



LE TRANSPORT MARITIME DURABLE A L'EPREUVE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE.

Fiche pratique publié le 30/11/2020, vu 3161 fois, Auteur : [SOPHIE DE SYLVIE DJOUFA TIEMAGNI](#)

Les pavillons de complaisance accordent leur pavillon aux navires navires en fin de vie alors que ceux-ci constituent de menaces sérieuses pour la navigation. Ne faut-il pas envisager l'éradication de ces pavillons pour un shipping durable ?

LE TRANSPORT MARITIME DURABLE A L'EPREUVE DES PAVILLONS DE COMPLAISANCE.

Sophie De Sylvie DJOUFA TIEMAGNI

Avocate

« Sustainable shipping for sustainable planet », « Des transports maritimes durables au service d'une planète durable ». Tel est le thème retenu cette année 2020 par l'Organisation Maritime Internationale (OMI) pour la célébration de la journée mondiale de la mer le 24 Septembre. Le transport maritime durable est celui qui prend en compte la protection de la vie humaine, des navires, de sa cargaison ainsi que la préservation de l'environnement marin tant contre les risques d'origines naturels ou liés à la navigation maritime que les risques résultant des actes criminels (terrorisme, piraterie, trafic de stupéfiants, transports clandestins, etc.) qui portent atteinte à la chaîne logistique maritime, à la sécurité des personnes et des biens.

A mon humble avis, la durabilité du shipping dépend de la maîtrise des questions de sécurité, de sûreté et de pollution ou de protection de l'environnement marin avec toutes ses conséquences. A ce titre, l'OMI a adopté en 2015 le programme de développement durable à l'horizon 2030. Ce programme porte sur dix-sept (17) Objectifs de Développement Durable (ODD) et vise à éliminer la pauvreté, à protéger et préserver la planète toute entière et garantir ainsi la prospérité pour tous d'ici 2030. Or pour ce faire, le secteur maritime doit pouvoir être apte à contribuer efficacement au commerce international et à l'économie mondiale, tout en préservant l'intégrité des côtes, des mers, des personnes et des biens.

Le pavillon de complaisance encore appelé pavillon de libre immatriculation est le pavillon d'un navire pour lequel la propriété réelle et le contrôle se situe dans un pays autre que celui du pavillon sous lequel il est immatriculé. Le pavillon de complaisance est un pavillon écran qui permet de dissimuler la propriété réelle du navire étant donné que ledit pavillon n'a aucun lien de

rattachement avec le véritable propriétaire du navire. De même, le seul lien de rattachement entre le pavillon de complaisance et le navire battant son pavillon est la nationalité que cet Etat lui a octroyée, permettant ainsi au véritable propriétaire du navire de se soustraire aux exigences juridiques, administratives et sociales de son Etat d'origine. Le navire battant pavillon de complaisance navigue sous un drapeau ou une nationalité d'emprunt.

Généralement, l'armateur choisit le pavillon de complaisance pour les avantages que celui-ci offre tels que : les avantages fiscaux, le contrôle très approximatif du navire, pas de contraintes relatives ni à la sécurité du navire, ni à la protection et à la préservation de l'environnement, pas de contraintes relatives au droit social des membres de l'équipage. Les pavillons de complaisance sont nombreux : Bahamas, Malte, Liberia, Ile Marshall, Chypre, Liban, Moldavie, Mongolie, etc. Dans la plupart des cas, ce sont les navires en fin de vie qui sont immatriculés dans ces Etats dits de complaisance. D'où l'abondance des « navires poubelles » sur les eaux avec leurs pléthores de conséquences (catastrophes, marées noires), dont la dernière en date est celle de la double explosion survenue au port de Beyrouth au Liban le 04 août 2020.

L'atteinte de l'objectif de shipping durable passe incontestablement par la gestion du triptyque sécurité-sûreté-protection de l'environnement. Le shipping durable est un idéal. Mais au regard de l'existence des pavillons de complaisance, des navires poubelles qui pullulent, l'atteinte de cet idéal est-il possible ? Peut-on affirmer aisément qu'un navire battant pavillon de complaisance est un navire qui assure et rassure de la préservation de la sécurité et de la sûreté des personnes et des biens, ainsi que l'intégrité de nos mers des pollutions accidentelles ? Le moment n'est-il pas arrivé d'envisager l'éradication des pavillons de complaisance pour le shipping durable ? Que diable ! Des « M/V Rhosus », le monde risque encore d'en connaître si rien n'est fait.

Ce thème est d'autant plus important que le souci d'une planète durable fait l'objet de préoccupations majeures à l'heure actuelle dans l'univers maritime. En plus d'avoir été le thème retenu pour la journée mondiale de la mer, ce sujet retiendra une fois de plus l'attention lors de la LAGOS INTERNATIONAL MARITIME WEEK qui se tiendra du 8 au 9 Décembre 2020 : « Sustainable shipping in Africa for a sustainable planet ».

