas au USA à la suite de l'accident de l'Exxon Valdez¹⁹⁸² et en Europe à la suite des accidents de l'Erika et du Prestige¹⁹⁸³. La nécessité de réparer les dégâts occasionnés et d'indemniser les victimes crée l'obligation de désigner un responsable et de le charger de ces opérations, généralement très coûteuses. Le législateur est alors stimulé dans cette démarche par l'attention particulière des médias sur ce type de catastrophes et l'émotion justifiée que ces dernières suscitent chez la population nationale et notamment la population côtière.

b) Les choses sont différentes dans le cas de la Tunisie. Il s'agit d'un petit pays maritime qui ne dispose que d'une petite flotte, où la météo est souvent favorable et où les risques pour la sûreté sont minimes. Par ailleurs, l'histoire maritime du pays ne laisse apparaître aucune catastrophe de l'ampleur de l'Erika ou du Prestige. Dans ces conditions, qu'est ce qui ferait que la volonté politique en Tunisie se tourne vers un renforcement du contrôle de l'application des exigences de la loi?

Deux éléments pris conjointement pourraient faire évoluer la situation: Une prise de conscience du législateur (1) et un changement de politique maritime (2).

1) Pour ce qui est de la prise de conscience du législateur national, elle est capitale dans deux domaines: la prise en considération du rôle du facteur humain et la révision à la hausse des sanctions prévues pour des infractions à la sécurité ou à la protection de l'environnement.

1982 Op. cit.

1983 Op. cit.

- A différents moments de cette étude, nous avons fait remarquer l'absence de référence à l'élément humain dans les textes nationaux qui réglementent la sécurité et la sûreté en mer. Cette constatation est notamment valable pour le contrôle maritime. Le contrôle de l'adéquation des conditions de vie et de travail des marins est le grand absent de la législation nationale, ce qui constitue une grande lacune.

- Les sanctions prévues par la loi nationale pour les infractions en matière de sécurité maritime ou en matière d'atteinte à l'environnement sont, d'une manière générale faibles. Comparées au risque que génère l'infraction pour la vie humaine, les biens ou l'environnement, ces sanctions peuvent parfois apparaître marginale. Cette constatation est moins évidente en matière de sûreté, où, selon le cas, les sanctions sont importantes. Mais s'agissant de la sécurité et de la protection de l'environnement, dans l'état actuel des choses, rien n'incitera l'auteur potentiel de l'infraction à renoncer à la commettre. L'utilité d'une révision de ces sanctions vers la sévérité prend, dès lors, tout son sens. Des sanctions conséquentes constitueraient, non seulement, un outil dissuasif pour les auteurs d'infractions mais souligneraient également l'importance de la sécurité en mer et de la protection de l'environnement et les enjeux que cela représente

2) Le changement de politique en matière maritime est également le résultat d'une prise de conscience. Changer la politique maritime signifie, à notre sens, accorder toute l'importance que mériterait l'application des mesures de sécurité et de sûreté en mer. C'est notamment dans le cadre du contrôle par l'État du pavillon mais aussi de celui par l'État du port que cela est déterminant. Le sérieux en matière de contrôle doit être de mise. Ceci est tout à fait dépendant des moyens humains affectés à ce contrôle. Le nombre relativement faible des inspecteurs maritimes actuellement en service en Tunisie¹⁹⁸⁴ constitue un obstacle à cet objectif. Renforcer le personnel qui assure les inspections maritimes, devient, dès lors, une priorité.

L'attention que nécessite le contrôle maritime ne peut s'accomplir que si la vérification de l'ensemble des exigences de la loi en matière de sécurité et de sûreté est mise en oeuvre. L'inspection rigoureuse des conditions de vie et de travail des marins en fait partie. Celle-ci doit dorénavant faire l'objet d'une partie intégrante de l'inspection maritime, ce qui est loin d'être le cas aujourd'hui, comme nous avons eu l'occasion de le souligner. Mais l'inspection en

1984 20 inspecteurs.

soi, n'est pas un objectif. Si celle-ci n'aboutit pas à la prise des sanctions administratives et pénales que nécessite l'infraction commise, elle sera vidée de son sens. Si les conditions de vie et de travail des marins ne correspondent pas aux exigences de la loi, les inspecteurs maritimes doivent oser immobiliser le navire inspecté même si celui-ci est performant du point de vue technique. Mais, au préalable, la loi doit permettre ce type d'immobilisation.

Lorsque la volonté politique évoluera dans ce sens, différents acteurs, autres que l'État ou l'armateur se sentiront dans l'obligation de pousser l'élément humain à devenir un facteur majeur de la sécurité, notamment les assureurs et les chargeurs. L'intérêt financier des assureurs serait de s'abstenir d'assurer un navire sous normes au risque de le voir immobilisé. L'intérêt commercial des chargeurs les inciterait à ne faire embarquer leurs marchandises que sur des navires qui respecteraient la législation au risque de voir leurs biens perdus ou du moins arrivés en retard avec toutes les pénalités associées. L'amélioration de la sécurité et de la sûreté maritimes ne peut s'envisager que sur la totalité d'une chaîne d'acteurs. Sécurité et sûreté doivent se présenter comme « une longue chaîne dont chaque maillon doit avoir la solidité nécessaire pour garantir et assurer l'équilibre de l'ensemble »¹⁹⁸⁵. Lorsqu'un maillon de la chaîne présente une faiblesse, c'est l'ensemble qui se trouve compromis¹⁹⁸⁶.

En outre, la vision partagée des États est fondamentale pour favoriser la mise en oeuvre d'un concept ou d'une institution. L'apport de la création d'une institution maritime régionale incluant la Tunisie retrouve, encore une fois, tout son sens notamment au vu du rôle limité joué par l'OMI. En tant que structure de régulation sans moyen de coercition, les règles édictées au sein de cette institution sont appliquées de manière très variable et sont, par conséquent, à la merci de la volonté des États signataires¹⁹⁸⁷.

Il est impératif que les choses évoluent dans ce sens afin d'éviter que ne soit édictées des mesures plus draconiennes sur la sécurité et la sûreté maritimes comme est déjà le cas pour le transport aérien¹⁹⁸⁸. Les répercussions néfastes qu'aurait un durcissement supplémentaire des conditions de vie et de travail de l'élément humain viendraient, sans doute, à l'encontre du résultat escompté.

1985 B. TOURÉ: « L'insécurité maritime et le droit: mutations, prévention et sanction », op. cit, p 16.

1986 B. TOURÉ: « L'insécurité maritime et le droit: mutations, prévention et sanction », op. cit, p 17.

1987 Voir infra: Partie 1, Titre 1, Chapitre 1.

1988 Sur le renforcement des règles de sûreté aérienne, voir: A-J. STOLZER, C. HALFORD, J- J. GOGLIA: « Implementing safety management systems in aviation », op. cit. Voir également: Ch. NAUDIN: « Sûreté aérienne, la grande illusion », op. cit.

Table de jurisprudence tunisienne

| Tribunal | Date | Numéro | Parties | Source |
|--|-------------------|---------|-------------------------------------|--|
| Tribunal cantonal de Bizerte | 23 février 1989 | 20329 | Gouvernorat de Bizerte c. Milarship | Inédit |
| Cour d'appel de Nabeul | 6 mai 2002 | 65892 | État c. S. Barhoumi | Inédit |
| Cour d'appel de Sfax | 10 mai 2002 | 98258 | État c. F. Ayari | Inédit |
| Cour de cassation | 9 janvier 2003 | 30067 | État c. S. Ben Ahmed | Revue de la Cour de cassation 2003, p 12 |
| Cour d'appel de Sfax | 9 octobre 2008 | 101 235 | État c. Mejri | Inédit |
| Cour d'appel de Tunis | 11 avril 2009 | 85 672 | État c. Nammouchi | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 16 avril 2008 | 98542 | Fargo c. A. Khiladi | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 25 avril 2004 | 24682 | Tamedjo c. Bililaki | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 3 juin 2006 | 34286 | État c. Essalhi | Inédit |
| Cour de première instance de Gabès | 13 septembre 2004 | 23682 | État c. Ennour | Inédit |
| Cour d'appel de Sfax | 1er novembre 1988 | 67458 | Gouvernorat de Sfax c. Sté. Salama | Inédit |
| Cour d'appel de Tunis | 23 septembre 2001 | 101 543 | État c. Zora | Inédit |
| Tribunal de première instance de Bizerte | 23 février 1989 | 20329 | État c. Wadii | Inédit |
| Tribunal de première instance de Sfax | 23 février 2009 | 14 659 | Agor c. Ferchichi | Inédit |

| | | | | |
|--|------------------|--------|-------------------------------|--|
| Tribunal de première instance de Gabès | 19 mars 1999 | 15 340 | État c. Poulina | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 23 avril 2010 | 27 848 | Mbaba c. Sofipat | Inédit |
| Cour de cassation | 3 mai 2005 | 8325 | La rose blanche c. État | Revue de la Cour de cassation 2005, p 115 |
| Cour de cassation | 5 mai 2003 | 22 546 | Scam SARL c. État | Revue de la Cour de cassation 2003, p 304 |
| Cour de cassation | 10 mars 1983 | 6493 | Confectis c. TRAB | Revue de la Cour de cassation 1983, p 91 |
| Cour de première instance de Sfax | 15 octobre 1999 | 6293 | Saida SARL c. Freight Company | Inédit |
| Cour de première instance de Tunis | 23 janvier 2009 | 2356 | Agrimed c. CTN | Inédit |
| Cour de première instance de Sousse | 30 juin 2010 | 7845 | Barka c. CTN | Inédit |
| Cour de première instance de Zarzis | 4 janvier 2011 | 134 | Zitex c. CTN | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 6 mars 1975 | 46789 | Sepracos c. Modis | Inédit |
| Cour de cassation | 21 mai 1998 | 53344 | Agra c. AGTT | Revue de la Cour de cassation, 1998, p 112 |
| Cour de cassation | 25 mars 2003 | 12468 | Sprols c. Affretco | Revue de la Cour de cassation, 2003, p 234 |
| Cour d'appel de Tunis | 13 décembre 1960 | 435 | SONACOS c. AFX | Revue tunisienne de Droit, 1962, p 113 |

| | | | | |
|--|------------------|--------|-----------------------------|--|
| Tribunal de première instance de Tunis | 19 avril 1995 | 35982 | Meublatex c. CTN | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 14 octobre 1995 | 67 745 | Frigored c. CTN | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 25 février 1998 | 52 535 | SEREPT c. Atlas Cgie | Inédit |
| Cour de cassation | 9 mars 2005 | 6071 | SHM c. CTN | Revue de la Cour de cassation, 2005, p 202 |
| Tribunal de première instance de Tunis | 3 novembre 2009 | 34823 | Sté CHEMTOU c. CSL | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 12 mars 2010 | 54672 | Saloua c. Ben Farhat | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 17 juin 2011 | 67352 | Tajerouine c. Manaï | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 1er février 2010 | 5321 | Port de Radès c. Eskenderia | Inédit |
| Tribunal de première instance de Sfax | 13 novembre 2008 | 54183 | Baraka c. Abkach | Inédit |
| Tribunal de première instance de Sfax | 3 avril 2010 | 32683 | État c. F. Gargouri | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 15 décembre 2009 | 56821 | SGH c. S. Rastakos | Inédit |
| Cour d'appel de Tunis | 12 juin 2007 | 147 | M. Ben M'rad c. GMT | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 5 février 2007 | 6382 | CTN c. M. Hannachi | Inédit |
| Tribunal de première instance de Sfax | 3 février 2004 | 5673 | COGEMAR c. G. Fathallah | Inédit |

| | | | | |
|--|-------------------|-------|-------------------|--------|
| Tribunal de première instance de Tunis | 13 avril 2009 | 24572 | État c. Kh. Néchi | Inédit |
| Tribunal de première instance de Gabès | 10 juin 2011 | 54730 | État c. CUTI | Inédit |
| Tribunal de première instance de Gabès | 4 juillet 2011 | 54758 | État c. SCRA | Inédit |
| Tribunal de première instance de Gabès | 15 novembre 2009 | 67568 | État c. Vasilios | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 22 janvier 2008 | 4578 | État c. DIAMOND | Inédit |
| Cour d'appel de Tunis | 3 janvier 2009 | 4 | État c. STAR | Inédit |
| Tribunal de première instance de Sfax | 5 octobre 2010 | 63009 | MAHDCO c. HFA | Inédit |
| Tribunal de première instance de Tunis | 23 juin 2006 | 45239 | CTN c. SOTUFAP | Inédit |
| Tribunal de première instance de Sfax | 12 février 1999 | 8723 | CTN c. UNIMED | Inédit |
| Tribunal de première instance de Gabès | 20 septembre 2003 | 48902 | CTN c. SIFCOL | Inédit |
| Tribunal de première instance de Sfax | 22 janvier 2010 | 5325 | ALIF c. SCRA | Inédit |

