



## ***LES GRANDES CATASTROPHES MARITIMES***

***Une raison pour limiter l'idée de "La Mer Libre" ?***

***Mémoire de géopolitique du commandant de corvette  
Steinar WILLASSEN  
dans le cadre du séminaire  
« LES ENJEUX DES ESPACES OCEANIQUES »***

***Directeur : Contre-Amiral François Caron***

***Avril 2002***

*Les grandes catastrophes maritimes  
Une raison pour limiter l'idée de «La Mer Libre» ?*

**SOMMAIRE**

L'article passe en revue les changements en droit de la mer provoqué par des accidents maritimes. Des accidents avec des conséquences grave pour l'environnement, et aussi avec perte des vies. Les changements sont développés pour améliorer la sécurité sur la mer, mais ils ont eu aussi une influence très fort sur la société maritime.

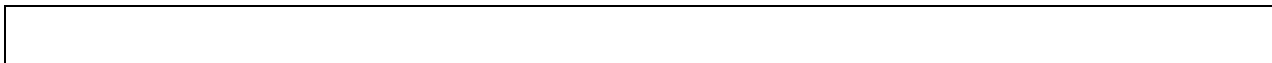
Sont notamment abordés le développement de transport maritime et l'influence en l'économie mondiale, le développement de droit de la mer, et des acteurs en le enjeu de transport maritime international.

# Table des Matières

I

<b>1</b>	<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
1.1	La Liberté de Mer	1
1.2	Des grandes catastrophes maritimes	1
1.3	Le transport maritime	1
<b>2</b>	<b>LE TRANSPORT MARITIME</b>	<b>2</b>
2.1	L’histoire	2
2.2	Développement	3
2.2.1	Le berceau de la transport maritime en La Méditerranée est	3
2.2.2	Un mouvement continuuel d'est en ouest ?	3
2.3	Transport du pétrole	4
2.4	Transport de passagers	4
2.5	Transport Maritime aujourd’hui	4
<b>3</b>	<b>LES ACTEURS DE L’INDUSTRIE MARITIME (DIRECT OU INDIRECT)</b>	<b>6</b>
3.1	Développement	6
3.2	Les armateurs	6
3.3	Des expéditeurs	7
3.4	Des entreprises d’assurance maritime	7
3.5	Des entreprises de classification (Bureau Veritas, Loyds etc)	7
3.6	Des propriétaires du cargaison	8
3.7	Les États	8
3.7.1	L’état côtier	9
3.7.2	Pavillon d’état - pavillon de complaisance	10
3.7.3	L’état de commerce	12
3.8	Les organisations intergouvernementales	12
3.8.1	IMO	12
3.8.2	UNCTAD	12
3.8.3	WTO	13
3.8.4	EEC	13
3.8.5	OECD	13
3.8.6	Des syndicats	13
3.8.7	Comité Maritime International (CMI)	14
<b>4</b>	<b>LES REGULATIONS MARITIMES</b>	<b>14</b>
4.1	Introduction	14
4.2	Le régime juridique maritime	15

4.2.1	Développement	15
4.2.2	Droit de la mer	15
4.2.3	Droit maritime	16
4.2.4	Droit de protection de l'environnement	16
<b>5</b>	<b>DES REGULATIONS CONCERNANT DE L'ESPACE MARITIME ET LES CHANGEMENTS</b>	<b>17</b>
5.1	Introduction	17
5.2	Un changement à raison des grandes catastrophes maritimes récentes	18
5.3	Demande pour réaction après des grandes catastrophes	18
5.3.1	Des changements internationaux	18
5.3.2	Des changements juridiques locaux	19
<b>6</b>	<b>CONSEQUENCES POUR LE TRANSPORT MARITIME</b>	<b>21</b>
6.1	Le transport maritime et la concurrence internationale	21
6.1.1	Les conséquences financières	22
<b>7</b>	<b>MANQUE D'UN POLITIQUE ENTIER</b>	<b>22</b>
7.1.1	Un ministère de mer	22
<b>8</b>	<b>CONCLUSION</b>	<b>22</b>



## Les grandes catastrophes maritimes – une raison pour limiter l’idée de “La Mer Libre” ?

### 1 Introduction

#### 1.1 La Liberté de Mer

L’expression « La Liberté de la Mer » ou « Freedom of the Sea » a peut-être une signification romantique pour le commutateur de mœurs, mais pour l’industrie maritime, et en particulier pour les armateurs, l’idée est plus concrète. C’est l’ancienne idée ou philosophie que tous les navires peuvent transporter des marchandises entre tous les ports sans entrave, et de plus, la possibilité de faire commerce avec les navires sans des règles, en particulier des autres états<sup>1</sup>. Mais la liberté de la mer n’existe pas vraiment. Il y avait, et il y a toujours plusieurs des réglementations et lois régissant concernant le transport et l’utilisation en général de la mer.

#### 1.2 Des grandes catastrophes maritimes

On peut seulement mentionner; “Erica”, "Scandinavian Star", "Exxon Valdez", "Harald of Free Enterprise", "Amoco-Cadiz", "Torrey Canyon". Ces noms ont une résonance de grande importance pour beaucoup, et en particulier pour ceux mêlés directement aux catastrophes pour une raison ou une autre, et même pour l’économie maritime en général.

Les catastrophes plus importantes qui ont provoqué des changements juridiques maritimes étaient des catastrophes qui impliquant des cargaisons des produits pétroliers ou des ferries transportant des passagers. Une cargaison avec du fer et seulement quelques tonnes de pétrole n’a pas le même impact. Mais un pétrolier comme «Torey Canyon», qui a fondé et coulé avec 120 000 tonnes de pétrole en 1967 a causé un véritable séisme. Et plus récemment, «Exxon Valdez» qui a échoué en Alaska en mars 1995, et coulé une grande partie de sa cargaison de pétrole dans un environnement très vulnérable.

Aussi les grandes catastrophes qui ont frappé le transport de passagers - et particulièrement les ferries, ont aussi provoqué des grands changements en droit maritime. Le 14. avril 1912 le « Titanic » a coulé en Atlantique avec 1500 morts. En janvier 1914, le premier « International Convention for the Safety of Live At Sea (SOLAS) » était adopté<sup>2</sup>.