Les pavillons de complaisance constituent inéluctablement un obstacle majeur au transport maritime durable (I). Il est donc urgent que des mesures fortes et efficaces soient envisagées afin que la devise de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) qui est « Sécurité, sûreté et efficacité de la navigation sur les océans propres » ne soit pas un vain slogan (II).

I- LES PAVILLONS DE COMPLAISANCE : OBSTACLES AU SHIPPING DURABLE.

Par la promotion des navires sous normes, des « navires poubelles » (B), les pavillons de complaisance constituent un véritable frein à l'atteinte des ODD, priorité de l'OMI (A).

A- La sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement au service des Objectifs de Développement Durable.

Dans l'optique de promouvoir le transport maritime durable, chaque Etat, ainsi que son armement est tenu de respecter scrupuleusement toutes les Conventions, Protocoles et Codes Internationaux, les réglementations nationales et internationales pour la sûreté des navires et des installations portuaires (SOLAS, MARPOL, IMDG, IMSBC, BMW, Jaugeage de navires, Load Line, COLREG, STCW, MLC, SAR, SALVAGE, CSC, ISPS, etc.).

Un transport maritime sûr et sécurisé a forcément un impact très positif sur tous les aspects de toute vie humaine : élimination de la pauvreté, de la famine, la promotion de la bonne santé pour tous par l'adoption de réglementations rigoureuses sur l'émission des gaz atmosphériques, la gestion des déchets et des eaux de ballast, la lutte contre le changement climatique, la limitation de la production d'oxyde de soufre, la protection de la faune marine, etc. L'on comprend donc aisément l'adoption des 17 ODD par l'OMI.

Les Etats se doivent de procéder à l'évaluation des menaces qui pèsent sur les installations portuaires afin de déterminer le niveau de sûreté qui s'imposent. Les navires sous normes constituent forcément des menaces sérieuses pour l'environnement et les installations portuaires. De même, chaque armement est tenu d'avoir en son sein un Officier de Sûreté de Compagnie (Company Security Officer, CSO) qui assure en plein temps la veille de tous les navires de la compagnie ainsi qu'un Officier de Sûreté du navire (Ship Security Officer, SSO). Assisté ou non d'une société de sûreté agréée (Recognised Security Organisation), le CSO doit procéder à l'évaluation régulière des risques des navires de la compagnie. Cette évaluation lui permet d'élaborer le Plan de Sûreté (Ship Plan Security) adapté à chaque navire.

Tout comme la Convention sur la haute mer signée à Genève en 1958, la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer signée à Montego Bay le 10 Décembre 1982 impose à l'Etat de pavillon, l'obligation de contrôler les règles de sécurité à bord des navires battant son pavillon. Cette obligation de contrôle s'impose dans tous les domaines depuis la construction du navire jusqu'à son exploitation.

Chaque Etat fixe les conditions auxquelles il accorde sa nationalité aux navires ainsi que les conditions d'immatriculation et du droit de battre son pavillon. L'article 94 de la Convention de Montego Bay règlemente les obligations de l'Etat de pavillon et dispose que :

« 1. Tout Etat exerce effectivement sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratif, technique et social sur les navires battant son pavillon.

2. En particulier, tout Etat :

a) tient un registre maritime où figurent les noms et les caractéristiques des navires battant son pavillon, à l'exception de ceux qui, du fait de leur petite taille ne sont pas visés par la réglementation internationale généralement acceptée ;

b) exerce sa juridiction conformément à son droit interne sur tout navire battant son pavillon, ainsi que sur le capitaine, les officiers et l'équipage pour les questions d'ordre administratif, technique et social concernant le navire.

3. Tout Etat prend à l'égard des navires battant son pavillon les mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne :

a) la construction et l'équipement du navire et sa navigabilité ;

b) la composition, les conditions de travail et la formation des équipages, en tenant compte des instruments internationaux applicables ;

c) l'emploi des signaux, le bon fonctionnement des communications et la prévention des abordages.

4. Ces mesures comprennent celles qui sont nécessaires pour s'assurer que :

a) tout navire est inspecté avant son inscription au registre et, ultérieurement, à des intervalles appropriés par un inspecteur maritime qualifié, et qu'il a à son bord les cartes maritimes, les publications nautiques ainsi que le matériel et les instruments de navigation que requiert la sécurité de la navigation ;

b) tout navire est confié à un capitaine et à des officiers possédant les qualifications voulues, en particulier en ce qui concerne la manœuvre, la navigation, les communications et la conduite des machines, et que l'équipage possède les qualifications voulues et est suffisamment nombreux eu égard au type, à la dimension, à la machinerie et à l'équipement du navire ;

c) le capitaine, les officiers et, dans la mesure du nécessaire, l'équipage connaissent parfaitement et sont tenus de respecter les règles internationales applicables, concernant la sauvegarde de la vie humaine en mer, la prévention des abordages, la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution et le maintien des services de radiocommunication.