Table de bibliographie

| | |
|--|-------|
| I) Ouvrages..... | p 439 |
| 1) Ouvrages généraux..... | p 439 |
| 2) Ouvrages spécialisés..... | p 444 |
| II) Mélanges..... | p 448 |
| III) Articles..... | p 449 |
| 1) Annales de l'Institut méditerranéen des transports maritimes..... | p 449 |
| 2) Annuaire du droit de la mer..... | p 449 |
| 3) Annuaire de droit maritime et océanique..... | p 450 |
| 4) Droit maritime français..... | p 451 |
| 5) Journal de la marine marchande..... | p 453 |
| 6) Revue « Jurisprudence et législation »..... | p 454 |
| 7) Revue maritime..... | p 454 |
| 8) Revue Tunisienne de droit..... | p 455 |
| 9) Autres..... | p 455 |
| 10) Articles électroniques..... | p 463 |
| IV) Thèses et mémoires..... | p 465 |
| V) Entretiens..... | p 468 |
| VI) Rapports, revues annuelles, recueils..... | p 469 |
| VII) Études..... | p 472 |
| VIII) Colloques..... | p 473 |
| IX) Presse..... | p 474 |
| X) Sites internet..... | p 475 |

Bibliographie

I- Ouvrages :

1) Ouvrages généraux :

AN-NA'IM Abdullahi : « *Islam and human rights, collected essays in law* », éditions Mashood A. Baderin, Padstow, Cornwall, Great Britain, 412 p.

BENQUET Patrick et LAURENCEAU Thomas : « *Pétroliers de la honte; la loi du silence* », imprimé à Paris, 1994, 304 p.

BLANC Didier : « *ISO 22000, HACCP et sécurité des aliments; recommandations, outils, FAQ et retour de terrain* » éditions AFNOR, 2006, 409 p.

BONVIN Jean Michel : « *L'organisation internationale du travail, étude sur une agence productrice de normes* », éditions Presses universitaires de France, 1998, 338 p.

BOUNI Christophe, NANCY Jean-Baptiste, BOUTELOUP Claire et Agathe. DUFOUR : « *Préjudices écologiques des marées noires: revendications et valeurs économiques* », éditions de l'Institut Océanographique, Paris 2009, 211 p.

BUCHET Christian : « *Les voyous de la mer* », éditions Ramsey, 2003, 197 p.

CADET Bernard (direction) : « *Cognition, incertitude et prévisibilité* », éditions Publibook, 2008, 298 p.

CARREAU Dominique : « *Droit international* », éditions Pedone, 2001, 688 p.

CARREAU Dominique : « *Le fonds monétaire international, F.M.I* », éditions Pedone, 2009, 200 p.

CATT Matthew : « *La mécanique infernale: l'histoire du XXème siècle à travers le terrorisme: des nihilistes russes à Al-Qaida* », éditions H. d'Ormesson, Paris, 2008, 558 p.

CAYET Thomas : *Rationaliser le travail, organiser la production: le bureau international du travail, et la modernisation économique durant l'entre-deux guerres* », éditions Presses universitaires de Rennes, 2010, 284 p.

CAZALA Julien : « *Le principe de précaution en droit international* », éditions LGDJ, 2006, 497 p.

CHIKHAOUI Leila : « *L'environnement et sa protection par le droit* », éditions du Centre de recherches et d'études administratives en collaboration avec la Fondation Hanns Seidel, Tunis, 1998, 423 p.

COLOMBANI Jean-Marie : « *Tous américains? Le monde après le 11 septembre 2001* », éditions Fayard, 2002, 165 p.

CORNU Gérard : « *Vocabulaire juridique* », PUF, 2002, 941 p.

DAILLEIR Patrick, FORTEAU Mathias et PELLET Alain (N. QUOC DINH) : « *Droit international public* », LGDJ, 2009, 1709 p.

DANIEL Serge : « *Les routes clandestines: l'Afrique des immigrés et des passeurs* », éditions Hachette, Paris, 2008, 280 p.

DE SADELEER Nicolas : « *Les principes de pollueur- payeur, de prévention et de précaution. Essai sur la genèse et la portée juridique de quelques principes de droit de l'environnement* », éditions Bruylant-AUF, 1999, 437 p.

« *Droit économique et droits de l'homme* », actes du colloque organisé par le centre de recherches en droit économique, les 22 et 23 janvier 2009 à Nice, éditions Larcier, Bruxelles, 2009, 710 p.

« *Droit international de l'environnement, Traités multilatéraux* », éditions Kluwer, 1974, 991 p.

DUPUY Pierre-Marie : « *Droit international public* », Dalloz, 2006, 849 p.

ESPER Philippe et autres : « *Défendre la France et l'Europe* », éditions Perrin, 2007, 265 p.

EWALD François, GOLLIER Christian et DE SAEDELEER Nicolas : « *Le principe de précaution* », éditions PUF, 2001, 127 p.

FAURE Michael : « *L'analyse économique du droit de l'environnement* », éditions Bruylant, Bruxelles, 2007, 362 p.

Fédération internationale des ligues des droits de l'homme, ALLIX Simmon et PLANCHE Jean-Luc : « *Libres et égaux: 60 ans de conquête des droits humains* », éditions Flammarion, Paris, 2008, 203 p.

FERRAND Jérôme, PETIT Hugues : « *L'odyssée des droits de l'homme, fondation et naissance des droits de l'homme: actes du colloque international de Grenoble, octobre 2001* », éditions l'Harmattan, Paris, 2003, 447 p.

FERRER Michel : « *La responsabilité des sociétés de classification* », éditions Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2004, 451 p.

FUCHS Olivier : « *Le dommage écologique: quelles responsabilités juridiques?* », collection Sciences durables, éditions Paris: rue d'ULM, 2011, 59 p.

GAUTHEY Olivier, GIBEAULT Gaëtan : « *Santé et sécurité au travail* », éditions Afnor, 2004, 128 p.

GHEBALI Victor-Yves : « *L'organisation internationale de travail (OIT)* », Genève, 1987, 332 p.

GUILLOT Philippe Ch-A : « Droit de l'environnement », éditions Ellipses, 2010, 224 p.

JAQUES Geneviève : « *Les droits de l'homme et l'impunité des crimes économiques* », les Éditions du Cerf, Paris, 2009, 179 p.

KILANI Mohamed : « *La révolution des braves* », éditions Simpack, Tunis, 2011, 152 p.

KISS Alexandre, BEURIER Jean-Pierre : « *Droit international de l'environnement* », éditions Pedone, 2010, 588 p .

KOLACINSKI David : « *Analyse économique des droits de l'homme* », collection « des Sociétés », éditions Presse universitaire de Rennes, 2003, 348 p.

KRAIEM Habib : « *Les aspects pratiques du commerce international et du transport* », éditions L'univers du livre, Tunis, 2005, 276 p.

KRAJESKI Didier : « *Droit des assurances* », éditions Montchrestien, 2004, 198 p.

LASSERRE CAPDEVILLE Jérôme : « *Sauvegarde de l'environnement et droit pénal* », éditions L'Harmattan, 2005, 373 p.

« *Le droit international face au terrorisme: après le 11 septembre 2001* », actes du colloque organisé par le CEDIN-Paris I en janvier 2002, éditions Pedone, 2002, 356 p.

LEBRETON Gilles : « *Libertés publiques et droits de l'Homme* », Éditions Dalloz, Paris, 2009, 569 p.

LEPLAT Jacques : « *Erreur humaine, fiabilité humaine dans le travail* », éditions Armand Colin, 1985, 197 p.

MADIOT Yves : « *Droits de l'homme* », éditions Masson, 1991, 230 p.

MARTINEZ-FORTUN Alain : « *Manager la sécurité* », éditions INSEP Consulting, 2001, 173 p.

MBENGHE Makane Moïse : « *Essai sur une théorie du risque en droit international public* », Éditions Pedone, 2009, 373 p.

MEDDEB Abdelwahab : « *Printemps de Tunis, la métamorphose de l'histoire* », éditions Cérès-éditions, Tunis, 2011, 173 p.

MERER Laurent : « *Le préfet de la mer* », éditions des Équateurs, 2007, 300 p.

NAUDIN Christophe : « *Sûreté aérienne, la grande illusion* », éditions La table ronde, 2007, 300 p.

OBERDORFF Henri : « *Droits de l'homme et libertés fondamentales* », LGDJ, Paris, 2008, 474 p.

PRIEUR Michel : « *Droit de l'environnement* », éditions DALLOZ, 2004, 1001 p.

REGNAULT Gérard : « *Le sens du travail* », éditions l'Harmattan, 2004, 194 p.

RIGAUX Marc : « *Droit du travail ou droit de la concurrence sociale? Essai sur le droit de la dignité de l'Homme au travail (re)mis en cause* », éditions Bruylant, Bruxelles, 2009, 212 p.

ROUSSEAU Dominique : « *Les libertés individuelles et la dignité de la personne humaine* », éditions Montchrestien, Paris, 1998, 106 p.

ROUVILLOIS Frédéric : « *Les déclarations des droits de l'homme* », éditions Flammarion, Paris, 2009, 271 p.

SALMON Jean : « *Dictionnaire de droit international public* », éditions Bruylant, Bruxelles, 2001, 1198 p.

SERVAIS Jean- Michel : « *Normes internationales du travail* », LGDJ, 2004, 333 p.

SIMBRON Yannick : « *Le bureau international du travail (B.I.T)* », éditions Après-demain, 1994, 43 p.

STOLZER Alain J, HALFORD Carl D, GOGLIA John. J : « *Implementing safety management systems in aviation* », éditions Surrey, Burlington, 2011, 430 p.

VAN LANG Agathe : « *Droit de l'environnement* », éditions PUF, 2007, 502 p.

VERNIER Johanne : « *La traite et l'exploitation des êtres humains en France* », étude réalisée pour la commission nationale consultative des droits de l'homme, éditions La documentation française, 2010, 419 p.

2) Ouvrages spécialisés :

ANDERSON Philipp : « *ISM code, a practical guide to the legal and insurance implications* », LLP, London Hong Kong, 1998, 328 p.

ANGELELLI Pierre, MORETTI Yves : « *Cours de droit maritime* », éditions Infomer, 2008, 335 p.

APPOLIS Gilbert : « *L'emprise maritime de l'État côtier* », éditions Pedone, 1981, 293 p.

BERLATSKY Noah : « *The Exxon Valdez oil spill* », éditions Greenhaven Press, 2001, 224 p.

BEURIER Jean-Pierre : « *Droits maritimes* », Dalloz, 2008, 1216 p.

BOISSON Philippe : « *Politiques et droit de la sécurité maritime* », éditions Bureau Véritas, 1998, 696 p.

BONASSISE Pierre et SCAPEL Christian : « *Traité du droit maritime* », éditions LGDJ, 2006, 946 p.

BOYER Albert : « *Le droit maritime* », Que sais-je? PUF, 1967, 128 p.

CHARBONNEAU Alexandre : « *Marché international du travail maritime: un cadre juridique en formation* », éditions Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2009, 675 p.

CORBIER Isabelle : « *La notion juridique de l'armateur* », éditions PUF, 1999, 428 p.

CUISIGNEZ Rémy : « *La réglementation de sécurité à bord des navires marchands* », éditions Infomer, 2004, 437 p.

D'AUZON Olivier : « *Piraterie maritime, la nouvelle menace?* », éditions A. Versailles, 2011, 192 p.

DEJOURS Christophe : « *Le facteur humain* », éditions PUF, 2005, 128 p.

ELLOUMI Taoufik : « *Le contrat individuel de travail- La jurisprudence prud'homale à travers le code du travail et le code du travail maritime* », éditions « Hayouni », Tunis, 1997, 192 p.

ESTIVAL Bernard : « *Idées claires sur les marées noires* », éditions Gerfaut, 2004, 291 p.

FRECON Eric : « *Pavillon noir sur l'Asie du Sud-Est, histoire d'une résurgence de la piraterie maritime* », éditions L'Harmattan, 2002, 277 p.