#### 1.3 Le transport maritime

Les règles et lois concernant de transport maritime ne sont pas une nouvelle invention. Déjà pendant la période de Phéniciens on a trouvé des premières lois - la nuisance de «droit maritime» Et comme le transport maritime s'est développé, le droit maritime et le droit de la mer se sont

<sup>1</sup> Farthing "International Shipping", 1997. p. 1

développes aussi. Aujourd'hui le droit marchand et le droit du travail sont deux autres régimes de lois et règles qui se concernent des entreprises transport maritime.

Et le transport maritime s'est développé beaucoup. À la raison le grandissant commerce entre des pays, entre des continents, l'internationalisation et le développement des marchés en général, le transport maritime s'est grandement développé pendant le dernier siècle. Ça concerne les dimensionnes des navires, des types de cargaisons, «containérisation», et une spécialisation plus grand en général.

Dans une activité mondiale, avec des milliers de participants, avec des navires différents, avec des équipages différents, des graves accidents se passent aussi. Et comme les navires se sont grandissent, les conséquences des accidents ont été plus graves aussi. En ce qui concerne la perte de vies, et pour l'environnement. Avec **le grandissant de conséquences** après des ces catastrophes maritimes, le demande pour une réglementation plus stricte s'est s'accrue aussi. La conséquence a été un développement d'un régime juridique ayant de grandes conséquences pour le transport maritime. A savoir des changements locaux, régionaux et internationaux. Même si les changements développent des meilleures intentions, les conséquences peuvent de temps de temps être différents des buts fixés.

En le secteur transport maritime est une particularité le grand nombre des intervenants. Les armateurs, bien entendu, mais aussi les organisations d'affrèteurs, les entreprises de classement (Bureau Veritas), les entreprises d'assurance maritime, et bien d'autres encore. L'organisation et l'interaction entre ces acteurs sont totalement différentes par exemple pour le transport arien.

## 2 Le transport maritime

### 2.1 L'histoire

Le transport maritime aujourd'hui est extrêmement important pour le commerce international et fondamental pour les théories économiques. Le commerce international est dépendant le transport maritime, et de transport maritime est vulnérable pour des changements dans l'économie globale. Tous les évènements globaux comme un accident nucléaire en Russie ou un changement du prix du pétrole peuvent avoir un effet sur l'affrètement.

L'idée d'affrètement comme un facteur vital pour le développement de l'économie n'est pas nouveau. Déjà Adam Smith en son livre « The wealth of nations » (1776) a argumenté sur l'importance de la dimension du marché pour le développement économique<sup>3</sup>.

<sup>2</sup> <http://www.mofa.go.jp/policy/maritime/safety/pollution.html> 19/03/02 page 1/2

<sup>3</sup> Martin Stopford 1997, Marine Economics, p. 3.

Une petite ville sans accès à un marché ne peut pas se développer suffisamment en raison du manque de spécialisation et du développement de une grande efficacité. D'affrètement est l'instrument pour agrandir la marche, et le transport maritime n'est pas onéreux, et très efficace en comparaison avec d'autres méthodes de transport. Adam Smith a fait une comparaison entre un wagon et un navire. Entre Londres et Edinbourg, un wagon avec six bœufs et deux hommes peut transporter 4 tonnes de cargaison en six semaines. Un navire avec une équipe de six à huit hommes peut transporter deux cents tonnes en la même période. Même si cet exemple daté de deux cents ans, la comparaison entre le transport maritime et les autres moyens de transport est la même aujourd'hui.

## 2.2 Développement

Le berceau de la transport maritime en La Méditerranée est

La première illustration de un "navire", a été trouvé dans un tombeau égyptien datant de 3100 AC<sup>4</sup>. Pendant quelques millénaires le transport maritime s'est concentré dans les anciennes cultures du Moyen Orient, comme le Golfe Arabique, en Égypte et autour du Tigre et d'Euphrate (Mésopotamie). Autour 2000 AC Phénique s'est développé comme un centre maritime en Méditerranée est. Même si l'Égypte et la Syrie étaient plus grand, le Phénique aient une influence très fort sur le commerce, et il avait vraiment le command sur la mer pendant cette époque. Il était possible pour les phéniques de contrôler tous les commerces et les liens entre la Syrie et l'Égypte et les autres pays non accessibles par les caravanes<sup>5</sup>.

Un mouvement continuuel d'est en ouest ?

Comme les cultures se sont développées, et les centres économiques se sont déplacés, aussi le transport maritime s'est déplacé. Après les anciennes cultures du Moyen-Orient il y avait les cultures de la Méditerranée, suivies de Europe, et plus tard, l'Amérique du Nord, et aujourd'hui l'Asie avec des liens très importants avec le Moyen-Orient pour le transport du pétrole. On peut dire que « la boucle est bouclée ».

Comme le transport maritime s'est déplacé, de plus en plus pays se trouvent impliqués. Mais jusqu'à la fin l'époque des colonies, le transport maritime a été dominé par les pays « développés », c'est à dire les pays européens et les États Unis. Aujourd'hui, avec le « tigre asiatique », avec et la globalisation de production et l'économie mondial, aussi le transport maritime est plus et plus concentre dans les pays asiatiques.

---

<sup>4</sup> Martin Stopford 1997, Marine Economics, p. 3.

<sup>5</sup> Lindsay (1874) Vol 1, p. 4

### 2.3 Transport du pétrole

La production et le commerce du pétrole brut ont commencé en 1859 quand Colonel Edwin Drake a trouvé du pétrole en Pennsylvanie, États-Unis<sup>6</sup>.

La première cargaison a eu lieu en 1861 avec le brick « Elisabeth Watts », 224 tonnes, qui a chargé le pétrole en barriques à destination de Londres. Le pétrole avait déjà la réputation d'être dangereux, et il était impossible de trouver un équipage de volontaires. Le capitaine a trouvé nécessaire d'utiliser un "pressgang", et quand la première cargaison de pétrole est partie, il était avec une équipe ivre.

La vraie révolution du transport du pétrole a été l'agrandissement des navires. Pendant le dernier siècle la dimension moyenne est passée de 4,000 tonnes à 95,000 tonnes. Le pic, a été en 1980 avec le « Seawise Giant », un pétrolier de 555,843 dwt<sup>7</sup>.