5. Lorsqu'il prend les mesures visées au paragraphe 3 et 4, chaque Etat est tenu de se conformer aux règles, procédures et pratiques internationales généralement acceptées et de prendre toutes les dispositions nécessaires pour en assurer le respect.

(...) ».

L'exigence de l'existence effective du lien de rattachement entre l'Etat d'immatriculation et le navire battant son pavillon impose donc que l'Etat en question exerce sur ledit navire sa juridiction et son contrôle dans les domaines :

- administratif pour l'enregistrement et l'immatriculation du navire ;

- technique pour s'assurer de la navigabilité, de la sécurité et de la sûreté des personnes et des biens transportés ; et

- social pour s'assurer du bien être des membres de l'équipage.

Or, le pavillon de complaisance ne souscrit pas aux obligations régaliennes qui sont les siennes. En effet, le pavillon de complaisance perd de vue le navire battant son pavillon une fois l'enregistrement effectué sur le registre des immatriculations.

L'Etat de pavillon est tenu de procéder à une inspection régulière des navires battant son pavillon aux fins de s'assurer qu'ils se conforment effectivement aux Conventions internationales en générale et en particulier aux Conventions SOLAS, MARPOL, STCW, MLC avant de délivrer les certificats correspondants aux différentes inspections. Ce qui est loin d'être le cas pour les pavillons de complaisance qui s'attèlent à octroyer la nationalité aux navires sans forcément avoir un lien avec l'armateur.

B- La promotion des navires sous normes et « poubelles » par les pavillons de complaisance.

Les pavillons de complaisance s'identifient fondamentalement comme un atout financier pour les armateurs. La fiscalité y très est flexible, le contrôle des navires n'est pas contraignant, le relâchement des exigences pour ce qui est de la main d'œuvre ainsi que des droits sociaux des gens de mer (salaires dérisoires, conditions médiocres à bord, approvisionnement insuffisant, temps de repos réduits ou inadéquat, liberté d'employer une main d'œuvre internationale bon marché, etc.), bref le respect des normes et réglementations sécuritaires et environnementales n'est pas rigoureux.

En adoptant le pavillon de complaisance pour écran, un navire poubelle très subtilement se soustrait ou échappe aux contrôles qui pourraient l'empêcher de transporter certaines marchandises ou de naviguer dans certaines zones maritimes. Ainsi donc, les armateurs peu scrupuleux n'hésitent pas à saisir cette opportunité pour continuer à exploiter les navires en fin de vie pour transporter les migrants à travers la méditerranée ou encore pour le transport des cargaisons dangereuses. Cette politique gouvernementale est un appât pour les armateurs qui n'y résistent pas et y accourent régulièrement pour l'immatriculation de leurs navires.

Le constat est fait suivant lequel tous les navires en fin de vie, les navires sous normes, les navires « poubelles » ou encore « les cercueils flottants » qui écumant les mers battent toujours le pavillon de complaisance. Les pavillons de complaisance ont largement contribué à la survenance des plus grands naufrages de pétroliers avec leur marée noire (Erica en 1999, Prestige en 2002 entre autres), des navires passagers avec de centaines et de milliers de morts et de disparus (Joola au Sénégal en 2002, Austrheim au large des côtes camerounaises en 2019), des plus grosses catastrophes maritimes avec de centaines de morts et de milliers de blessés (dont la plus récente est celle de la double explosion du port de Beyrouth des 04 Août et 10 Septembre 2020).

Les navires battant pavillon de complaisance ont souvent les plus grandes cotes des meilleures sociétés de classification. Bien plus, une fois la catastrophe survenue, il devient difficile pour ne pas dire impossible de voir réparer le dommage du fait de l'impossibilité de trouver ou de déterminer avec certitude le véritable responsable. Si je prends par exemple le cas de la catastrophe de Beyrouth (laquelle catastrophe aurait d'ailleurs pu être évitée si les dirigeants n'avaient pas été laxiste), tout est parti de l'arraisonnement au port de Beyrouth du cargo moldave le M/V Rhosus, suivi de la saisie de sa cargaison de 2750 tonnes de nitrate d'ammonium stockés sans mesures de précaution, plus de six années plutôt. Jusqu'à la survenance de la catastrophe le 04 Août 2020, ni le navire, ni la cargaison n'avait jamais été revendiqué alors que leur(s) propriétaire(s) est (sont) bien quelque part dans le monde, tapis dans l'ombre et observant allègrement la scène.