« *La pêche en Tunisie: Pêche côtière et environnement* », Cahier du CERES, série graphique n° 9, Tunis, 1993, 253 p.

Le BIHAN-GUENOLE Martine : « *Droit du travail maritime, spécificité structurelle et relationnelle* », éditions l'Harmattan, 2001, 319 p.

LE COUVIOUR Karine : « *La responsabilité civile à l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime* », éditions Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2007, 829 p.

LILLE François, BAUMELER Raphaël : « *Transport maritime, danger public et bien mondial* », éditions Charles Léopold Mayer, 2005, 413 p.

LUCCHINI Laurent, VOELCKEL Michel : « *Droit de la mer* », tome 2, volume 2, éditions Pedone, 1996, 717 p.

MARIONNET Pierre : « *Sûreté maritime et portuaire, Vade-mecum ISPS* », éditions Infomer, 2006, 280 p.

MELLOULI Slaheddine : « *La responsabilité du transporteur maritime de marchandises* », éditions Centre d'études et de recherches et de publications, Tunis, 1993, 379 p.

MONTAS Arnaud : « *Le quasi-contrat d'assistance, essai sur le droit maritime comme source de droit* », éditions LGDJ, 2007, 398 p.

MURPHY Martin. N : « *Contemporary piracy and maritim terrorism* », éditions International institute for strategic studies, Royaume Uni, 2007, 108 p.

REMOND-GOUILLOUD Martine : « *Droit maritime* », éditions Pedone, 1988, 450 p.

RIPERT Georges : « *Droit Maritime* », 3 ème vol, Tome 1, éditions Dalloz, 1967, 322 p.

RIPERT Georges : « *Traité de droit commercial* », Tome 2, éditions LGDJ, 2004, 1323 p.

RODIERE René et De PONTAVICE Emmanuel : « *Droit maritime* », éditions Dalloz 1996, 612 p.

RODIERE René, REMOND-GOUILLOUD Martine : « *La mer, droit des hommes ou proie des États?* », éditions Pedone, 1980, 184 p.

RONZITTI Natalino : « *Maritim terrorism and international law* », collection « International studies of terrorism », vol 6, éditions Martinus Nijhoff Publishers, Boston, USA, 1990, 185 p.

ROUGER Michel : « *La piraterie maritime* », éditions Larcier, 2011, 166 p.

TETLEY William : « *Marine Cargo claims* », éditions International Shipping publications, 1988, 1305 p.

VIALARD Antoine : « *Droit maritime* », éditions PUF, 1997, 503 p.

II- Mélanges :

BEURIER Jean-Pierre : « *Le bien être des gens de mer, en mer et dans les ports* » in « L'homme, ses territoires, ses cultures », mélanges offerts à André-Hubert MESNARD, LGDJ, 2006, pp 15- 20.

BEURIER Jean-Pierre : « *Le transport maritime, le droit et le désordre économique international* » in « La mer et son droit », mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et Jean-Pierre QUENEUDEC, éditions Pedone, 2003, pp 87- 99.

BRAËN André : « *La responsabilité de l'État du port en droit maritime canadien* », in « L'homme, ses territoires, ses cultures », Mélanges offerts à André-Hubert MESNARD, LGDJ, 2006, pp 21- 31.

CHAUMETTE Patrick : « *Du bien être des marins en escale. Les ports confronté à la sûreté et à l'humanité* » in « L'homme, ses territoires, ses cultures », mélanges offerts à André-Hubert MESNARD, LGDJ, 2006, pp 45- 58.

ODIER Françoise : « *La sûreté maritime ou les lacunes du droit international* » in « La mer et son droit », mélanges offerts à Laurent LUCCHINI et à Jean-Pierre QUENEUDEC, éditions Pedone, 2003, pp 455- 468.

TREVES Tullio : « *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 QUENEUDEC, éditions Pedone, 2003, pp 591- 610.

III- Articles :

1) Annales de Institut méditerranéen des transports maritimes (IMTM) :

BOUKHATMI Fatima : « *Évolution du droit maritime algérien, normes et institutions* », in annales IMTM 2006, éditions IMTM, pp 52- 64.

EL KHAYAT Mustapha : « *Qualité logistique face aux risques de sûreté et de sécurité* », in annales IMTM 2007, éditions l'IMTM, op. cit, pp 122-126.

HAJ-HAMOU Bachir : « *Le rôle de l'Union européenne dans la coopération en matière de transport maritime* », in annales IMTM 2006, éditions IMTM, pp 65-71.

HADJ HAMOU Bachir : « *Règles et régulation: contrôle des navires étrangers par les États dans les ports* » in annales IMTM 2007, éditions IMTM, pp 151-161.

ODIER Françoise : « *La sûreté, un enjeu pour l'organisation de la chaîne de transport* », in annales IMTM 2006, éditions IMTM, pp 123-128.

2) Annuaire du droit de la mer :

GOY Raymond : « *Le renforcement par l'organisation maritime internationale de la sécurité en mer et au port* », annuaire du droit de la mer, 2004, tome IX, p 156- 165.

GOY Raymond : « *Mort, lésions corporelles et abandon de marins, de l'OIT à l'OMI* », annuaire du droit de la mer, tome VIII, 2003, pp 419- 431.

3) Annuaire de droit maritime et océanique (ADMO) :

BEILVERT Briac : « *La sécurité de l'exploitation du navire* », ADMO, tome XV, 1997, p 331-357.

BELLAYER-ROILLE Alexandra : « *Les réactions juridiques de la CE suite au naufrage du Prestige: étude d'une politique ambitieuse de sécurité maritime* », ADMO, Tome XXI, 2003, pp 131- 184.

BOISSON Philippe : « *La problématique des normes* », ADMO, tome XVI, 1998, pp 175-185.

CHAUMETTE Patrick : « *De l'évolution du droit social des gens de mer: les marins sont-ils des salariés comme les autres? Spécificités, banalisation et imbrication des sources* », ADMO, Tome XXVII, 2009, pp 471- 499.

CORBIER Isabelle : « *Le lien substantiel: expression en quête de reconnaissance* », ADMO, 2008, pp 269- 285.

MABILE Sébastien : « *Le vetting des navires pétroliers, historique et portée juridique d'un contrôle volontaire* », ADMO, Tome XXV, 2007, pp 115- 125.

VAN DER MENBRUGGHE Yves : « *Le paquet Erika III sur la sécurité maritime dans la communauté européenne enfin ficelé* », annuaire du droit de la mer, 2009, Tome XIV, éditions Pedone, pp 295- 307.

4) Droit maritime français (DMF) :

ANGELLELI Pierre : « *Le registre international français (R.I.F): les premiers mois à Marseille* », DMF, octobre 2006, pp 755- 774.

BOISSON Philippe : « *L'adoption du 3ème paquet ne vient pas modifier les équilibres fondamentaux du système de sécurité maritime* », DMF, juillet 2009, pp 579- 587.

BOISSON Philippe : « *La convention SNPD de 1996 et l'indemnisation des dommages causés par le transport maritime de marchandises dangereuses* », DMF, novembre 1996, pp 979- 985.

BOISSON Philippe : « *La société de classification bénéficie-t-elle de l'exclusion prévue par l'article III (4) de la convention CLC?* », DMF, septembre 2008, pp 696- 703.

BOISSON Philippe : « *La sûreté des navires et la prévention des actes de terrorisme dans le monde maritime* », DMF, septembre 2003, pp 723-736.

BOISSON Philippe : « *L'OMI adopte une nouvelle convention pour indemniser les dommages dus à la pollution par les soutes* », DMF, septembre 2001, pp 659- 667.

BOKOBZA André : « *Aperçus sur le Code de commerce maritime tunisien* », DMF 1962, pp 760- 767.

BONASSIES Pierre : « *La convention internationales de 1989 sur l'assistance* », DMF, mars 2003, pp 239- 259.

BOURAYNE Cyril : « *Les accidents aériens et maritimes: vers une responsabilité désincarnée?* », DMF, 1997, pp 963- 969.

BUHLER Jean- Claude : « *Les affréteurs et la sécurité des transports maritimes* », DMF, octobre 1999, pp 795- 798.

CHAUMETTE Patrick : « *L'immatriculation Kerguelen, sauvée des eaux* », DMF, septembre 1999, pp 703- 712.

EOCHE-DUVAL Christophe : « *Effectifs autorisés, effectifs embarqués* », DMF, septembre 2002, pp 691- 698.

FALL Aboubacar : « *Le contrôle par l'État du port en matière de sécurité de la navigation et de protection de l'environnement marin* », DMF , février 2000, pp 99- 105.

FOUCHIER Françoise : « *L'action directe contre les P&I clubs* », DMF, janvier 2000, pp 3- 10.

HÜBNER Christian : « *L'application du code ISM à l'assurance maritime sur facultés* », DMF, juin 1999, pp 507- 515.

JACOBSON Mans : « *L'expérience française du FIPOL* » , DMF, décembre 2007, pp 968- 984.

JACOBSON Mans : « *Le régime international d'indemnisation des victimes des marées noires en pleine mutation* », DMF, 2004, pp 793- 807.

LAFFOUCRIERE François (Cdt) : « *La responsabilité civile du pilote* » , DMF, juillet 2008, pp 595- 609.

LE GARREC Marcel- Yves : « *L'intervention de l'autorité portuaire dans le contrôle des navires* », DMF, mai 2003, pp 476- 483.

NDENDE Martin : « *Évolution des structures armatoriales et difficultés d'identification du transporteur maritime* », DMF, mars 2006, pp 195- 206.

« *Réflexion de l'Académie de Marine sur la prévention des catastrophes maritimes* », DMF, mai 2003, pp 456- 465.

VIALARD Antoine : « *Faut-il réformer le régime d'indemnisation des dommages de pollution par hydrocarbures* » DMF, avril 2003, pp 435- 453.

WECKEL Philippe : « *Journées méditerranéennes sur la piraterie maritime* », synthèse des travaux, DMF, janvier 2010, pp 69- 74.

5) Journal de la marine marchande (JMM) :

« *Department of Homeland Security* », JMM, 7 mars 2003, pp 10- 13.

« *La règle des 24h* », JMM, 8 novembre 2002, p 8.

MAC LEAN A : « *Les clubs de protection ont pris une importance considérable sur l'échiquier mondial de l'assurance maritime* », JMM, 3 décembre 2004, pp 34- 36

MARCHAND Yves : « *La maîtrise du code ISM* », JMM du 31 mars 1995, pp 787- 788.

« *Maritime Transportation Security Act of 2002* », JMM, 22 novembre 2002, p 8.

NEUMEISTER Michel : « *L'OMI lance une campagne contre la piraterie* », JMM du 4 février 2001, p 6.

NEUMEISTER Michel : « *OCDE: l'intérêt financier des navires sous normes* », JMM, 2 février 1996, pp 313- 314 et 346.

SALOMON Loïc : « *Piraterie: libération des marins et présence internationale au large de la Somalie* », JMM du 24 octobre 2008, p 6.

6) Revue « Jurisprudence et législation » :

BEN FLAH Hsan : « *La responsabilité du transporteur maritime* », in Revue « Jurisprudence et législation », Tunis, 1993, pp 45- 51.

BEN MOUSSA Mabrouk : « *Le rôle du juge pénal dans la protection de l'environnement* », Revue « Jurisprudence et législation », Tunis, 1997, pp 41- 49.

ESKANDAR Zouheir : « *Responsabilité et indemnisation pour pollution de l'environnement* », Revue Jurisprudence et législation, Mars 1993, pp 76- 121.

7) Revue maritime :

AYMERIC Michel : « *Les contrôles par l'État du port en France* », revue maritime n° 475, mars 2006, pp 26- 29.

DUJARDIN Bernard : « *De la fortune de la mer, regard sur la sécurité maritime* », la revue maritime n° 457, octobre 2000, pp 89- 100.

DUJARDIN Bernard : « *Sécurité maritime et tiers-monde: la leçon du Joola* », Revue maritime n° 464, février 2003, pp 11-17.

GUIBERT Jean- Louis : « *Le SMDSM, cet inconnu?* », in revue maritime n° 460, octobre 2001, pp 23- 28.

UPACCIM (Union des ports autonomes et des chambres de commerce et d'industrie maritime), « *La sûreté portuaire* », La revue maritime n°470, octobre 2004, pp 30- 46.

VALLAT Francis : « *Les double coques, une question encore d'actualité!* », La revue maritime n° 466, septembre 2003, pp 70- 79.