### 2.4 Transport de passagers

On peut supposer que le premier « transport maritime » avait pour objectif le transport des personnes. Peut-être pour traverser un fleuve ou un lac, puis il a été utilisé pour la pêche, le transport de matériel, le transport des troupes. Le transport des passagers s'est développé avec la colonisation et la grande émigration vers Amérique du Nord. Comme le transport aérien s'est développé après la première guerre mondiale, le transport maritime des passagers s'est amoindri. Aujourd'hui le plus important transport de personnes se trouve avec les ferries. On a aussi un important secteur touristique avec croisières, en particulier sur le marché américain.

Au cours des 20 dernières années il est aussi développé le transport avec des « fast-ferries » et les catamarans. Ce transport existe tant national qu'international. Il est en particulier important en Europe Nord entre la Suède, la Norvège et le Danemark, et entre les pays de la Méditerranée de Nord (la Grèce, l'Italie). Mais le transport maritime de passagers est aussi important dans les pays asiatiques.

## Transport Maritime aujourd'hui

---

<sup>6</sup> Martin Stopford 1997, Marine Economics p. 303

<sup>7</sup> H. Clarkson & Co., Tanker register (donne une liste dessus les navires de pétrole).

Au 31 décembre 1995 43.802

navires étaient enregistrés, au total 718 million DWT ou 465 millions GT. L'âge moyen des navires était de 18 ans<sup>8</sup>.

Comme on le voit sur figure 1, il y a une très grande diversité entre les différents types de navires.

Concernant les grandes catastrophes, les tankers de pétrole et de produits chimiques sont les plus importants concernant protection d'environnement.

Même des croisières, des ferries, des « fast ferries » et des catamarans en raison des

possibilités de perte de vies. En le même temps le transport de pétrole est le plus important du point de vue stratégique. Le pétrole est la source d'énergie la plus importante, et sans l'énergie de pétrole la plupart de pays ne peuvent fonctionner.

Mais pour mieux comprendre l'importance de la mer comme moyen de transport, on ne doit pas oublier le transport en vrac qui est très important pour l'industrie (des minéraux comme fer, bauxite) et pour la nourriture, comme le transport des grains (froment) par exemple.

La vraie révolution dans le transport maritime se trouve avec le transport de containers. Il s'appelle aussi «le transport de ligne», parce qu'il y a normalement une route fixée avec des navires qui arrivent et partent des ports différents après un plan fixé. Le transport containerisé est peut-être la raison la plus importante pour le développement d'un marché vraiment international des dernières dizaines années. Avec la containerisation le lieu de production peut être totalement différent du lieu du marché car on a les moyens pour transport.

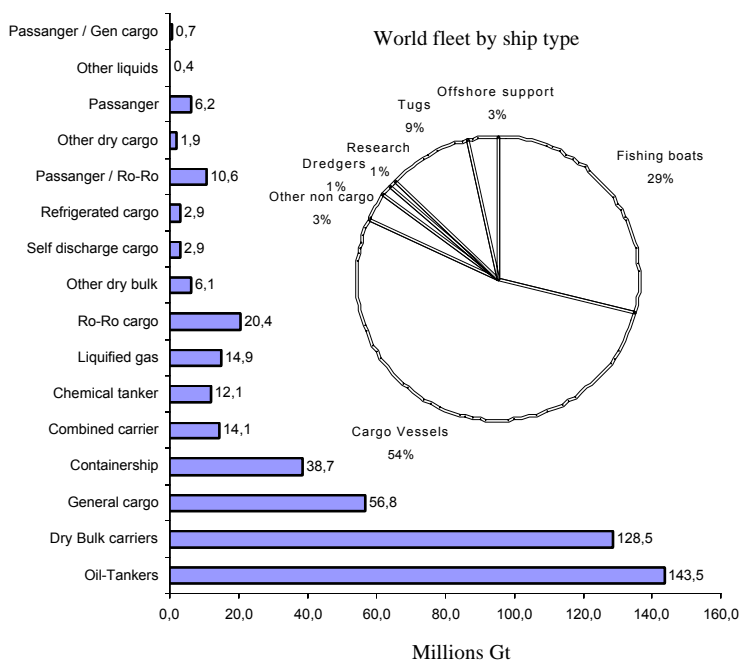


Figure 1 Types de navires – 31 Decembre 1995  
Source : Lloyd's Register of Shipping "World Fleet Statistics"

<sup>8</sup> Lloyd's Register of Shipping "World Fleet Statistics"

### 3 Les acteurs de l'industrie maritime (direct ou indirect)

#### 3.1 Développement

Depuis les temps anciens, il existait des communautés d'intérêts participant aux affaires maritimes, au début de façon informelle. Au cours des dernières dizaines du 17. siècle quand ils se sont plus formalisés et structurés.<sup>9</sup>. Il a commencé avec une association informelle pour assurance de bateaux à Londres. En 1764 on a établi le premier registre de navires, le « Livre Vert », qui a contenu les renseignements sur 15 000 navires. En 1834 le très connu Loyds Register of British & Foreign Shipping a été établi. Comme le transport maritime s'est développé, les organisations pour les acteurs individuels se sont développées aussi.

#### 3.2 Les armateurs

Aussi aujourd'hui on peut trouver des armateurs qui sont capitaine sur leur navire, et quelquefois aussi le marchand, mais moins courant pendant les siècles derniers. Aujourd'hui l'armateur normalement a un bureau où il contrôle un ou plusieurs navires ou pour les plus grands, une flotte de navires, et même s'il existe des entreprises d'armateurs privés aujourd'hui, elles sont plus souvent des sociétés anonymes (s.a), et néanmoins elles sont toujours très dépendantes des sociétés financières. Donc, un facteur important pour le développement de l'affrètement a été la distance grandissante entre l'équipe à bord, et les propriétaires sur terre. Avec le « internationalisation » des équipes, cette tendance a augmenté.

De plus on peut dire qu'avec ce développement on a perdu l'ancien lien très fort entre l'armateur, les navires, la tradition, la fierté de la profession. Bien sûr, les entreprises familiales existent toujours, mais elles sont de plus en plus remplacées par des sociétés anonymes (S.A) qui ont la responsabilité du profit pour les actionnaires.