Le changement régulier de pavillon de complaisance en pavillon de complaisance est le propre des navires poubelles. Le M/V Rhosus par exemple avant son arraisonnement avait déjà subi plusieurs fois de mutation de nationalité, navigant du pavillon de Panama, à celui de Géorgie puis à celui de la Moldavie. Le propriétaire de ce navire chargé des tonnes de cargaisons dangereuses qui se rendait au Mozambique serait un homme d'affaire chypriote dont la véritable identité est dissimulée derrière des sociétés écrans.

Observations faites, il paraît logique d'assimiler le navire de complaisance à un navire poubelle. Toutefois, c'est ici le lieu pour moi de relever que pour un armateur sérieux et pragmatique qui soumet son navire aux normes et réglementations internationales de sécurité et de protection de

l'environnement, et qui se dirige vers un pavillon de complaisance uniquement pour tirer des avantages économiques et financiers favorables à ses activités, son navire ne peut être classé sous norme. Aussi, tous les navires sous pavillon de complaisance ne sont pas forcément des navires poubelles.

Le reflet du pavillon de complaisance est celui d'un pavillon de « déchet », un « mauvais pavillon » en quelque sorte. Le pavillon de complaisance est préjugé mauvais. Ce qui m'amène alors à me demander si au lieu de parler de « mauvais pavillon » on ne devrait pas plutôt parler de « mauvais armateur » ? Il ne faut pas que la question nous éloigne du débat.

La grosse difficulté avec les pavillons de complaisance est que les navires « poubelles » sont curieusement en règle « sur les papiers » comme l'on dit souvent dans le jargon familier, pourtant ils présentent d'énormes dangers pour la navigation. En plus, le choix du pavillon de complaisance est une stratégie mafieuse qui permet aux armateurs de se soustraire à leur responsabilité lorsque celle-ci est établie. Ainsi, dans les situations malheureuses d'accidents, il est logiquement moins coûteux pour l'armateur d'abandonner le navire, la cargaison, le fret au risque même de faire faillite que d'assumer sa responsabilité.

Au regard de tous ces développements, pouvons-nous estimer valablement qu'un navire qui bat pavillon de complaisance peut préserver l'intégrité des côtes, des mers, des personnes et des biens ? Un tel navire peut-il préserver l'environnement des pollutions accidentelles ? Il est donc urgent d'envisager très rapidement des solutions pour y faire face.

II- TENTATIVE DE SUGGESTION DE SOLUTIONS POUR ASSURER UN SHIPPING DURABLE AU SERVICE D'UNE PLANETE DURABLE.

La question de pavillon de complaisance est assez sensible et L'OMI peine à imposer sa vision alors qu'il est urgent de s'y attarder au risque de voir engloutir la planète toute entière sous les vagues des navires sous normes. S'il est vrai que l'OMI adopte des règles internationales de sécurité et de protection de l'environnement applicables au domaine maritime, il revient aux Etats Parties d'assurer leur mise en œuvre effective. L'OMI n'a pas de pouvoir coercitif sur les Etats du fait de leur souveraineté. Il revient donc aux Etats de prendre des mesures idoines afin de rendre les normes et Conventions internationales dont elles sont parties, exécutoires. Je pense que pour ce faire, la mise en œuvre effective de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires (A) et l'éradication des pavillons de complaisance par le contrôle rigoureux et systématique des navires battant ce pavillon (B) s'imposent.

A- La nécessité de la mise en œuvre de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires.

La Convention sur les conditions d'immatriculation des navires a été adoptée par la Conférence des Nations Unies le 07 Février 1986 dans l'optique de « promouvoir l'expansion harmonieuse des transports maritimes mondiaux dans leur ensemble ». Dans la même logique que la Convention de Genève de 1958 sur la haute mer et la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, cette Convention impose l'existence d'un lien authentique entre le navire et l'Etat de pavillon qui est tenu en plus d'exercer effectivement sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon. A cette fin, l'Etat de pavillon doit avoir une administration maritime nationale compétente et adéquate.

Pour exercer effectivement son contrôle, l'Etat du pavillon doit faire en sorte qu'il soit facile d'identifier les personnes responsables de la gestion et de l'exploitation d'un navire inscrit à son registre et de mettre en cause leur responsabilité. La mise en œuvre de ces mesures permet de faciliter l'identification et la détermination de la responsabilité des exploitants de navires et par voie de conséquence contribue à lutter contre la fraude maritime.