VALLAT Francis : « *Sécurité maritime: risque d'overdose?* », la revue maritime n° 464, février 2003, pp 10- 16.

8) Revue tunisienne de Droit :

BOURAOUI Soukaina : « *L'agence nationale de la protection de l'environnement: missions et rôle* », Revue tunisienne de Droit, 1996, pp 57- 63.

SAMARAN : « *De la responsabilité du fait d'autrui en Droit tunisien* », Revue tunisienne de Droit, 1976, pp 10- 16.

9) Autres :

ADRILLON Hubert : « *Le rôle du capitaine de navire* », in, actes du colloque « Code ISPS : Quel bilan après une année », Cité des congrès de Nantes, les 23 et 24 juin 2005, pp 119- 124.

ALIX Yanna : « *Container security initiative: des réalités portuaires aux perspectives géostratégiques mondiales* », in actes du colloque « Sûreté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes? », actes du colloque ISEMAR, 4 mars 2004, pp 28- 29.

ANNE Bernard : « *Sociétés de classification et sécurité maritime* », Transports n° 403, septembre-octobre 2000, pp 358- 362.

BECKOUCHE Pierre : « *Comparer Euromed et autres régions Nord-Sud* », Géoeconomie n°42 : « Quelle Union Méditerranéenne », été 2007, pp 15- 35.

BECKOUCHE Pierre : « *L'intégration économique en Méditerranée, impératif européen* », in « L'Europe et la Méditerranée », collection Penser l'Europe, éditions CulturesFrance, juillet 2008, pp 23- 31.

BEIGNIER Bernard : « *Hiérarchie des normes et hiérarchie des valeurs* » in « Le droit privé français à la fin du XXème siècle, études offertes à Pierre CATALA », éditions Litec, Paris, 2001, pp 153- 170.

BEN FLAH Hsan : Conclusion du séminaire « *La responsabilité du transporteur maritime* » du 12 février 2004, Tunis, pp 17-20.

BEN MANSOUR Abderrahmane : « La préservation du milieu marin », in « Études et recherches en droit de l'environnement », collectif, éditions CERES, Tunis, 1994, pp 107-146.

BERGEL Jean- Louis : « *La responsabilité civile en droit français et la mise en oeuvre du droit de l'environnement* », in « L'effectivité du droit européen de l'environnement, contrôle de la mise en oeuvre et sanction du non-respect », sous la direction de Sandrine MALJEAN-DUBOIS, éditions La documentation française, 2000, pp 161- 174.

BERLET Edouard : « *Sécurité maritime: mieux appliquer et contrôler les règles existantes* », Transports n° 403, numéro spécial « La sécurité du transport maritime », septembre-octobre 2000, pp 371- 374.

BOISSON Philippe : « *Code ISM, une mise en œuvre progressive* », Bulletin technique du bureau Veritas, n° 2, juillet 1995, pp 5-7.

BOISSON Philippe : « *La politique européenne de la sécurité maritime source d'efficacité?* » in « L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne? », sous la direction d'Annie CUDENNEC et GAELLE GUEGUEN-HALLOUET, éditions Pedone, Paris, 2007, pp 329- 336.

BOISSON Philippe : « *Le rôle et la position du personnel dans la mise en place d'une politique de sûreté* », in actes du colloque « Code ISPS: Quel bilan après une année? », Cité des congrès de Nantes, les 23 et 24 juin 2005, pp 105-109.

BOUDE Jean- Pierre : « *Les enjeux économiques d'une politique maritime européenne* », in « L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne? », éditions Pedone, 2007, pp 11- 20.

Bulletin de la CTN, octobre-novembre 2005, éditions CTN, 25 p.

CARAGE Olivier : « *Sécurité et sûreté maritimes* » in « Sûreté et sécurité: Quels enjeux économiques pour les industries maritimes », actes du colloque ISEMAR, 4 mars 2004, pp 37- 38.

CARLONE Nicolas : « *Les trafics maritimes* », in actes du 2ème colloque international sur la sûreté maritime « Code ISPS: entre devoirs citoyens et obligations économiques », Cité des congrès de Nantes, 27 et 28 septembre 2007, pp 15- 19.

CHAO Wu : « *La convention internationale du 3 mai 1996 sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer des substances nocives et potentiellement dangereuses* », Annuaire français de droit international, Tome 43, 1997, pp 727- 750.

CHARLES LE BIHAN Danielle : « *Le financement de la politique maritime de l'Union européenne* », in « L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne? », éditions Pedone, 2007, pp 45- 57.

CHAUMETTE Patrick : « *Le contrôle du navire par l'État du port ou la délinquance du pavillon?* », in « La norme, la ville, la mer. Écrits de Nantes pour le Doyen Yves Prats », éditions de la maison des sciences de l'homme, Paris 2000, pp 265- 282.

CHAUMETTE Patrick : « *L'internationalisation du travail maritime* », actes du colloque « Mer et santé », Brest, 21 septembre 2001, pp 139- 157.

CHAUMETTE Patrick : « *Quelle charge de travail supplémentaire pour l'équipage de navire?* », table ronde n° 3, actes du colloque « Code ISPS : Quel bilan après une année? », Cité des congrès de Nantes, les 23 et 24 juin 2005, pp 144- 145.

COLOBY Bernard : « *Le port du havre et la sûreté* » in « Sûreté et sécurité, quels enjeux pour les industries maritimes? », actes du colloque ISEMAR, 4 mars 2004, pp 39- 41.

CUDENNEC Annie et GUEGUEN-HALLOUET Gaëlle : « *Les fondements juridiques d'une politique maritime européenne* » in « L'Union européenne et la mer, vers une politique maritime de l'Union européenne? », éditions Pedone, 2007, pp 21- 35.

DAGUZAN Jean- François : « *Nouvelles menaces, nouveaux enjeux* », in Bulletin d'études de la marine n° 28, mars 2004 sous le thème « La sauvegarde maritime », pp 13- 16.

DAGUZAN Jean- François : « *Vers l'Union Méditerranéenne* », Géoéconomie n°42 : « Quelle Union Méditerranéenne », été 2007, p 9- 14.

DE FOUCAULD Henri : « *La surveillance des approches maritimes face à l'évolution du besoin de sécurité* », Bulletin d'études de la marine n° 30, décembre 2004 sous le thème « narco-trafic, terrorisme, trafic de migrant », pp 59- 64.

DE LIVOIS Pierre : « *Le concept de sécurité globale* », Bulletin technique du BV, juin 1994, pp 5- 7.

DECAVELE Patrick : « *Soyons responsables* », in Transports n° 403, numéro spécial : « La sécurité du transport maritime », septembre-octobre 2000, pp 367- 370.

DHAOUI Salah : « *Le rôle du juge dans la protection de l'environnement* », journal de la jurisprudence et de la législation, n°8, octobre 1996, Tunis, pp 253-261 (en arabe littéraire).

DIAMOND Clayton L. (Cdt) : « *Position des États-unis* » in actes du colloque « Code ISPS : quel bilan après une année? » Cité des congrès de Nantes, les 23 et 24 juin 2005, pp 30- 36.

« *Dossier: l'assurance maritime* » in *Le monde maritime*, mai/juin 2008, pp 20- 31.

« *En avant toute! L'OIT adopte une « superconvention » pour le secteur maritime* », *Travail*, le magazine de l'OIT, n° 56, avril 2006, pp 4-7.

FERCHICHI Wahid : « *La protection judiciaire de l'environnement* », in *Revue* éditée par la Faculté de droit de Sfax, éditions 2002, pp 65- 73.

FLORY Thiébaud et LIGNEUL Nicolas : « *Commerce international, droits de l'homme, mondialisation: les droits de l'homme et l'organisation mondiale de commerce* », in « *Commerce mondial et protection des droits de l'homme: les droits de l'homme à l'épreuve de la globalisation des échanges économiques* », éditions Bruylant, Bruxelles, 2001, pp 179- 191.

GALY Laurent : « *Mise en place des formations adaptées au code ISPS* », in actes du colloque « *Code ISPS: Quel bilan après une année?* », Cité des congrès de Nantes, les 23 et 24 juin 2005, pp 112- 116.

« *Human error plays major role in accidents* », *Lloyd's List*, 16 octobre, 1995, p 2.

« *La piraterie maritime* » in *AFCAN informations* n° 90, juillet 2011, pp 10-15.

LARBY Alain : « *Impact économique du code ISPS pour les acteurs du transport* », table ronde n°1 in actes du colloque « *Code ISPS: Quel bilan après une année?* », Cité des congrès de Nantes, les 23 et 24 juin 2005, pp 59- 79.

LAVENUE Jean-Jacques : « *Pour une responsabilité du propriétaire de la cargaison et des acteurs engagés dans l'activité de transport par mer des hydrocarbures?* », in « *Pollutions des mers: le problème de l'indemnisation et des sanctions* », *Rapports, interventions*, 5ème conférence internationale de droit maritime. Le Pirée du 29 septembre au 2 octobre 2004, éditions ANT. N. SAKKOULAS, pp 239- 264.

LAZAREV Grigori : « *Maghreb et Méditerranée: questionnements sur les options géopolitiques* », in *Géoéconomie* n°42: « Quelle Union Méditerranéenne », été 2007 , pp 37-54.

« *Lloyd's list* » du 23 novembre 2000, p 3.

LUCCHINI Laurent : « *Le renforcement du dispositif conventionnel de la lutte contre la pollution des mers* », J.D.I, 1974, pp 755- 793.

LUCCHINI Laurent : *Rapport général* du colloque de la SFDI de Toulon sur « Le navire en droit international », éditions Pedone, 1992, pp 11- 27.

LUCCHINI Laurent : *Rapport introductif* général du colloque international « Le pavillon », Institut océanographique de Paris, 2-3 mars 2007, éditions Pedone 2008, op. cit, pp 7- 20.

MARCHAND Philippe : « *SIRENAC: système d'information du mémorandum de Paris sur le contrôle des navires de commerce par l'État du port* », *Navigation*, vol 44, n°176, octobre 1996, pp 468- 477.

MATHIESEN Tor-Christian : « *Implementation of rules and regulations* », bulletin de BIMCO, juin 1993, pp 14 15.

MOIZAN Jacques (Cdt) : « *La sécurité dans le transport maritime: Comment les entreprises intègrent la sécurité au quotidien?* » in « Sûreté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes », actes du colloque ISEMAR, 4 mars 2004, pp 29- 32.

MOIZON Jacques (Cdt) : « *Quelle charge de travail supplémentaire pour l'équipage de navire?* », table ronde n°3 in actes du colloque « Code ISPS, Quel bilan après une année? », Cité des congrès de Nantes, les 23 et 24 juin 2005, pp 144- 160.

M'RAD Zeineb : « *Rapport de la délégation tunisienne* » in actes du séminaire CETMO (Centre d'études des transports pour la méditerranée occidentale) « Facilitation du transport international de marchandises entre les deux rives de la méditerranée occidentale » du 3 et 4 mai 2001 à Barcelone, pp 43- 48.

NESTEROWICZ Malgorzata Anna : « *An economic analysis of compensation of oil pollution damage: recent developments in respect of international oil pollution compensation Funds* », Journal of maritime law and commerce, octobre 2006, pp 559- 566.

N. TSIMPLIS Michael : « *A commentary on the bunker pollution convention 2001* », in « *Pollutions des mers: le problème de l'indemnisation et des sanctions* », Rapports, interventions, 5 ème conférence internationale de droit maritime. Le Pirée du 29 septembre au 2 octobre 2004, éditions ANT. N. SAKKOULAS, pp 361- 378.

PAOLI Nino : « *La responsabilité civile pour le dommage environnemental en Italie* », in « *L'effectivité du droit européen de l'environnement, contrôle de la mise en oeuvre et sanction du non-respect* », sous la direction de Sandrine MALJEAN-DUBOIS, éditions La documentation française, 2000, pp 173- 185.

PRATT Y COLL Juan : « *La région euroméditerranéenne: défis et état des lieux de la coopération régionale et sous régionale* », Géoeconomie n° 42: « *Quelle Union Méditerranéenne* », été 2007, pp 61- 68.

REMOND-GOUILLOUD Martine : « *Réparation du préjudice écologique* », in Juris-Calsseur environnement, fascicule 1060, 2, 1992, n° 72, pp 1-13.