Un autre facteur sérieux a été la segmentation des entreprises maritimes, avec une entreprise de propriétaire des navires, une d'opérateur, et une pour l'administration d'équipage. De cette manière, on a trouvé une solution pour minimiser le risque de perte financière en cas d'accident ou autres problèmes. Mais, il n'y avait pas seulement des entreprises moins sérieuses qui ont trouvé cette solution comme nécessaire. C'est un moyen dans une compétition très dure.

Pour obtenir une coordination entre les armateurs, ils ont établi des organisations d'intérêts, tant nationales qu'internationales. Ils sont nombreux, mais comme les internationales plus importantes concernant la sécurité de la mer et pour la protection de l'environnement sont International

---

<sup>9</sup> Martin Stopford, Maritime Economics (1997), p. 424

*Chamber of Shipping (ICS), European Community Shipowners' Association (ECSA), International Association of Independent Tanker Owners (INTERTANCO).*

### 3.3 Des expéditeurs

Comme une réponse d'organisation entre les armateurs, les expéditeurs aussi se sont organisés. Ces associations sont importantes pour les négociations concernant les tarifs de fret, et l'organisation de commerce international. Donc, les expéditeurs travaillent normalement vers **UE**, WTO etc. concernant les questions de commerce.

### 3.4 Des entreprises d'assurance maritime

Des navires et de cargaisons qui les transportent représentent une grande valeur. Des entreprises d'assurance maritime jouent un rôle très important pour réduire le risque et les pertes des navires et de leur cargaison.

Comme la responsabilité économique s'est élevée dramatiquement les dernières années, en particulier pour les accidents des ferries avec pertes de vie et pour des pétroliers et pour le nettoyage après les accidents, des entreprises d'assurance maritime jouent un rôle très actif aujourd'hui. Ce n'est pas seulement pour les questions après des accidents ou des questions concernant le standard technique pour les navires, mais tous les aspects concernant les armateurs, l'organisation interne, l'utilisation des standards internationaux etc.

Les armateurs se sont organisés en "clubs" pour une protection mutuelle contre les demandes exceptionnelles. Ce sont les "Protection and Indemnity Clubs" (P&I Clubs). C'est un système ancien qui s'est développé en même temps que Lloyds au 17. siècle. Les conseils d'administration sont composés de directeurs et de ses membres (les armateurs). Les clubs sont indépendants, mais en raison des demandes extraordinaires de temps en temps, les clubs indépendants se sont organisés aussi, en le soi-disant « International Group »<sup>10</sup>. Le «Group International » représente des Clubs P&I face aux États, l'OMI, et les autres organisations intergouvernementales.

### 3.5 Des entreprises de classification (Bureau Veritas, Loyds etc)

La première entreprise de classification était Lloyd's Register. Les entreprises de classification établissent et maintiennent des standards de construction, de sécurité et de sûreté pour tous types de navires et autres constructions. La procédure de classification commence avec la construction du navire, et pendant toute la vie il est nécessaire avec « re-classification » pour maintenir « une

<sup>10</sup> <http://www.ukpandi.com/2about.html>12/03/02

classification ». Pour obtenir une assurance pour un navire ou une construction maritime, la classification est absolument indispensable.

En raison des incidents maritimes graves des dernières années, il y avait une discussion concernant la qualité du travail des sociétés de classification. C'est sans aucun doute que quelques armateurs changent leur entreprise de classification lorsque leurs bateaux vieillissent. C'est une indication qu'il est plus facile d'obtenir une « reclassification » de certaines entreprises plutôt que d'autres.

Pour cette raison les entreprises de classification ont établi «International Association of Classification Societies» (IACS). Le secrétariat de IACS était établi en 1992, et il a un statut d'observateur à OMI, quelque chose qui est rare pour les organisations non-gouvernementales, mais qui donne une idée de leur importance pour le développement des réglementations maritimes. Des entreprises de classification ont été protégées contre la responsabilité après les accidents maritimes (et autres), mais ceci peut changer afin d'appuyer sur leur responsabilité.

### 3.6 Des propriétaires du cargaison

Normalement les propriétaires de cargaison opèrent individuellement vers les expéditeurs. Mais concernant le transport de pétrole, les consortiums pétroliers se sont organisés en «Oil Companies Marine Forum» (OCIMF). Le but est de présenter l'opinion des pétroliers face aux états et aux organisations intergouvernementales<sup>11</sup>.

On peut aussi mentionner qu'elles n'attirent pas l'attention des incidents maritimes qui mêlent leur pétrole (cargaison). Donc quelques-uns ont leur propre système pour contrôler et s'assurer que les bateaux qu'ils affrètent ont un standard minimum.

### 3.7 Les États

Avec le développement du transport maritime, le nombre de pays concernés et ayant un intérêt au transport maritime s'est amplifié dramatiquement, et en particulier après la deuxième guerre mondiale. La fonction de l'Etat dans les enjeux de transport maritime peut se classer en trois catégories :

- L'état côtier
- L'état de pavillon
- L'état de commerce

---

<sup>11</sup> Farthing, International Shipping, (1997), P. 52

En plus, l'état côtier a aussi un rôle militaire maritime, plus ou moins développé. Mais la stratégie militaire maritime veut normalement influencer sur les autres secteurs, de la politique générale et leur vue du droit international concernant la mer.

Le problème majeur pour la plupart des états est de trouver une politique globale concernant la mer et son utilisation. Car trop d'acteurs avec trop d'opinions et intérêts différents existent.

L'état côtier

Ce sont les états avec une frontière côtière, normalement navigable, mais pour les questions d'environnement et de pollution n'ont pas d'importance.

Selon le droit de mer aujourd'hui (UNCLOS III) il y a trois zones importantes pour l'état côtier ;

#### ❖ **La mer territoriale**

- Normalement 12 miles nautiques, mais il y a des grandes variations entre 4 miles nautiques et 200 miles nautiques.

#### ❖ **Une zone contiguë**

- Normalement 12 – 24 miles nautiques de la côte.

#### ❖ **Une Zone Économique Exclusive (ZEE)**

- Normalement de 200 miles nautiques de la côte, mais il y a aussi des pays qui réclament plus, et il y a des pays ou régions où il n'y a pas de zones économiques exclusives.

#### **L'infrastructure côtière**

Dans les eaux territoriales des codes nationaux régulent toutes les activités comme sur terre.