Tout en réaffirmant que chaque Etat fixe les conditions d'immatriculation des navires sur son territoire et du droit de battre son pavillon, cette Convention suggère que tous les Etats soient animés du désir de résoudre dans un esprit de compréhension mutuelle et de coopération tous les problèmes relatifs aux conditions d'octroi de la nationalité et d'immatriculation des navires. Ce qui implique une réelle volonté politique de la part des Etats.

L'administration maritime de l'Etat de pavillon est tenue de faire en sorte que :

- les navires qui battent son pavillon respectent ses lois et règlements relatifs à l'immatriculation des navires ainsi que les règles et normes applicables en matière de sécurité des navires, des personnes et cargaison à bord, et de la prévention de la pollution de l'environnement marin ;
- les navires qui battent son pavillon soient inspectés périodiquement par des inspecteurs formés et autorisés pour assurer le respect des règles et normes internationales applicables ;
- les navires qui battent son pavillon aient à bord non seulement des documents qui attestent le droit de battre son pavillon ainsi que d'autres documents pertinents en cours de validité, mais également des documents exigés par les conventions internationales ;
- l'Etat d'immatriculation doit exiger tous les renseignements appropriés nécessaires à l'identification et à la responsabilité entière concernant les navires de son pavillon. A ce titre, il inscrit sur son registre des navires, des renseignements concernant le navire, ses propriétaires, l'exploitant lorsque celui-ci n'en est pas le propriétaire ;
- l'Etat d'immatriculation est tenu de délivrer des documents attestant l'immatriculation du navire et prendre des mesures nécessaires pour faire en sorte que le(s) propriétaire(s), l'exploitant ou toute(s)n autre(s) personne(s) qui peuvent être tenues responsables de la gestion et de l'exploitant des navires qui naviguent sous son pavillon puissent être facilement identifiés par les personnes qui y ont un intérêt légitime à obtenir ces renseignements. Les Etats de pavillon doivent prendre des mesures afin que les livres de bord ainsi que les documents renseignant sur ces identités soient tenus à bord du navire et à la disposition des autorités de l'Etat de port ;
- L'Etat de pavillon doit veiller à ce que le niveau et la compétence du personnel recruté pour les navires qui battent son pavillon ainsi que les conditions d'emploi à bord de ces navires soient conformes aux règles et normes internationales sur la sécurité maritime ;
- L'Etat de pavillon doit s'assurer avant d'inscrire un navire sur son registre des navires, que la société propriétaire dudit navire ou sa filiale soit établie ou ait son principal établissement sur son territoire. Dans le cas contraire, l'Etat d'immatriculation doit imposer et veiller avant toute

inscription que le propriétaire du navire ait un représentant personne physique ou morale dûment constituée et établie sur le territoire et valablement habilitée à agir en son nom. De telles dispositions permettent que la responsabilité du propriétaire du navire soit facilement engagée conformément à la loi, quitte à ce qu'une action récursoire soit par la suite engagée ;

- De même, l'Etat de pavillon doit prendre des mesures et veiller à ce que les personnes responsables de la gestion et de l'exploitation d'un navire battant son pavillon soient en mesure d'exécuter les obligations financières engendrer par l'exploitation dudit navire pour couvrir les risques qui sont normalement assurés en matière de transports maritimes internationaux en cas de dommages aux tiers. A ce titre, les navires battant pavillon d'un Etat devraient être en mesure de présenter à tout moment les documents établissant l'existence d'une assurance ou d'une garantie adéquate ;

- L'Etat d'immatriculation devrait faire en sorte qu'il existe un mécanisme approprié tel une hypothèque maritime, une société mutuelle, un régime d'assurance des salaires, un régime de sécurité sociale, une garantie gouvernementale fournie par un organisme approprié du pays du propriétaire ou de l'exploitant du navire pour garantir le paiement des salaires et autres sommes dues aux gens de mer employés sur les navires battant son pavillon en cas de paiement.

Le respect scrupuleux de ces exigences favorisera sans nul doute l'établissement d'une planète durable et entrainera forcément la disparition des pavillons de complaisance. Mais seulement, cette Convention n'est pas encore entrée en vigueur^[1] du fait du manque de volonté des Etats qui hésitent encore peut-être à dessein de la ratifier ou d'y adhérer. Conformément à son article 19^[2] paragraphe 1, la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires n'entrera en vigueur que douze (12) mois après la date à laquelle quarante (40) Etats au moins dont le tonnage combiné représente au moins 25% du tonnage mondial seront devenus parties contractantes conformément à l'article 18^[3].

La ratification de cette Convention par tous les Etats membres de l'OMI aurait été un idéal pour l'harmonisation du régime de contrôle des navires. Je pense que dans l'impossibilité de mettre en œuvre cette Convention sur l'immatriculation des navires, un contrôle systématique et rigoureux de l'Etat de port contribuerait à éradiquer les navires sous normes ou « poubelles » pour un transport maritime durable au service d'une planète durable.