REYNAUD Christian, DECOUPIGNY Christophe : « *L'intégration des réseaux de transport dans l'espace euro-méditerranéen et le rôle du transport maritime* », in « *Le transport maritime à courte distance, enjeux et perspectives en Méditerranée* », sous la direction de Xavier PERALDI et Michel ROMBALDI éditions l'Harmattan, 2008, pp 79- 112.

RIBIERE Jean- Pierre : « *La sécurité maritime: le rôle du chargeur* », in Transports n° 403, numéro spécial : « La sécurité du transport maritime », septembre-octobre 2000, pp 375- 377.

RICOEUR Paul : *Intervention* lors du Forum international : « Intervenir? Droit de la personne et raison d'États », la Sorbonne 16 et 17 décembre 1993, sous la direction de François BARRET- DUCROCQ, éditions Grasset, pp 23- 26.

ROLIN Xavier : « *La sauvegarde maritime* » in Bulletin d'études de la marine n° 28 de mars 2004 sous le thème « La sauvegarde maritime », pp 21- 25.

SIMON Patrick : « *Propriété et pollution de la mer* » in « Droit de propriété, économie et environnement. Les ressources marines », éditions DALLOZ, 2002, pp 101- 111.

« *Social skills : a vital complement to technical skills* », in « The international Maritim Human Element Bulletin », n° 27, septembre 2011, p 7.

SNOUSSI Mounir et GHEDIRI Ghada : « *Les droits de l'Homme et le droit international économique* », in « Les droits de l'homme, une nouvelle cohérence pour le droit international », actes du colloque des 17, 18 et 19 avril 2008, Faculté des sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis, éditions Pedone, Paris, 2008, pp 111-135.

« *The human elements are what they are, and they are what make us human* », in « The international Maritim Human Element Bulletin », n° 27, septembre 2001, p 2.

TIERLING Jacob : *Intervention* in : « Sûreté et sécurité, quels enjeux économiques pour les industries maritimes? », actes du colloque ISEMAR, 4 mars 2004, p 19- 21.

TOURRET Georges : *Intervention* in « Sûreté et sécurité : Quels enjeux économiques pour les industries maritimes? », actes du colloque ISEMAR, 4 mars 2004, pp 14- 18.

TREVES Tullio : « *Problèmes juridiques liés à la piraterie* », in actes du 3^{ème} colloque international sur la sûreté maritime et portuaire « Comment combattre la malveillance sans pénaliser l'économie », Cité des congrès de Nantes, 22 et 23 octobre, pp 39- 41.

VALLAT Francis : « *L'Agence européenne de la sécurité maritime taille bien la route...* », in « Défense nationale et sécurité collective », n°2, février 2007, pp 3- 9.

VALLOUIS Philippe : « *Les transports maritimes de marchandises en méditerranée: perspectives 2050* », Les cahiers du Plan bleu 7, mai 2010, pp 1- 60.

VIRALLY Michel : « *La valeur juridique des recommandations des organisation internationales* », AFDI, 1956, II, pp 69- 96.

WILLER Alexis : « La lutte contre le trafic de migrants en mer », Bulletin d'études de la marine n° 30, décembre 2004 sous le titre « narco-trafic, terrorisme, trafic de migrants », pp 43- 47.

10) Articles électroniques :

« *Action plan for oil pollution preparedness and response* »

www.emsa.eu.int/Docs/other/action%20plan.pdf

(consulté le 21 janvier 2012).

A propos des caractéristiques techniques de *Radarsat* : <http://www.spotimage.fr/web/115-radarsat.php> (consulté le 21 janvier 2012).

Dr D. BEN : « *Le poste de médecin embarqué à bord du M/S Marion-Dufresne II: réflexion à propos d'une expérience personnelle de cinq campagnes océanographiques, de 1998 à 2002* »

<http://www.mersante.com/Ben.pdf> (consulté le 21 janvier 2012).

IDLLALENE Samira : « *La charte marocaine de l'environnement et du développement durable sera-t-elle une loi fondamentale?* », Vertigo (Revue électronique en sciences de l'environnement: <http://vertigo.revues.org/9956> (consulté le 21 janvier 2012).

« *Les épidémies en relation avec le travail maritime* », article de l'Organisation mondiale de la santé: <http://www.who.int/mediacentre/factsheets/fs269/fr/>. (consulté le 21 janvier 2012).

« *L'incidence de la fatigue est masquée par les registres falsifiés* », http://www.afcan.org/dossiers_securite/incidence_fatigue.html (consulté le 21 janvier 2012).

Th.ROSSIGNOL (Cdt) : « *Niveau des effectifs de sécurité des navires* », http://www.afcan.org/dossiers_securite/effectifs_securite.html (consulté le 21 janvier 2012).

Sessions de formation de l'AESM :

http://extranet.emsa.europa.eu/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=100&Itemid=43 (consulté le 21 janvier 2012).

« *Une navigation plus sûre et moins polluante au sein de l'Union européenne* » : www.emsa.eu.int/Docs/Technical_Reports/emsa_brochure_24_5_2006_fr.pdf (consulté le 21 janvier 2012).

IV-Thèses et mémoires :

BACH HAMBA Nadia : « *Indemnisation des pertes du transport maritime* », mémoire de fin de stage d'avocat, 2007, Barreau de Tunis, 45 p.

BELGASMI Saida : « *La limitation de responsabilité du transporteur maritime* », mémoire de fin de stage d'avocat, 2007, Barreau de Tunis, 52 p.

BEN ALIJ Wissem : « *Le droit maritime pénal et la pollution* », mémoire de fin d'études, Institut supérieur de la magistrature, 2005, Tunis, 88 p.

BEN ELJIA Mona : « *Immigration clandestine par mer* », mémoire de fin de stage d'avocat, 2007, Barreau de Tunis, 55 p.

BEN FADHEL Othman : « *L'évolution des règles de responsabilité en droit maritime tunisien* », Thèse, Aix-Marseille 3, 1980, 429 p.

CHEBBI Wissem : « *La lutte contre le terrorisme et la régionalisation* », mémoire de fin de stage d'avocat, 2007, Barreau de Tunis, 49 p.

COMITI Arnault : « *Prévention et réparation du dommage écologique* », Thèse, Université Lille II, 2000, 743 p.

CORRE Eric : « *De la sécurité et du travail dans la marine de commerce* », Thèse, Rennes, 1912, 216 p.

DA SILVA Dominique : « *Les aspects juridiques actuels de la sécurité maritime* », Thèse, Paris I, 1998, 751.

DHOUIB Ahmed : « *L'infraction de pollution maritime* », mémoire de fin de stage d'avocat, année judiciaire 2008-2009, Barreau de Tunis, 57 p.

DIEZZIA Goho : « *Les marins abandonnés* », Thèse, Nantes, 2005, 872 p.

DJAFFAR Nadim « Étude de quelques problèmes juridiques relatifs à l'affaire du Détroit de Corfou », Thèse, Paris, 1950, 212 p.

EL MALKI Ahlem : « *Le droit pénal maritime et la propriété des navires* », mémoire de fin d'études, Institut supérieur de la Magistrature, Tunis, 2005, 55 p (en arabe littéraire).

GASMI Mohamed-Hédi : « *L'action normative de l'organisation maritime internationale (OMI)* », Thèse, Université Panthéon-Sorbonne, Paris, 1995, 643 p.

GUILLOU Marie : « *Promouvoir un véritable contrôle social à bord des navires battant pavillon étranger* », mémoire, Université de Nantes, 2002, 212 p.

HALLOULI Wajdi : « *Le rôle de l'État du port dans la prévention et la répression de la pollution marine* », Thèse, Université de Nice Sophia-Antipolis, 2006, 1092 p.

HILI Ahmed : « *La morbidité et la moralité chez les marins de la Compagnie tunisienne de navigation. Étude comparée avec le personnel non navigant: à propos de 865 cas* », Thèse pour le diplôme de l'État de doctorat en médecine, Faculté de médecine de Tunis, 2003, 512 p.

LANNEAU-SEBERT Mathilde : « *La mise en oeuvre du droit de la sécurité maritime* », Thèse, Nantes, 2006, 714 p.

LATRECH Brahim : « *Les sociétés de classification des navires* », Thèse, Perpignan, 2004, 437 p.

PAUBLAN Danaé : « *L'Oil pollution act: perspectives et réalités* », Thèse, Lille, 1993, 240 p.

RICORDEL Stéphanie : « *Le contrôle des conditions de vie et de travail des marins de commerce par l'État du port* », Thèse, Université de Bretagne occidentale, 2006, 538 p.

SAKKOUHI Amel : « *Le rôle de la jurisprudence en matière de protection de l'environnement* », mémoire de troisième cycle, Faculté de Droit et des sciences politiques, Tunis, 2004, 76 p.

TOURÉ Braham : « *L'insécurité maritime et le droit: mutations, prévention et sanction* », Thèse, Université de Lille 2, 2000, 704 p.

WU Chao : « *La pollution du fait du transport maritime des hydrocarbures* », Thèse, Paris 1, éditions Pedone, 1994, 529 p.

YAHYAOUI Mohamed- Moncef : « *La Tunisie et le droit de la mer* », Thèse, Université Paris 1, 1994, 334 p.

ZEGRARI Jalila : « *L'évolution des transports maritimes dans les pays du Maghreb* », Thèse, Université de Nantes, 2000, 315 p.

ZEH ONDOUA Jean : « *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, Lille 2, 1997, 894 p.

V- Entretiens :

BELMAHRESSIA Néjib: Directeur au sein de l'OMMP, entretiens réguliers depuis 2007, OMMP, Tunis.

BEN SALAH Taoufik, ancien inspecteur de navires, Tunis, le 19 octobre 2007, réactualisé.

BOTALLA-GAMBETTA Michel, professeur de Droit, Marseille, le 4 mars 2005.

BOUAZIZ Moncef, chef division de la navigation maritime à l'OMMP, La Goulette, le 18 octobre 2007 et le 15 août 2009, réactualisés.

CHAMLI Lotfi, avocat, 13 mars 2008, Tunis.

EL YAHMADI Ali, directeur, direction des gens de mer de l'OMMP, La Goulette, le 19 octobre 2007, réactualisé.

FOUDHAYLI Mohamed, directeur du Syndicat maritime tunisien, Tunis, 20 octobre 2007, réactualisé.

LAATIL Bachir: sous directeur du Service des gens de mer à l'OMMP, La Goulette, le 17 octobre 2007, réactualisé.

LAHMAR Moez, officier tunisien, le 18 octobre 2007, à bord du navire « Carthage », réactualisé

MANSOUR Karem, directeur de la flotte et de la navigation maritime à l'OMMP, La Goulette, le 17 octobre 2007, réactualisé

Me REBHI Abdelhamid, avocat, Tunis, le 20 février 2009, réactualisé.

ZORGATI Lotfi, capitaine « long court » tunisien, Tunis, le 15 mars 2008, réactualisé.

VI-Rapports, revues annuelles, recueils :

« *Avantages concurrentiels dont bénéficient certains armateurs du fait de l'inobservance de règles et des normes internationales en vigueur* », rapport de l'OCDE, 1996, www.ocde.org
(consulté le 23 janvier 2012)

« *Désarrimage et perte à la mer d'une pontée de grumes le 24 janvier 2002 en baie de Seine à bord du cargo tunisien Jerba:Rapport d'enquête technique* », Bureau d'enquête sur les événements de mer, 33 p.

Documents de l'OMI: « *Actes de piraterie et vol à main armée à l'encontre des navires dans les eaux au large de la Somalie* », circulaire du 4 août 2010, MSC.1/Circ. 1337, 59 p.

ELOUESLATI Hichem: « *Rapport d'expertise sur le naufrage du navire « El Oueslatia* », inédit, 9 p/

« *Examen des politiques commerciales* », Rapport du Secrétariat de l'OMC, du 31 octobre 2005, 171 p.

« *La contribution de l'OMI au développement maritime durable, renforcement des capacités en vue de garantir la sécurité, la sûreté et l'efficacité de la navigation sur des océans propres par le biais du Programme intégré de coopération technique (PICT)* », publications de l'OMI, 2008, 12 p.

« *La sûreté dans les transports maritimes: facteurs de risques et répercussions économiques* » Rapport de l'OCDE de juin 2004, www.ocde.org
(consulté le 23 janvier 2012)

« *Les situations critiques de la navigation maritime- La recherche et le sauvetage et le SMDSM* », Reflets de l'OMI, mars 1999, 30 p.

Lettre des Armateurs de France n°158, avril 2003, 7 p.

Lettre technique du CEDRE « Mer- Littoral n°1 », 2005, 10 p.