L'état a le droit de maintenir les règles nationales avec des moyens disponibles, et les navires qui veulent opérer dans les eaux territoriales doivent suivre les règles nationales.

Des pays différents prennent leur responsabilité des façons différentes comme état côtier. Pour un pays développé on a normalement une infrastructure très lourde pour utiliser effectivement le transport maritime. Des navires qui arrivent veulent normalement affronter un système pour notifier leur arrivée, des pilotes (pilotes côtiers, pilotes de port). Une infrastructure pour la navigation en sûreté (des feux, des cartes de navigation, des systèmes électroniques de navigation, des passages dragués) est aussi nécessaire. Pendant la navigation, on rencontre des autres navires de type différent, on doit peut-être attendre en dehors du port. Il y a finalement des ports, avec un capitaine de port, des terminaux de chargements (avec des qualités très différentes), l'organisation de chargements ou de déchargement, Et les ports et aussi le lieu pour toutes les autres administrations maritimes qui peuvent aussi arriver, comme le « port state

*control* », une visite de l'entreprise de classe, de l'entreprise d'assurance maritime, et peut-être même le syndicat pour l'équipage ou un représentant de International Transport Fédération (ITF) concernant le tarif pour l'équipage. Après une telle visite, la tranquillité sur la mer est très bienvenue.

Puisque beaucoup d'incidents ont trouvé lieu sur les côtes, on peut se demander si la coordination est vraiment optimisée pour faciliter l'arrivée et le départ des navires. En particulier aujourd'hui avec des équipages internationaux, avec des navires qui ont le monde entier comme théâtre d'opération, cet aspect est très important.

Il y a beaucoup d'acteurs qui ont un intérêt en ce domaine, et la coordination peut être meilleure entre eux.

Pavillon d'état - pavillon de complaisance

The importance pavillon d'états de drapeau n'est pas une invention nouvelle. Déjà dans l'imperium romain, et dans les villes médiévales d'Italie il y avait une demande d'enregistrement. En Grand Bretagne, on peut trouver ces demandes dans les anciens codes de navigation des le 17<sup>ème</sup> et le 18<sup>ème</sup> siècles. Ces anciennes demandes avaient pour assurer le droit de prendre de cargaison pour l'état ou la ville concernant, et pour la protection militaire pendant des guerres. Mais le principe d'enregistrement des navires reste toujours le même mais peut-être dans une autre forme.

L'enregistrement et la nationalité du pavillon sont importants pour plusieurs raisons:

- Pour le droit effectif du navire et de l'équipage concernant la sécurité, l'environnement, d'amarinage, et la discipline à bord ?
- Protection diplomatique ou militaire ou questions de neutralité.
- Concernant le cabotage ou s'il y a des restrictions au droit de faire commerce.

### **La responsabilité pour l'état de pavillon**

Les principes pour la responsabilité pour l'état de pavillon, on trouve en La Convention de Genève (1958) de La Mer Libre, et plus tard renforcé en UNCLOS III (1982) :

- L'idée de Mer Libre doit être exercée d'après les principes des conventions internationales.
- Ils ont l'obligation d'exercer un contrôle efficace de la juridiction et contrôle sur leurs navires en ce qui concerne administration, technique et sociales.

### Des liens entre le navire et l'état de pavillon

C'est un principe ancien avec des liens réels entre les navires et l'état de pavillon. Aujourd'hui, avec des entreprises maritimes internationales, avec des pavillons de complaisance, avec des codes nationaux différents, c'est impossible de maintenir un système avec des liens réels. Des pays qui offrent des pavillons de complaisance ont des codes très divers, avec différentes réglementations concernant la représentation au pays, la taxation, et d'amarinage etc.

### Des pavillons de complaisance

Dans une industrie internationale avec le monde comme théâtre d'opération, avec une concurrence très dure, on essaye de trouver les meilleurs moyens pour faire du profit. Aujourd'hui les coûts dominants pour l'industrie maritime sont les salaires de l'équipage, et les coûts financiers, les taxes. Et les règles en ces domaines varient d'un pays à l'autre. Ces coûts différant énormément d'un pays à l'autre.

Le système des pavillons de complaisance ou « immatriculation ouverte » n'est pas une invention nouvelle. Il y eut beaucoup d'exemples par le passé. Déjà dans l'Empire Romain on a eu des navires qui ont battu pavillon étranger pour obtenir des privilèges. En l'histoire maritime plus moderne, il y avait des navires américains qui ont trouvé une solution pour éviter la prohibition, et ont enregistré en pavillon de complaisance pour pouvoir servir l'alcool à bord.

Mais après la deuxième guerre mondiale le motif majeur avait une raison économique, même s'il y avait d'autres raisons de temps de temps pour changer de pavillon. Par exemple pendant la Guerre du Golfe quand plusieurs navires ont changé leur pavillon au pavillon américain pour obtenir la protection de la navigation, même si on ne peut pas dire que Les États-Unis soit un pavillon de complaisance. Les pavillons de complaisance plus importants aujourd'hui sont Panama, Liberia, Chypre, Bahamas et Malte<sup>12</sup>. Il y a aussi des pays qui ont établi un « deuxième registre », comme la Norvège et le Danemark. Ces registres donnent les mêmes avantages que les pavillons de complaisance (taxation, liberté d'amarinage), et en même temps donnent les garanties de qualité de pavillon utilisé.

Il y a un scepticisme ouvert contre les pavillons de complaisance, et il y a eu des incidents graves avec des navires battant pavillon de complaisance. La plupart des pays avec des « immatriculation ouverte » n'ont pas l'infrastructure nécessaire pour s'assurer que les navires et les armateurs possèdent les standards nécessaires conformément aux règles internationales.

L'OMI a établi un sous-comité (« Flag State Implementation (FSI) ») pour aider les pays qui n'ont pas des moyens pour maintenir une administration et un contrôle suffisant sur les navires enregistrés.

Ce comité, combiné avec le « Port State Control » améliorera le niveau des les navires en général on espère.

L'état de commerce

Adam Smith en son livre « The wealth of nations » (1776) a argumenté pour l'importance de la mer dans le développement économique d'un pays. Ce n'est peut-être pas un hasard que les pays du G7 sont tous des pays côtiers. Et il y eut beaucoup de conflits et guerres pour s'assurer le contrôle de la mer ou l'accès à la mer.