B- L'éradication des pavillons de complaisance par le contrôle rigoureux et systématique des navires battant ce pavillon.

L'efficacité des conventions internationales résulte de leur degré d'application qui dépendent également des mesures mises en œuvre par les Etats pour les faire appliquer. A défaut pour l'Etat de pavillon d'assurer sa juridiction et son contrôle sur les navires battant son pavillon, les Etats de port se doivent d'être plus rigoureux lors des inspections. Il est vrai que le contrôle de l'Etat de port n'est pas harmonisé au niveau mondial, mais une rigueur s'impose.

Les « Port State Control Officers » doivent s'assurer que les navires qui accostent respectent les exigences des conventions internationales. A ce titre, ils procèdent :

- à la vérification et au contrôle des certificats et documents^[4] qui doivent se trouver à bord du navire et qui ont été délivrés par l'Etat de pavillon.

- si le navire qui est en train d'être inspecté a fait l'objet d'un précédent contrôle, les PSCO doivent vérifier qu'il a été remédié aux anomalies précédemment descellées.
- ils doivent inspecter de fond en comble le navire et son équipement, s'assurer du respect à bord des conditions d'hygiène, de la propreté de la salle des machines, du logement de l'équipage, de leur condition sociale.
- si pour des raisons évidentes^[5], il y aurait lieu de douter ou de soupçonner les cas de violation des conventions et normes internationales, le navire inspecté ne correspond pas ou ne remplit pas les exigences qui donnent lieu à la délivrance des différents certificats brandis, les PSCO devront procéder à une inspection plus détaillée consistant à s'assurer des procédures opérationnelles à bord du navire. Mais pour ce faire, les PSCO doivent être de professionnels qualifiés et bien formés, moralement et techniquement. A bas la corruption, ouuuuups ! les intérêts égoïstes. Le professionnalisme doit être de rigueur.
- pour les navires qui présentent un profil de risque d'accident ou de pollution trop élevé, les navires à passagers, les pétroliers, les navires-citernes pour gaz ou produits chimiques, les vraquiers, les navires ayant fait l'objet précédemment d'un bannissement, etc. l'inspection doit être beaucoup plus renforcée et porter sur l'état général du navire : documents, état de la structure, état en ce qui concerne la résistance aux intempéries, systèmes d'urgence, radiocommunications, opérations de manutention de la cargaison, sécurité incendie, alarmes, conditions de vie et de travail, matériel de navigation, engins de sauvetage, marchandises dangereuses, propulsion et machines auxiliaires, prévention de la pollution.

En cas de nécessité et pour des raisons de sécurité, le navire doit tout simplement être interdit d'appareiller, voire même être banni de certains ports. Il en est ainsi lorsque les anomalies descellées par le PSCO ne peuvent être résolues dans le port où le contrôle est fait. Dans ce cas, il peut être autorisé au navire de joindre le chantier naval le plus proche pour réparation. Mais si au lieu de s'exécuter, le capitaine inconscient et de mauvaise foi enfreint la recommandation et poursuit plutôt l'expédition, le contrôle au port suivant pourrait aboutir à un bannissement encore et surtout que l'information sur ce navire aurait été introduit dans la base de données des Etats membres du Memorandum of Understanding^[6] (MoU) concerné. Il faut préciser que le contrôle par l'Etat du port s'effectue en principe de la même manière dans les Etats signataires des différentes Ententes. Le refus d'accès dans un port, voire le bannissement peut également survenir lorsqu'il est constaté une récurrence dans la mauvaise gestion du navire par son exploitant (le navire a déjà fait l'objet d'au moins deux immobilisations) ou encore une défaillance dans le suivi du navire par l'Etat de pavillon. Or, les pavillons de complaisance ne procèdent pas au contrôle encore moins au suivi des navires battant leur pavillon.

C'est vrai que s'il faille procéder au contrôle systématique de tous les navires dans tous les ports, s'il est vrai que l'excès de contrôles est déconcertant et décourageant, il n'en demeure pas moins qu'à l'état actuel, avec les avancées technologiques et techniques, de leurs impacts sur la nature, de la nécessité de préserver les personnes, les biens ; au nom de la sécurité, de la sûreté de la mer et de la préservation de la planète, il est judicieux de procéder à une inspection systématique des navires en général et particulièrement, ceux battant pavillon de complaisance et présentant des risques élevés.

Les navires battant pavillon de complaisance doivent faire l'objet d'une inspection renforcée de manière systématique, encore et surtout qu'il est constant que le contrôle dans certains Etats est fait à la faveur d'une légèreté sans nulle autre pareille. Il faut même que soit interdit aux navires quittant certains ports (ceux des Etats où le contrôle est léger) d'accoster celui d'un autre Etat sans au préalable avoir fait une escale dans un Etat où le contrôle est plus rigoureux.