« *L'OMI et la sécurité de la navigation* », Reflets de l'OMI, janvier 1998, 37 p.

Newsletter de l'IFSMA n° 48, décembre 2005, 33 p.

« *Offre et formation de personnel maritime* », rapport de l'OCDE, janvier 2003,
www.ocde.org

(consulté le 23 janvier 2012)

PAUL Daniel, LE DRIAN Jean- Yves: « *Après l'Erika, l'urgence* », Rapport de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale n° 2535, Les documents d'information de l'Assemblée nationale, Tome I, Rapport, 442 p.

Rapport annuel du mémorandum de Paris, 1997 : www.parismou.org

Rapport annuel du mémorandum de Paris, 2009 : www.parismou.org

Rapport annuel de l'Office (tunisien) de la marine marchande et des ports 2005, éditions OMMP, 2006, 44 p.

Rapport annuel de l'Office (tunisien) de la marine marchande et des ports 2007, éditions OMMP 2008, 46 p.

Rapport annuel de l'Office (tunisien) de la marine marchande et des ports 2008, éditions OMMP 2009, 47 p.

Rapport d'activité interne, OMMP, 2008, inédit, 15 p.

Rapport d'enquête sur le naufrage du navire Amira I, inédit, 45 p.

« *Rapport d'enquête technique : Échouement du cargo Musketier survenu le 8 février 2011 sur le littoral de la commune d'Ambleteuse (Pas de Calais)* », Bureau d'enquête sur les événements de mer, 42 p.

« *Rapport d'enquête technique : Échouement du cargo chimiquier « Sichem Osprey » le 10 février 2010 sur l'île de Clipperton* », Bureau d'enquête sur les événements de mer, 32 p.

Rapport d'information n° 418 du Sénat français fait au nom de la Commission des affaires étrangères, de la Défense et des Forces armées sur l'action de l'État en mer, session du 22 juin 2005, 41 p.

Rapport de la Commission du Droit international sur les travaux de sa 28^{ème} session, 3-23 juillet 1976, assemblée générale, documents officiels, 31^{ème} session, supplément n°10 (A/31/10), 183 p.

Recueil des Directives pratiques du BIT sur « La prévention des accidents à bord des navires », éditions BIT, 1996, 217 p.

Revue annuelle de l'ICS, 2011, 48 p.

Revue annuelle de l'ICS, 1994/1995, 46 p.

VII- Études :

Compte rendu de la 41^{ème} session du sous-comité des normes de formation et de veille, de l'ICS, STW 41/ WP.3 Rev.1 du 14 janvier 2010, 10 p.

« *Med Mou on port state control, actions towards effectiveness ans alignement with Paris Mou standars* »: www.euromedtransport.org (consultée le 22 janvier 2012).

« *Pavillons de complaisance* », étude réalisée par la Conférence des Nations-Unies sur le commerce et le développement: <http://www.unctad.org/fr/pub/index.htm> (consultée le 22 janvier 2012).

« *Tendance du Trafic, politiques du transport et plans dans la Méditerranée occidentale* », étude du projet « EUROMED Transport », octobre 2003, 67 p.

« *World oil shippng routes under threat from piracy* » (Les routes maritimes pétrolière mondiales sous la menace de la piraterie), http://www.pennenergy.com/index/petroleum/display/4340128121/articles/oil-gas-journal/transportation-2/20100/february-2011/intertanko_world.html (consultée le 22 janvier 2012).

VIII- Colloques :

« *Facteur humain et sécurité maritime* », Amphithéâtre de l'Isel, le Havre, les 26 et 27 janvier 2011.

« *Histoire de sauvetage en mer, du Phare d'Alexandrie au satellite* », Royan, du 15 au 17 juin 2011.

« *Sécurité maritime et protection de l'environnement, évolution et perspectives* », Brest, 11-13 mars 2002 (ODIER Françoise : « L'autorégulation par la profession », RETUREAU Daniel : « Sécurité maritime et formation des gens de mer »)

IX- Presse :

BUCHET Christian : « *Un cri pour la mer* », Le Monde du 23 novembre 2002, p 6.

Courrier international n° 1055 du 20 au 26 janvier 2011, pp 14-19.

« *Des opportunités, un potentiel énorme mais les freins à une intégration maghrébine subsistent* » in « La Presse », 19 février 2009, p 3.

« *Égypte: une nouvelle révolution tunisienne* », Le Monde du 28 janvier 2011, p 5.

« *Hannibal II capturé!* », in « La Presse » du 12 novembre 2010, p 3

KHELIFI Walid: « *El Oueslatia!* », in « Le quotidien », le 8 mars 2006, p 2.

« *L'après libération* », in « La Presse » du 4 avril 2011, p 5

« *Le naufrage d'Amira I* », in « Assabah » (le matin), le 10 janvier 2003, p 2.

« *Lybie, répression sanglante des manifestations* », Le Monde du 21 février 2011, p 15.

« *Otages tunisiens du navire Hannibal II: enfin libres!* » in www.lapresse.tn du 18 mars 2011.

X- Sites internet :

Agence européenne pour la sécurité maritime (AESM) : www.emsa.europa.eu

Agence nationale de protection de l'environnement (ANPE) : www.anpe.nat.tn

Ambassade de la France en Tunisie : www.ambassadefrance-tn.org

Association française des capitaines de navires (AFCAN) : www.afcan.org

Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (INTERTANKO) :
www.intertanko.com

Association internationale des sociétés de classification (IACS) : www.iacs.org.uk

Association internationale pour la signalisation maritime (AISM) : www.iala-aism.org/chapo/index.php

Base de données d'inspection du Mémoire de la Méditerranée : www.medmouic.org/

Bureau d'enquêtes sur les événements de mer : www.beamer-france.org

Centre de documentation, de recherche et d'expérimentations sur les pollutions accidentelles de l'eau (CEDRE) : www.cedre.fr

Centre régional méditerranéen pour l'intervention d'urgence contre la pollution marine accidentelle (REMPEC) : www.rempec.org

Chambre internationale de la marine marchande : www.marisec.org

Cleanseanet : www.cleanseanet.emsa.europa.eu

Compagnie tunisienne de navigation (CTN) : www.ctn.com.tn

Equasis : www.equasis.org

Euromed Transport : www.euromedtransport.org

Fédération internationale des associations des capitaines de navires (IFSMA) : www.ifsma.org

Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) : www.itfglobal.org

Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par hydrocarbures (FIPOL) : www.iopecfund.org

Institut national de la normalisation et de la propriété industrielle : www.innorpi.tn

Institut national de la statistique : www.ins.nat.tn

INMARSAT : www.inmarsat.com

Mémoire de Paris : www.parismou.org

Mémoire de la Méditerranée : www.medmou.org

Observatoire tunisien de l'environnement et du développement : www.environnement.nat.tn

Organisation de coopération et de développement économique (OCDE) : www.ocde.org

Organisation internationale de normalisation (ISO) : www.iso.org

Organisation internationale de travail (OIT) : www.ilo.org

Organisation maritime internationale (OMI) : www.imo.org

Organisation mondiale du commerce (OMC) : www.wto.org

P&I club : www.ukpandi.com

Port State information Exchange System (USA) : <http://cgmix.uscg.mil/psix/>

Safemed : www.safemed-project.org

Safeseanet : <http://www.emsa.europa.eu/operations/maritime-surveillance/safeseanet.html>

The Customs Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) :

http://www.cbp.gov/xp/cgov/trade/cargo_security/ctpat/

Union internationale d'assurance transport (IUMI) : www.iumi.com

Index Alphabétique

(Les numéros renvoient aux pages)

-A-

Abordage :

4, 20, 81, 85, 128, 160, 202, 231, 244, 267, 313, 314, 324

Accident :

2, 3, 4, 7, 8, 10, 11, 20, 38, 40, 43, 44, 63, 68, 70, 84, 88, 89, 90, 92, 94, 102, 103, 111, 113, 116, 147, 149, 159, 165, 167, 168, 187, 198, 201, 202, 204, 210, 212, 214, 216, 217, 220, 226, 231, 234, 242, 245, 246, 249, 264, 265, 271, 287, 288, 289, 292, 314, 326, 336, 341, 345, 357, 363, 369, 370, 382, 383, 386, 387, 390, 391, 397, 407, 412, 418, 425; 426

AESM :

209, 210, 211, 212, 213, 214, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 391, 398, 400, 401, 415, 420

AIMS :

236

ANPE :

259, 260, 261, 264, 289, 281, 286, 287, 326, 327, 346, 347, 348

APAL :

281, 282, 286

Assistance :

28, 44, 58, 202, 238, 241, 243, 244, 255, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 295, 297, 313

Assurance :

200

corps 201

faculté 201
primes 113, 199
responsabilité 201, 202, 203, 305, 319, 364, 382, 387
société 4
transport 38, 39, 40

-B-

Base de données :

179, 183, 185, 186, 187, 190, 206, 214, 239

-C-

Capitaine :

2, 7, 26, 27, 37, 50, 52, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 63, 80, 83, 85, 86, 106, 108, 129, 157, 160, 161, 163, 170, 172, 178, 187, 196, 208, 234, 241, 242, 243, 244, 245, 258, 260, 267, 268, 275, 294, 299, 303, 304, 305, 309, 310, 311, 312, 314, 316, 317, 326, 327, 328, 382, 391, 407

Cartes :

nautiques 128, 157, 240

marines 239

cartes électroniques 239

CEDRE :

288

Certificat :

délivrance 20, 386

de classification 30, 31, 144, 145, 400

de sûreté 53, 111, 112, 389

d'aptitude des gens de mer 63, 71
de navigation 90, 389, 394
de sécurité 134, 146, 149, 150, 154, 186, 387
de jaugeage 135, 256
de prévention de pollution 150
d'effectif 151, 414
médical 151, 152
de capacité 161
de franc-bord 165
international de travail 172
obligatoires 187

Chargeur :

35, 200, 205, 206, 207, 208, 270, 29, 296, 299, 300, 301, 302, 313, 319, 322, 333, 334, 335, 336, 410, 428

Classification :

4, 18, 21, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 90, 137, 138, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 154, 158, 159, 169, 179, 205, 206, 207, 209, 210, 219, 221, 226, 245, 349, 391, 398, 399, 400, 401, 410, 412, 417, 419, 426

CLC :

318, 319, 320, 322, 323, 329, 330, 331

CNUCED :

124

COLREG :

20, 84, 236

Complaisance :

diplôme 56

pavillon 37, 67, 74, 81, 130, 173, 175, 190, 219, 371, 374, 376

navires 68, 82, 376

port 194

COPE :

Fonds 321

COSPAS SARSAT :

248

Côtier :

État 25, 26, 234, 235, 237, 238, 240, 245, 249, 250, 258, 261, 263, 271, 272, 289, 357,

CSI :

180, 181

CSO :

52, 53

CTN :

39

-D-

Dispositif de séparation de trafic :

247

-E-

ECSA :

383

Effectif :

embarqué 2, 8, 46, 79, 383, 391, 396

exigé 45, 54

visa 80

contraction 81

réduction 82, 83, 84, 85, 86

réduit 97, 107, 124, 126, 152, 231, 370,

infraction 303

minimum 370

révision 384

manque 407

insuffisant 418, 419

Enquête :

maritime 7, 28, 62

après-accident 89, 91, 138, 156, 159, 160, 165, 166, 167, 168, 171, 177, 214, 258, 285, 286,
287, 288, 289, 306, 335

EQAUSIS :

210

ETF :

383

Étude d'impact :

345, 346, 347, 349, 350

-F-

FIPOL :

319, 320, 321, 322, 329, 330

FODEP :

348, 351

-I-

IACS :

32, 33

ICS :

38

IFSMA :

37

IMDG :

331, 332, 333, 334, 335

Immigration clandestine :

5, 6, 252, 255, 256, 309, 311

Incendie :

2, 4, 20, 81, 87, 101, 157, 231, 294, 297, 329, 332, 333, 335, 369, 387

INMARSAT :

248

INNORPI :

39

INTERTANKO :

35, 36

ISF :

35, 36

IFSMA :

37

ISO :

9000: 20, 38, 39

ITF :

37

IUMI :

38, 39, 40

-L-

Lien substantiel :

25, 125, 126, 127, 130, 132,

-M-

Marchandises dangereuses :

20, 186, 243, 331, 332, 333

Med Mou :

184, 185, 186, 187, 189, 190, 191, 192, 193, 195, 197, 206, 219, 222, 414, 418, 419, 420