Le problème pour des états de commerce est l'équilibre entre le droit à la compétition libre dans un marché global sans protection, comme WTO, UNCTAD et les autres organisations internationales proclament, et les intérêts des armateurs qui souvent ont une influence économique très forte, et aussi plus récemment le mouvement en faveur de la protection de l'environnement. C'est une balance avec des groupes et des intéresses très fortes, dans un enjeu global, avec un grand nombre des acteurs.

### 3.8 Les organisations intergouvernementales

IMO

Déjà en 1889 pendant la première Conférence Maritime Internationale on a essayé d'établir une commission internationale couvrant les questions maritimes<sup>13</sup>. Mais malgré plusieurs tentatives, ce était après la deuxième guerre mondiale avec la création de l'Organisation des Nations Unies (O.N.U.) on a fait quelque progrès.

Les états maritimes traditionnels, les gouvernements même lorsque les armateurs n'étaient pas prêts d'abandonner l'idée d'indépendance pour la navigation, et ne soutenaient pas du tout l'idée d'intervention des états dans la navigation. Mais après l'établissement de l'O.N.U. il y eut un changement d'attitude. Même s'on a désiré une organisation sans influence réelle, mais ressemblant plus à un club dédié de faire connaissance. En mars 1959, l'établissement officiel d'O.M.I a eu lieu. C'est la seule organisation sous l'O.N.U. avec un quartier général en Grande Bretagne. Peut-être un bon exemple de l'importance de Londres dans la société maritime international.

Aujourd'hui l'IMO compte 156 membres, et a la réputation d'être une organisation de l'O.N.U très efficace. On dit O.M.I. à trop de choses de faire, et n'ont pas de temps pour la politique. Le travail de l'OMI est décrit un peu plus loin.

UNCTAD

---

<sup>12</sup> Farthing, International Shipping, (1997), P. 188

*United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD)* a été établi en 1964. Son but était d'établir la reconnaissance des problèmes des pays en voie de développement pour obtenir des résultats réels dans la concurrence avec les pays développés. Après la deuxième guerre mondiale, il y eut des changements dramatiques dans la situation politique et économique (le bloc soviétique, libération des colonies). Ces changements politiques et économiques ont bien entendu eu une influence sur l'état de l'industrie du transport maritime. Et le UNCTAD était la première organisation intergouvernementale qui a essayé d'influencer l'aspect économique et commercial du transport maritime<sup>14</sup>. Le résultat était une tension très vive entre d'armement traditionnel dans les pays occidentaux et d'armement dans les pays en voie de développement. Les pays en voie de développement, en général soutenu du bloc soviétique souhaitaient un système de protectionnisme pour leur armement. Mais la tension entre les pays occidentaux et les pays en voie de développement a changé dans les années des 80 et le début des années 90 puisqu'il s'est développé une reconnaissance générale aux avantages du commerce libéral, et de là aussi un système de transport maritime libéral.

Comme l'influence de l'UNCTAD était diminuée, deux autres organes de commerce internationales sont développés, GATT (General Agreement on Tariffs and Trade), et plus tard, WTO (World Trade Organisation).

WTO

Le GATT a fonctionné comme une série de négociations multilatérales commerciales pendant 50 ans. WTO était établi en 1995, et est l'institution fondamentale pour le commerce international. Pour le transport maritime, WTO a une grande importance avec des principes généraux qui accentuent le commerce sans discrimination, prévisibilité, compétition juste.

EEC

Le traité de Rome eut aussi pour but une coordination des membres de l'EEC de coordonner une politique commune concernant le transport. À aujourd'hui il y a principalement des relations vers les pays hors zone EEC et l'aspect de commerce libre on s'est concentré.

OECD

L'OECD est une organisation pour des pays développés, et il concerne les questions du commerce.

Des syndicats

---

<sup>13</sup> Farthing, *International Shipping*, (1997), P. 70

<sup>14</sup> Farthing, *International Shipping*, (1997), P. 74

L'intérêt pour des équipages des navires est assez récent. Des histoires sur les conditions de vie à bord des anciens navires sont tragiques, et le travail de capitaine Plimsoll a été pour sauver la vie des marins. Quelques années après capitaine Plimsoll, le prédécesseur à l'International Transport Federation (ITF) a été établi en 1896.

### ***International Labour Organisation (ILO)***

L'ILO a été établi en 1919. Il se concentre en général sur les questions de sécurité sociale pour les travailleurs. Les conditions de travail des marins, et les problèmes maritimes sont traités dans une manière différente des autres.

### ***International Transport Federation (ITF)***

Le ITF a fait un travail important, mais de temps de temps discutable pour les marins.

L'organisation a été établie comme une association entre les organisations nationales pour des travailleurs du secteur du transport en Grande-Bretagne, Belgique, Suède, Pays-Bas, France et les États-Unis. Aujourd'hui c'est une organisation très importante comportant de 400 syndicats de travailleurs émanant d'environ 100 pays différents<sup>15</sup>. Le ITF a essayé de forcer des armateurs de faire un contrat pour les équipages avec un salaire, et des avantages sociaux minimums. Des armateurs qui ont refusé de faire des contrats au risque d'affronter un blocus.

Comité Maritime International (CMI)

Cette société est une des plus anciennes associations maritimes internationales, fondée déjà en 1897. Son but a été et reste le développement d'un droit maritime commun international. Avant l'établissement de l'OMI et sa fonction en droit maritime, le CMI était la seule société internationale pour l'harmonisation du droit maritime international. En raison de sa connaissance du droit international et une réputation « d'excellence », le CMI a aussi aujourd'hui un rôle important dans les changements des lois maritimes internationales et les conventions internationales.

## **4 Les réglementations maritimes**

### **4.1 Introduction**

Les armateurs, comme tous les marchands n'aiment pas les lois et règles. Ils pensent que les règles empêchent leur droit légitime d'exercer une concurrence réelle, et bien sûr de réduire leur profit. Déjà Capitaine Plimsoll a fait cette expérience pendant sa campagne contre "les plimsolls" ou bateaux cercueil. Il y avait une opposition des armateurs anglais car les changements ont pu changer les conditions de concurrence entre les armateurs étrangers, même en les ports anglais.