L'exemple américain de la sûreté maritime devrait être une source d'inspiration. En plus d'avoir rendu obligatoire les parties A et B du code ISPS, des mesures rigoureuses telles la Container Security Initiative (CSI), ont été mises en œuvre et adoptées. Dans l'optique d'optimiser la sécurité maritime, les Américains imposent leurs règles de sûreté dans les ports étrangers où se font des chargements de la cargaison à destination des USA, par le biais des agents qu'ils y ont installés. Ainsi, il est impossible aux navires sous normes de naviguer dans leurs eaux. De telles mesures de contrôle prises en amont par les Etats dans l'Etat de port contribueraient forcément à l'éradication des navires sous normes et les navires poubelles et partant la fin de règne des pavillons de complaisance dans le domaine maritime.

L'intervalle entre les inspections auxquelles sont soumis les navires dépend du profil de risque de ces navires déterminés par certains paramètres génériques et historiques. Pour les navires présentant un profil de risque manifeste et élevé pour la sécurité en mer et le milieu marin en raison de leur mauvais état, de leurs antécédents et des performances piètres de leur Etat de pavillon, cet intervalle ne devrait pas excéder six mois. Dès lors que les anomalies constatées sur un navire constituent manifestement un danger pour la sécurité, la santé ou l'environnement, celui-ci doit être immobilisé jusqu'à ce que les défaillances aient été corrigées. La liste de tels navires devrait être rendue publique.

Les pavillons de complaisance sont des paradis fiscaux. Par de nombreux avantages qu'ils offrent aux hommes d'affaires, aux investisseurs, ils font du développement de leur économie leur seule priorité. Les pavillons de complaisance ne sont généralement que des domiciles d'emprunt pour les navires. Le contrôle de ceux-ci par l'Etat de pavillon n'est pratiquement jamais effectif et pourtant ils détiennent tous les documents attestant de leur aptitude à la navigation. Le pot aux roses n'est découvert que lorsque l'irréversible survient.

Il est constant, et le constat est amer que les navires sous normes ainsi que les navires poubelles ou « cercueils flottants » sont toujours des navires battant pavillon de complaisance. Pour un transport maritime durable au service d'une planète durable, il est urgent que les mers soient nettoyées de ces impuretés. Pour ce faire, les conventions et normes internationales de sécurité et de sûreté maritime doivent être respectées. Pour contraindre tous les Etats ainsi que les mauvais armateurs, l'Etat de port se doit d'être extrêmement rigoureux lors des inspections.

Le régime de contrôle des navires doit être examiné de nouveau, les insuffisances doivent être descellées, puis des mesures doivent être prises à l'effet de garantir une application uniforme et efficace des normes de contrôle. Ainsi, les règles de procédures applicables aux inspections au titre de contrôle par l'Etat du port et notamment les critères relatifs à l'immobilisation des navires devraient être harmonisées afin d'assurer un niveau d'efficacité constant dans l'ensemble des ports et de réduire par conséquent de manière radicale l'utilisation sélective de certains ports de destination pour échapper à un contrôle en bonne et due forme.

Une base de données uniforme et régulièrement mise à jour doit également être adoptée dans tous les Etats membres de l'OMI, pour une optimisation et une efficacité du contrôle des navires. Tous les Etats se doivent de s'impliquer à cet effet pour la sécurité de tous.

[1] Cette Convention n'a jusqu'ici engrangé que quatorze (14) Etats signataires et 15 ratifications et adhésion.

[2] Article 19 paragraphe 2 de la Convention des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires : « Pour tout Etat qui deviendra partie contractante à la présente Convention après la réalisation des conditions d'entrée en vigueur énoncées au paragraphe 1 du présent article, la Convention entrera en vigueur pour cet Etat, douze mois après que cet Etat sera devenu partie contractante ».

[3] « 1. Tous les Etats peuvent devenir parties contractantes à la présente Convention selon l'une des procédures suivantes :

- a) signature sans réserve quant à la ratification, l'acceptation ou l'approbation ; ou
- b) signature sous réserve de ratification, d'acceptation ou d'approbation ; ou
- c) d'adhésion.

2. La présente Convention sera ouverte à la signature du 1^{er} mai 1986 au 30 avril 1987 inclus au Siège de l'Organisation des Nations Unies, à New York et demeurera ensuite ouverte à l'adhésion ».