-N-

NAVAREA :

240

NAVTEX :

240

-O-

OCDE :

79, 95, 112, 114, 358, 359

OIT :

18, 23, 24, 35, 44, 75, 91, 128, 166, 176, 195, 198, 383, 385, 396, 414, 415, 416, 417

OMC :

371

OMI :

18, 20, 21, 31, 32, 33, 34, 37, 61, 67, 74, 86, 96, 114, 116, 117, 118, 128, 134, 140, 141, 143,
153, 167, 168, 193, 196, 197, 223, 224, 237, 238, 239, 248, 318, 332, 389, 425, 427

OMMP :

28, 38, 134, 137, 140, 150, 189, 193, 244, 245, 255, 274, 275, 329, 374

OPA :

178, 204

OPRC :

277, 344, 353, 360

OSPAR :

353

-P-

P&I :

40

Paris Mou :

183, 184, 192, 197, 392, 395,

Pilotage :

241, 242, 243

Piraterie :

actes de 5, 21, 36, 39, 85, 257, 302

répression 129, 252

recrudescence 258

Pollution :

majeure 6,

spectaculaire 8

marine (ou maritime) 19, 28, 33, 269, 283, 285, 327, 329, 332, 336, 361, 362, 363, 364, 387,
408, 410, 411, 412

prévention de 21, 47, 95, 138, 144, 216, 400

niveau de 29

par les navires 31, 382

par hydrocarbures 36, 150, 318, 319, 320, 324, 326, 328, 344, 408

matériel de lutte 157, 160, 279

d'une grande ampleur 204, 209, 260, 278, 284, 286

prévention et réparation 211

lutte 212, 216, 217, 221, 276, 277, 348, 352

risque 246
infraction 258, 259, 260, 261, 262, 263, 265
menace 271
accidentelle 281, 360
tellurique et pélagique 282
réparation 282, 342
responsabilité 318, 329, 355, 409
par hydrocarbures de soute 323
répression 32
transfrontières 343
chroniques 359

-R-

Radar :

84, 157, 212, 246

Radio :

radiotélégraphie 20, 84
radiotéléphonie 20, 249
radioélectriques (aides) 22, 237, (installations) 249,

Remorquage :

241, 243, 244, 245

REMPEC :

216, 279

RH :

296, 297, 298, 299, 300, 301

-S-

SAR :

272

Sauvetage :

radeaux 22, 28,

opérations 20, 55, 139, 151, 249, 271, 270, 271, 272, 295, 297

dispositifs 87

matériel 157

services de 170

de vie humaine 202, 213, 220

autorité 248

des navires en danger 266

rémunération 268, 273

service de recherche et 274

unités de 275, 276

plan 275

de l'équipage 313

engins 387

Signalisation maritime :

234, 235, 236, 237

SIRENAC :

183

SMDSM :

246, 247, 248, 249

SMS :

21, 47, 48, 49, 50, 57, 63

SNPD :

329, 330

SSO :

52, 53

SSP :

51, 52

STM :

246, 247, 249

Surveillance :

haute 6, 30

des navires 31

visuelle 85

maritime 211, 212, 247, 251, 387

de la navigation 217, 245

de trafic 234

côtière 246, 274

de la pollution 258, 260, 273

-T-

Terrorisme :

maritime 6,

actes de 21,

lutte 22, 181, 249, 252, 253, 254, 309

-U-

Université maritime mondiale :

38, 61

USCG :

177, 179

-V-

Vetting :

207

Visite :

système de 20,

de sécurité 27, 29, 350,

des pétroliers et des vraquiers 32,

de sécurité 137,

de contrôle 140, 398,

périodique 143, 154, 349,

à bord 144,

annuelle 145,

d'inspection 149, 187, 220,

de mise en service 153,

exceptionnelle 155, 169,

de partance 155, 156,

d'inspection 157,

contrôle des conditions de vie et de travail 195,

de l'AESM 209,

des locaux affectés aux marins 416

Table des matières

| | |
|---|-----------|
| Remerciements | |
| Table des abréviations | |
| Glossaire | |
| Sommaire | |
| Introduction..... | 1 |
| Partie 1: L'analyse de la réglementation tunisienne de la sécurité et de la sûreté maritimes liée au facteur humain..... | 13 |
| Titre 1 : Les acteurs et la norme..... | 15 |
| Chapitre 1 : Les structures d'élaboration et le contenu de la norme..... | 17 |
| <i>Section 1 : La diversité des structures d'élaboration de la norme.....</i> | <i>18</i> |
| Paragraphe 1 : Les normes internationales validées en droit tunisien..... | 18 |
| A) Les engagements internationaux..... | 18 |
| a) L'action de l' OMI en matière de sécurité et de sûreté maritimes..... | 18 |
| b) L'action normative de l'OIT..... | 23 |
| B) La réglementation nationale tunisienne..... | 25 |
| a) État des lieux de la législation nationale..... | 25 |
| b) L'autorité maritime nationale..... | 28 |
| Paragraphe 2 : L'action normative de l'industrie maritime..... | 30 |
| A) L'action normative des sociétés de classification..... | 30 |
| a) La fonction de classification..... | 30 |
| b) L'élaboration de normes de sécurité..... | 32 |
| B) Les autres organismes de l'industrie maritime..... | 35 |
| a) L'action normative des groupements de gens de mer..... | 35 |
| b) L'action normative des autres organismes de l'industrie maritime..... | 38 |

| | |
|---|--------|
| <i>Section 2 : Le contenu de la norme</i> | 41 |
| Paragraphe 1: Les obligations de l'armateur..... | 41 |
| A) Les obligations de l'armateur: analyse de la législation tunisienne..... | 42 |
| a) Les effets de l'exécution du contrat d'engagement maritime..... | 42 |
| b) Les conditions de travail à bord..... | 44 |
| B) L'analyse normative des nouvelles obligations..... | 46 |
| a) L'apport du code ISM..... | 47 |
| b) L'apport du code ISPS..... | 51 |
| Paragraphe 2 : Les obligations de l'équipage..... | 54 |
| A) Les obligations du capitaine..... | 54 |
| a) Les obligations initiales du capitaine, étude de la législation tunisienne..... | 55 |
| b) Les dispositions spéciales de sécurité et de sûreté, l'apport des codes ISM et ISPS..... | 57 |
| B) Les obligations des marins..... | 59 |
| a) Les compétences classiques des marins..... | 59 |
| b) Les obligations de l'équipage au regard de la sécurité et de la sûreté..... | 63 |
| Chapitre 2 : L'analyse critique de la norme de sécurité et de sûreté maritimes: une approche théorique confrontée à la réalité du monde maritime..... | 67 |
| <i>Section 1: Les contraintes matérielles et économiques</i> | 69 |
| Paragraphe 1: Les contraintes matérielles..... | 69 |
| A) La qualification des marins..... | 69 |
| a) Un problème inhérent à la norme de la formation..... | 70 |
| b) La nature de la qualification des marins; conséquence d'une conjoncture sociale et historique en Tunisie..... | 72 |
| B) Le cadre de vie et de travail à bord du navire..... | 73 |
| a) L'environnement social..... | p 73 |
| b) L'environnement matériel..... | 76 |
| Paragraphe 2 : Les contraintes économiques..... | 79 |
| A) La réduction des effectifs embarqués..... | 79 |
| a) Les causes..... | 80 |
| b) Les conséquences du phénomène de la réduction des effectifs..... | 83 |

| | |
|---|----|
| B) L'absence ou le mauvais entretien des équipements..... | 86 |
| a) L'état des lieux..... | 86 |
| b) Les conséquences..... | 89 |

Section 2 : L'incidence des nouvelles mesures internationales de sécurité et de sûreté maritimes sur les contraintes existantes..... 92

| | |
|--|-----|
| Paragraphe 1: La persistance de certaines contraintes..... | 92 |
| A) Le problème de la norme persiste..... | 93 |
| a) Des normes lacunaires..... | 93 |
| b) Des normes abondantes..... | 96 |
| B) La culture de la sécurité..... | 98 |
| a) L'apport d'une culture de sécurité..... | 99 |
| b) Les obstacles à l'intégration de la culture de sécurité maritime..... | 100 |
| Paragraphe 2: L'accentuation de certaines contraintes..... | 103 |
| A) L'accentuation des contraintes supportées par l'équipage..... | 103 |
| a) L'aggravation du problème de la fatigue..... | 104 |
| b) Le renforcement de l'isolement des marins..... | 107 |
| B) L'accentuation des contraintes supportées par l'armateur: le prix de la sécurité..... | 110 |
| a) La La révision des charges financières à la hausse..... | 110 |
| b) Qui devrait payer le coût de la sécurité..... | 114 |

Titre 2 : Le contrôle de la norme ou l'effectivité de la prise en compte du facteur humain..... 119

Chapitre 1 : L'intégration du facteur humain dans le contrôle par l'État du pavillon..... 121

Section 1 : L'interprétation tunisienne du contrôle par l'État du pavillon..... 122

| | |
|---|-----|
| Paragraphe 1 : Le rattachement du navire à l'État..... | 123 |
| A) Le lien substantiel..... | 123 |
| a) La notion de lien substantiel..... | 123 |
| b) Les conséquences de l'attribution du lien substantiel..... | 125 |
| B) L'application tunisienne..... | 129 |

| | |
|--|-----|
| a) L'acquisition de la nationalité tunisienne..... | 129 |
| b) La procédure d'immatriculation..... | 132 |
| Paragraphe 2 : Les instances chargées du contrôle..... | 135 |
| A) Les services régionaux de sécurité..... | 135 |
| a) Les missions des centres régionaux de sécurité maritime..... | 135 |
| b) Les officiers de la marine marchande..... | 138 |
| B) L'intervention des sociétés de classification..... | 140 |
| a) Le mécanisme de délégation de pouvoir de contrôle maritime..... | 141 |
| b) La responsabilité des sociétés de classification..... | 144 |
| | |
| Section 2 : L'effectivité du contrôle par l'État du pavillon..... | 147 |
| Paragraphe 1 : Le contrôle en amont..... | 147 |
| A) La délivrance des titres de sécurité..... | 147 |
| a) L'identification des titres de sécurité obligatoires..... | 147 |
| b) La prise en compte de l'élément humain..... | 149 |
| B) Les visites d'inspection..... | 151 |
| a) Analyse des différentes visites réglementaires..... | 151 |
| b) La prise en compte de l'élément humain lors des visites..... | 154 |
| Paragraphe 2 : Le contrôle en aval..... | 157 |
| A) Les compétences répressives..... | 157 |
| a) L'incrimination de l'équipage..... | 157 |
| b) Le caractère dérisoire des sanctions destinées à l'armateur..... | 162 |
| B) L'enquête après-accident..... | 164 |
| a) Les principes régissant l'enquête après-accident.....; | 164 |
| b) Étude de cas..... | 166 |
| | |
| Chapitre 2 : L'incidence de l'avènement de nouveaux acteurs de contrôle maritime sur la prise en compte du facteur humain..... | 173 |
| | |
| Section 1 : L'effectivité du contrôle par l'État du port..... | 174 |
| Paragraphe 1 : Les différentes approches du contrôle par l'État du port..... | 174 |
| A) L'approche unilatérale: L'exemple américain de contrôle unilatéral..... | 175 |

| | |
|--|---------|
| a) Le contrôle de la sécurité..... | 175 |
| b) Le renforcement des règles de sûreté..... | 178 |
| B) La recherche d'une meilleure efficacité du contrôle: l'approche régionale..... | 180 |
| a) L'approche régionale: Le principe..... | 180 |
| b) L'organisation du contrôle..... | 184 |
| Paragraphe 2 : La portée limitée du contrôle..... | 188 |
| A) Les freins au contrôle..... | 188 |
| a) Les limites inhérentes au texte..... | 188 |
| b) Les limites dans la mise en oeuvre du Med Mou..... | 191 |
| B) Les limites du contrôle de l'élément humain..... | 193 |
| a) Un contrôle timide..... | 193 |
| b) Les perspectives d'évolution..... | 195 |
| <i>Section 2 : Le contrôle de la sécurité en dehors du cadre étatique.....</i> | 198 |
| Paragraphe 1 : Le contrôle réalisé par les acteurs économiques..... | 198 |
| A) Le rôle des assureurs..... | 198 |
| a) L'obligation d'assurance maritime..... | 198 |
| b) Le rôle joué en faveur de la sécurité maritime..... | 201 |
| B) L'action des chargeurs..... | 203 |
| a) L'oeuvre des chargeurs en matière de sécurité..... | 203 |
| b) Le cas des chargeurs pétroliers..... | 205 |
| Paragraphe 2 : Vers une agence régionale de sécurité maritime..... | 206 |
| A) L'expérience européenne de régionalisation..... | 207 |
| a) Le contrôle de la sécurité et de la sûreté..... | 207 |
| b) La prévention et la réparation de la pollution maritime..... | 209 |
| B) Le projet d'une agence de sécurité maritime régionale incluant la Tunisie..... | 212 |
| a) Un cadre de coopération préexistant..... | 213 |
| b) Le projet de l'agence..... | 216 |
| Conclusion de la première partie..... | 225 |