Le même problème existe aujourd'hui. Les armateurs n'aiment pas des régulations qui peuvent changer le marché en votre défaveur.

Mais les changements des règles maritimes se sont développés pour multiples des raisons. Les catastrophes maritimes ont mis l'accent sur la sécurité des bateaux, des équipages, et la protection de l'environnement.

On peut discuter s'il y est vraiment nécessaire de séparer le droit de la mer, droit maritime, droit du travail etc. Mais pour éclairer la diversité du régime juridique, on a choisi de faire une telle séparation.

## 4.2 Le régime juridique maritime

### Développement

Parts du droit maritime privé moderne découlent en partie des l'anciens droit Phonique. Les différentes cultures de la Méditerranée ont au cours de l'histoire influencé très fortement le développement du droit de la mer. Le premier code maritime complet origine de l'île du Rhodes (Grèce). Déjà dans ce code on a trouve le problème entre le commerce maritime domestique, et le commerce maritime étranger. Au cours de l'histoire on peut toujours trouver des exemples de protectionnisme pour l'activité maritime propre, et imposer les restrictions sur les autres. Plus tard on trouve aussi en France un code très important – « Le livre Noir » de l'île d'Oléron que contenu les codes de douane de l'île d'Oléron, mais aussi des règles pour administration des codes maritimes<sup>16</sup>.

Avec les grands voyages d'exploration on a aussi essaye de limiter l'accès aux espaces maritimes. Il y avait le Portugal et l'Espagne qui avec un décret papal (pape Alexandre VI en 1493) ont porté une demande pour tout d'utilisation de nouveaux territoires, la mer inclue (mare clausum). Bien entendu, une telle demande n'était pas acceptés par les autres puissances maritimes important comme la France et l'Angleterre. Mais il y avait un philosophe et avocat hollandais qui a disputé le principe de mare clausum. En 1609 Grotius en sa publication mare liberum a dit que l'aucun pays ne peut monopoliser le contrôle par-delà les océans à cause de son immensité et son manque de stabilité et a réparé limites.

### Droit de la mer

Le droit de la mer concerne les relations entre les états, la responsabilité des états de pavillons, des codes pour les frontières territoriales, les zones économiques, les codes pour l'exploration de la mer. Les conventions les plus import sont les « United Nation Convention Of Law of the

---

<sup>15</sup> Farthing, International Shipping, (1997), P. 47

*Sea* » (UNCLOS) I (1958), II (1970) et en final III (1982). UNCLOS III (Convention de Montego Bay) a pris effet en 1994 après la ratification par 60 nations<sup>17</sup>. On peut comprendre le problème de trouver un accord quand on sait qu'il y avait plus que 150 États participants pendant la dernière conférence<sup>18</sup>. Même si cela a duré plus que dix ans avant la ratification, la convention de Montego Bay a été utilisée comme une référence pour le développement concernant droit de la mer.

Le travail avec UNCLOS III reflète bien le problème de trouver un accord entre les acteurs différents de l'enjeu maritime. Il y avait 165 États participants, 26 organisations internationales, de multiples organisations non-gouvernementales (O.N.G)<sup>19</sup>, et les discussions ont duré 9 ans (1973 – 1982).

Droit maritime

Il concerne en général les codes pour les utilisateurs de la mer, les codes de la navigation, les codes pour des standards techniques, le droit privé pour les acteurs maritimes. Aujourd'hui c'est l'OMI qui est l'acteur le plus important pour le développement des codes concernant l'espace maritime. Les plus connues sont ; « SOLAS (Safety Of Lives At Sea) » de 1974, « International Regulations for Preventing Collision at Sea » de 1972, « MARPOL (Maritime Pollution), de 1973, « STCW (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers )» de 1978, et bien d'autres encore. Voir annex <sup>i</sup> pour détails.

Il y avait une critique contre l'OMI en raison des retards pour effectuer les changements nécessaires après les graves incidents maritimes. Mais comme il s'agit d'une organisation intergouvernementale avec 154 membres, les décisions n'ont pas été faciles. Mais il y avait un progrès, et pour les conventions de SOLAS et MARPOL on a maintenant des possibilités pour procéder à des changements plus rapides.

Mais des changements dans les règles et conventions ne sont pas sans conséquences. Les nouvelles procédures plus rapides ont mené à une véritable avalanche de règles nouvelles. Et l'implémentation des nouvelles demandes, même s'il y a des changements concernant des problèmes techniques, organisationnel ou de personnel, ils sont coûteux.

Droit de protection de l'environnement

---

<sup>16</sup> Farthing, International Shipping, (1997), P. 4

<sup>17</sup> UNCLOS III s'appelle Convention de Montego Bay après le lieu de la conférence finale.

<sup>18</sup> C'est 151 États côtiers au total en O.N.U

<sup>19</sup> Patrick Dailler, Droit International Public (1994), p. 1051

Pendant des siècles la mer a été utilisée comme une poubelle. Mais déjà en 1928 un journal américain a exprimé le souci de la pollution par le pétrole<sup>20</sup>. Mais à cette époque il n'avait pas le grand intérêt pour les questions concernant l'environnement. En 1954 la Grande Bretagne a organisé une conférence concernant la pollution des mers, et le résultat a été le Oil Pollution Convention (OILPOL). En 1962, OMI a organisé une nouvelle conférence pour améliorer OILPOL. Mais en 1967, Torrey Canyon a avarié du sud ouest de l'Angleterre. Torrey Canyon a créé un choc pour l'industrie maritime, et pour les états côtiers. Plusieurs années après Torrey Canyon il y avait une activité internationale intensive pour essayer d'éviter des grandes catastrophes avec la pollution très grave. Comme l'histoire a démontré-nous, le résultat a été maigre.

Mais les conventions internationales ne concernent pas seulement la pollution occasionnée des navires, mais aussi des régulations concernant eau de lest, le « **peinture contre encrassement** » et autres causes de pollution.

Comme les mouvements pour l'environnement comme "Greenpeace" et "World Watch", et l'opinion générale ont été plus fort, l'attention du régime juridique sur environnement s'a été renforcé, aussi pour l'environnement maritime et des incidents avec pollution de pétrole. Dans la société internationale, l'OMI a mené ce travail, avec un accord général. Mais après d'autres incidents très graves, avec beaucoup de pollution sur les côtés, les états ont trouvé nécessaire d'avenir des régulations particulière et renforcé. Le plus connu est l'US Oil Pollution Act (1990)<sup>21</sup>.