[4] Il s'agit entre autres : du certificat international de jauge, du certificat de sécurité pour navire à passagers, du certificat de sécurité de construction pour navire de charge, du certificat de sécurité du matériel d'armement pour navire de charge, du certificat de sécurité radio pour navire de charge, du certificat de sécurité pour navire de charge, du certificat international de sûreté du navire, de la fiche synoptique continue, du certificat international d'aptitude au transport de gaz liquéfiés en vrac, du certificat international d'aptitude au transport de produits chimiques dangereux en vrac, du certificat international de prévention de la pollution par les hydrocarbures, du certificat international de prévention de la pollution par les substances nuisibles liquides transportées en vrac, du certificat international de franc-bord ou du certificat international d'exemption de franc-bord, du registre des hydrocarbures, du registre de la cargaison, du document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité, des certificats médicaux, du tableau précisant l'organisation du travail à bord, des registres des heures de travail et de repos des marins, de l'attestation de conformité et du certificat de gestion de la sécurité délivré conformément au code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution, des certificats concernant la solidité de la coque et les installations de propulsion du navire délivrés par l'organisme agréé concerné, de l'attestation de conformité aux dispositions spéciales concernant les navires qui transportent des marchandises dangereuses, du certificat de sécurité pour engin à grande vitesse et permis d'exploiter un engin à grande vitesse, du manifeste des marchandises dangereuses ou du plan d'arrimage détaillé, du journal de bord du navire pour les comptes rendus d'exercices d'alerte, y compris les exercices en matière de sûreté,

du registre de contrôle et d'entretien des appareils et dispositifs de sauvetage et des appareils et dispositifs de lutte contre l'incendie, du rôle d'équipage, du plan de lutte contre l'incendie et pour les navires à passagers, du plan de maîtrise des avaries, du plan d'urgence en cas de pollution par les hydrocarbures à bord, des rapports de visites pour les vraquiers et les pétroliers, des rapports d'inspection établis lors de précédents contrôles par l'Etat du port, de l'attestation autorisant le transport des céréales, du manuel d'assujettissement de la cargaison, du plan de gestion et registre des ordures, du plan de chargement et de déchargement pour les navires vraquiers, du certificat international de la prévention de la pollution de l'atmosphère, du certificat international de la prévention de la pollution par les eaux résiduaires, du certificat de travail maritime, de la déclaration de conformité du travail maritime, du certificat international du système antisalissure, etc. (cf. Directive n°2013/38/UE du 12 août 2013)

[5] Exemples de motifs évidents justifiant une inspection détaillée : le registre des hydrocarbures n'a pas été tenu correctement, des inexactitudes ont été constatées lors de l'examen des certificats et autres documents de bord, un brevet a été obtenu d'une manière frauduleuse ou la personne qui possède un brevet n'est pas celle à laquelle ce brevet avait été initialement délivré, les règles de sécurité ont été transgressées au niveau de la cargaison ou d'autres opérations, le capitaine d'un pétrolier n'est pas en mesure de produire le relevé établi dans le cadre du système de surveillance et de contrôle du rejet des hydrocarbures pour le dernier voyage sur lest, le rôle d'équipage n'est pas à jour ou les membres d'équipage ignorent leur tâches en cas d'incendie ou d'abandon du navire, les principaux équipements ou dispositifs exigés par les conventions sont manquants, les conditions d'hygiène à bord du navire sont déplorable, les conditions de vie et de travail à bord du navire ne sont pas conformes aux prescriptions de la MLC 2006, l'absence de tableau précisant l'organisation du travail à bord ou de registres des heures de travail et de repos des marins, etc. (cf. Directive n°2013/38/UE du 12 août 2013)

[6] Il n'est pas toujours évident de procéder à l'inspection systématique de tous les navires qui accostent dans un port. De même, l'excès de contrôles est frustrant, irritant et déconcertant. Les Etats l'ont très vite compris et ont passé entre eux des Ententes ou Accords régionaux pour faciliter, améliorer et optimiser le régime de contrôle dans les différents ports. Il existe actuellement neuf (09) Ententes ou Accords régionaux encore appelés Memorandum of Understanding (MoU) à savoir :

- MoU de Paris (Paris MoU) pour l'Europe et l'Atlantique du Nord ;
- MoU de l'Amérique Latine (Accords de Vina del Mar) ;
- MoU de Tokyo (Tokyo MoU) pour l'Asie et le Pacifique ;
- MoU des Caraïbes (Caribbean MoU) ;
- MoU de la méditerranée (Mediterranean MoU) ;
- MoU de l'Océan Indien (IO MoU) ;
- MoU d'Abuja (Abuja MoU) pour l'Afrique Centrale et de l'Ouest ;
- MoU de la Mer Noire (Black Sea MoU) et
- MoU de Riyadh (Riyadh MoU/GCC MoU) pour les Etats Arabes du Golfe Persique.