**Partie 2 : La gestion de la défaillance du facteur humain en droit tunisien:
État des lieux et perspectives.....227**

Titre 1 : La gestion matérielle et juridique.....229

Chapitre 1 : La gestion opérationnelle des risques de mer.....231

Section 1 : Le facteur humain assisté par l'État dans la prévention des accidents.....232

Paragraphe 1 : Les aides à la navigation.....232

A) La coopération matérielle.....232

a) La signalisation maritime.....232

b) Les autres soutiens à la navigation.....235

B) Les moyens humains.....239

a) Le pilotage portuaire.....239

b) Le remorquage.....241

Paragraphe 2 : La surveillance maritime.....243

A) La surveillance de la navigation.....243

a) La prévention des accidents ou la surveillance des règles de circulation.....244

b) La lutte contre les trafics illicites et les autres menaces.....247

B) La mise en œuvre opérationnelle de la surveillance de la pollution au large.....256

a) La constatation de l'infraction.....257

b) La poursuite de l'infraction.....261

Section 2 : La coopération entre l'État et le facteur humain en aval.....264

Paragraphe 1 : L'assistance et le sauvetage.....264

A) L'obligation d'assistance et de sauvetage imposée au facteur humain.....264

a) Le principe.....264

b) La rémunération de l'assistance et du sauvetage.....266

B) La coopération de l'État côtier.....269

a) La mission étatique d'assistance et de sauvetage.....270

b) L'organisation des secours.....272

| | |
|--|------------|
| Paragraphe 2 : La gestion de la pollution marine..... | 274 |
| A) La politique de lutte contre la pollution marine..... | 275 |
| a) Le cadre juridique..... | 275 |
| b) Le cadre institutionnel de la lutte contre la pollution..... | 277 |
| B) La réparation de la pollution..... | 280 |
| a) Le déclenchement du plan national d'intervention urgente..... | 281 |
| b) Le nettoyage et l'enquête après-accident..... | 285 |
| | |
| Chapitre 2 : Les mécanismes de responsabilité..... | 291 |
| | |
| <i>Section 1 : La responsabilité des personnes.....</i> | <i>292</i> |
| Paragraphe 1 : La responsabilité civile de l'armateur..... | 292 |
| A) La responsabilité de l'armateur transporteur..... | 292 |
| a) Les fondements de la responsabilité civile du transporteur..... | 293 |
| b) La limitation de la responsabilité..... | 298 |
| B) La responsabilité de l'armateur gestionnaire nautique..... | 302 |
| a) La responsabilité de l'armateur telle que prévue par la législation tunisienne..... | 303 |
| b) Les incidences des codes ISM et ISPS..... | 306 |
| Paragraphe 2 : La responsabilité pénale..... | 307 |
| A) La responsabilité pénale de l'armateur..... | 307 |
| a) En matière de sécurité..... | 307 |
| b) En matière de sûreté..... | 308 |
| B) La responsabilité disciplinaire et pénale de l'équipage..... | 309 |
| a) La responsabilité disciplinaire et pénale du capitaine..... | 309 |
| b) La responsabilité disciplinaire et pénale des marins..... | 314 |
| | |
| <i>Section 2 : La responsabilité pour pollution.....</i> | <i>318</i> |
| Paragraphe 1 : La responsabilité pour pollution par hydrocarbures..... | 318 |
| A) La responsabilité civile..... | 318 |
| a) La convention CLC..... | 319 |
| b) La convention FIPOL..... | 320 |

| | |
|--|------------|
| c) La convention internationale sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures de soute..... | 323 |
| B) La responsabilité pénale..... | 324 |
| a) Une législation à deux niveaux..... | 325 |
| b) Des sanctions non dissuasives..... | 327 |
| Paragraphe 2 : La responsabilité pour pollution causée par des substances nocives et potentiellement dangereuses..... | 329 |
| A) La convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses..... | 329 |
| B) La législation en vigueur..... | 331 |
| a) L'adaptation du mécanisme de responsabilité..... | 332 |
| b) La responsabilité du chargeur..... | 334 |
| | |
| Titre 2 : Les enjeux de la défaillance du facteur humain en matière de sécurité et de sûreté maritimes..... | 339 |
| | |
| Chapitre 1 : Le respect de la sécurité et la sûreté maritimes, gage de la protection du droit.. | 341 |
| | |
| <i>Section 1 : La défaillance de la sécurité et de la sûreté maritimes, une atteinte au droit de l'environnement.....</i> | <i>342</i> |
| Paragraphe 1 : L'atteinte aux principes préventifs du droit de l'environnement..... | 342 |
| A) Le principe de prévention..... | 343 |
| a) Les fondements du principe..... | 343 |
| b) Le respect du principe de prévention et le facteur humain..... | 349 |
| B) Le principe de précaution..... | 351 |
| a) Les fondements juridiques du principe..... | 352 |
| b) Le respect du principe de précaution..... | 355 |
| Paragraphe 2 : L'atteinte au principe pollueur-payeur..... | 358 |
| A) La notion du principe pollueur-payeur..... | 358 |
| a) L'origine internationale du principe pollueur-payeur..... | 359 |
| b) L'extension du principe pollueur-payeur sur le plan interne..... | 361 |
| B) L'extension du principe pollueur-payeur sur le plan interne..... | 362 |

| | |
|---|----------------|
| a) Au niveau national..... | 362 |
| b) Au niveau international..... | 363 |
| <i>Section 2 : La défaillance de la sécurité maritime une atteinte aux droits de l'homme.....</i> | <i>365</i> |
| Paragraphe 1 : La sauvegarde de la vie humaine en mer ou le droit à la vie..... | 365 |
| A) Le droit de la vie, un droit fondamental..... | 366 |
| a) Le droit à la vie tel que consacré par le droit international..... | 366 |
| b) Sur le plan interne..... | 367 |
| B) parfois compromis par la pratique du transport maritime..... | 369 |
| a) Le respect du droit à la vie dans le monde du transport maritime, état des lieux..... | 369 |
| b) Les causes de l'atteinte au droit à la vie..... | 370 |
| Paragraphe 2 : L'atteinte aux droits des marins..... | 372 |
| A) Les droits des marins mis en cause dans le cadre de leur travail..... | 372 |
| a) Le droit à la dignité..... | 372 |
| b) Le droit à la sécurité et à la santé..... | 374 |
| B) Les motifs d' atteinte aux droits des marins..... | 375 |
| a) Une atteinte aux droits..... | 376 |
| b)...renforcée par l'absence de protection juridictionnelle..... | 376 |
| Chapitre 2 : Vers de meilleures sécurité et sûreté en mer..... | 379 |
| <i>Section 1 : L'exemple communautaire, comme approche d'amélioration.....</i> | <i>380</i> |
| Paragraphe 1 : La consolidation de l'arsenal législatif..... | 380 |
| A) L'action normative en matière de sécurité..... | 380 |
| a) L'application effective des normes d'origine internationale..... | 380 |
| b) L'adoption de dispositions communautaires en matière de sécurité..... | 384 |
| B) L'action normative en matière de sûreté..... | 388 |
| a) La mise en oeuvre harmonisée des normes..... | 388 |
| b) L'attribution de la qualité de règles coercitives à certaines recommandations de la partie B du code ISPS..... | 390 |

| | |
|---|---------|
| Paragraphe 2 : Le contrôle de l'application de la législation communautaire: à la recherche de l'efficacité..... | 391 |
| A) Le renforcement du contrôle par l'État du port..... | 391 |
| a) La consolidation des mesures..... | 392 |
| b) Le contrôle du travail maritime..... | 395 |
| B) L'inspection des sociétés de classification et le rôle de l'AESM..... | 398 |
| a) Le suivi des sociétés de classification..... | 398 |
| b) Le rôle de l'AESM..... | 400 |
| <i>Section 2 : Vers de meilleures sécurité et sûreté maritimes en Tunisie: des pistes d'amélioration.....</i> | 403 |
| Paragraphe 1 : Mieux responsabiliser les acteurs..... | 404 |
| A) Mieux sensibiliser les protagonistes..... | 404 |
| a) Diffuser une culture maritime..... | 404 |
| b) Repenser la responsabilité civile et pénale..... | 406 |
| B) Mieux considérer l'environnement..... | 408 |
| a) Impliquer les vrais pollueurs..... | 408 |
| b) Prendre en considération le dommage écologique..... | 411 |
| Paragraphe 2 : Améliorer le contrôle..... | 414 |
| A) Instaurer le contrôle du travail maritime..... | 414 |
| a) Les enjeux du projet de loi sur le contrôle du travail maritime..... | 414 |
| b) L'issue du contrôle..... | 417 |
| B) Rendre effectif le Med Mou..... | 418 |
| a) Renforcer les moyens humains..... | 419 |
| b) Contrôler les contrôleurs..... | 420 |
| Conclusion de la seconde partie..... | 423 |
| Conclusion générale..... | 425 |
| Table de jurisprudence tunisienne..... | 431 |

Bibliographie.....437

Index alphabétique.....478

Le facteur humain dans la mise en oeuvre de la sécurité et de la sûreté maritimes: analyse de l'inscription de la Tunisie dans l'ordonnancement juridique international

La fréquence des accidents en mer et l'ampleur des dégâts de certains d'entre eux permettent de s'interroger sur l'efficacité des mesures de sécurité et de sûreté maritimes. En parallèle, l'importante participation du facteur humain dans la survenance de ces accidents devient une réalité de plus en plus acceptée. Les conditions de vie et de travail des marins à bord des navires, l'effectif, la durée de travail... sont autant d'éléments déterminants dans la survenance de l'erreur humaine. Ce sont, par conséquent, autant d'éléments à considérer dans la prévention des accidents, sans pour autant les dissocier du système organisationnel global. Pourtant, à travers le monde, les mesures législatives prenant en considération ces éléments sont rares et souffrent d'une application partielle et d'un manque considérable de contrôle à l'occasion des différentes inspections maritimes. Même si cette constatation varie d'un État maritime à un autre, la Tunisie n'y déroge pas. Des lacunes en la matière existent aussi bien au niveau de l'adoption des lois, que de leur application effective ou du contrôle leur étant réservé. Il conviendra d'en déceler les causes et d'essayer de les combler.

Mots clefs : Sécurité maritime, sûreté maritime, conditions de vie et de travail à bord, environnement, Tunisie.

The human factor in maritime safety and security implementation: analysis of the inscription of Tunisia in the international legal order

The frequency of maritime accidents and the extent of the damage some of them cause, can cast doubt on the effectiveness of maritime safety and security measures. At the same time, the ever increasing rôle played by man in such occurrences has been steadily recognized. Sailors' living and working conditions on board, crew size and working hours are just a few of the significant factors which have contributed to human error. As a result, such factors, should not be excluded from the global organizational system when considering accident prevention. Nevertheless, throughout the world, legislative measures including these elements are either few and far between, only partially applied or immensely difficult to enforce during maritime inspections. Even if this observation varies from one maritime state to another, Tunisia is no exception. Shortcomings in the field range from, flaws in the adoption of laws, to ineffective law implementation, without forgetting the level of control they are granted. This paper will detect the causes behind this situation and go some way in attempting to remedy the failings.

Keywords : Maritime safety, maritime security, living and working conditions, environment, Tunisia.

Unité de recherche/Research unit : CERAPS, <http://ceraps.univ-lille2.fr/>

Ecole doctorale/Doctoral school : *Ecole doctorale des sciences juridiques, politiques et de gestion, n° 74, 1 place Déliot, 59000 Lille, ecodoc.univ-lille2.fr, <http://edoctrale74.univ-lille2.fr>*

Université/University : *Université Lille 2, Droit et Santé, 42 rue Paul Duez, 59000 Lille, <http://www.univ-lille2.fr>*