## **5 Des régulations concernant de l'espace maritime et les changements**

### **5.1 Introduction**

Après la dernière guerre mondiale, avec le volume croissant du transport maritime, avec l'intérêt croissant d'intérêt pour la protection de l'environnement, et avec des règles internationales de plus en plus nombreuses, des circonstances pour le transport maritime ont beaucoup changé. Et sans doute, des plusieurs changements ont été introduits contre la volonté des armateurs.

Mais il y avait aussi des périodes où la société des armateurs a compris le risque pour de perdre crédibilité générale en raison de manque de discipline de soi.

---

<sup>20</sup> <http://www.shipbuilding-and-repair.com/maritime-policies.pdf> 21/03/02

## 5.2 Un changement à raison des grandes catastrophes maritimes récentes

Comme l'inquiétude générale pour les questions écologiques grandissait, surtout dans la partie développée du monde, les accidents graves qui impliquent de pétroliers ont continué à arriver. Ceci n'a pas été accepté par l'opinion publique, et les demandes des actions ont été élevées sur tous niveaux. En même temps plusieurs accidents graves bacs de passager qui impliquent sont arrivés, la perte qui implique de beaucoup de vies. Si l'industrie maritime était sous pression lourd pour les changements. Annexe <sup>ii</sup> montre une tendance entre les accidents et le développement de nouveau règlements.

## 5.3 Demande pour réaction après des grandes catastrophes

Après l'accident avec le "Torrey Canyon" en 1967 sud de d'Angleterre, beaucoup de conventions internationales ont été développées par l'IMO. Mais les accidents ont continué à arriver. Ceci était dans les premières années soixante-dix avec une croissance extraordinaire dans la circulation maritime, aussi y compris le transport de pétrole. Le problème était aussi que le principal international corps impliqué dans ce travail, comme l'I.M.O. a travaillé lentement, et l'allure dans implémentation de nouveau conventions, et surtout appliquer les pars les états de pavilion a pris long temps.

Comme les accidents ont continué à arriver en dépit de tous efforts par la communauté internationale pour exécuter de nouvelles conventions, une demande pour les actions locales haussées. Le public n'a pas accepté les retards dans l'international travail, et voulu plus efficaces et rapides réactions. Si en dépit de l'accord général de l'importance d'accord international, nous avons vu beaucoup de changements importants dans la loi maritime sur le niveau national. Mais beaucoup de ces changements aussi ont été renfermé dans le système d'international maritime loi. À surtout le travail fait par EU sur le niveau local a été très important pour les changements plus tard internationaux.

Des changements internationaux

### **La convention d'intervention**

En 1969 OMI a développé la convention d'intervention, qui permet un pays d'intervenir avec un navire que peut causer un accident maritime avec la possibilité pour de pollution grave. Ce n'est pas accidentel peut-être que la convention est arrivée deux ans après l'accident avec «Torrey

---

<sup>21</sup> <http://www.comitemaritime.org/rules/rulesoil.html> 12/03/02

Canyon » (1967). L'usage de cette convention est plus rare, mais est sans doute une mesure un état de coastal peut utiliser dans un cas urgent.

### **Port state control**

Le principe général avec la responsabilité finale pour leurs bateaux reste avec l'état de pavilion est déclaré dans toutes conventions internationales, et il n'y a jamais eu quelque vraie discussion de ce principe. Mais il a été reconnu que pas tous états de drapeau peuvent conformer entièrement avec ce principe. Si le contrôle d'état de port a été exécuté. Ceci n'est pas un nouveau concept, mais est déposé dans beaucoup de conventions internationales.

Le premier régional contrôle d'état de port a été exécuté par de convention de Paris (Paris MoU)<sup>22</sup> dans 1982, couverture toute Europe. Ceci signifie que les états européens ont exécuté un système commun pour le contrôle de bateaux qui visitent leurs ports. Le contrôle d'état de port est efficace dans la façon que les armateurs font face à pas un pays seul, mais une région entière. Si le commerce devrait être fait dans cette région, on doit adopter aux normes internationales.

Aujourd'hui il est 8 régions couvertes par contrôle d'état de port qui est déclare:

- Europe (Paris MoU - 1982)
- American Latin et sud (Chile 1992)
- Asian et Pacific Rim (Tokyo 1993)
- Mediterranean (Malta 1997)
- Ocean Indian (Pretoria 1998)
- African ouest et central (Nigeria 1999)
- Mer Noir (Turquie 2000)

Il est aussi sous le développement un contrôle d'état de port couverture de région qui déclare le golfe d'Arabie. Un premier plan d'un MoU a été signé dans 1999<sup>23</sup>.

Des changements juridiques locaux

Comme l'opinion commune a été que l'international corps travaille lent, plusieurs nations ou groupe de nations a exécuté leur propre local changement juridique pour améliorer leurs normes de sûreté. Pendant les années dernières, l'EEU a fait un important travail dans ce domaine, et aussi internationale reconnaissance.

### **L'EEU**

Puisque 1983 l'EEU a travaillé ensemble pour augmenter la sûreté en mer pour leurs états de membre, comme a déposé dans le document "règle d'action de commun pour les mers sûres"<sup>24</sup>. L'EEU a été actif dans l'O.M.I., tant d'états individuels, que plus dernièrement comme un bloc

<sup>22</sup> <http://www.parismou.org/>

<sup>23</sup> [http://www.tukishpilot.org/documents/oya\\_ozcayir\\_flag\\_of\\_convinience.html](http://www.tukishpilot.org/documents/oya_ozcayir_flag_of_convinience.html)

d'états afin d'appliquer leurs arguments pour les améliorations. Surtout après l'accident avec Erika dans décembre 1999, l'EEU a travaillé très efficace afin d'appliquer les règlements d'existant, et aussi invoquer quelque nouvelle une.

L'accident avec "Erika" montré la société maritime sans raisonnable doute qui les règles existant ne fonctionné pas, ou plus précis, les n'étaient pas renforcé. Erika était un bateau avec les bonnes normes, avait passé la classification, a eu un équipage compétent. Mais elle ne pourrait pas tenir le vrai mauvais temps dans l'Atlantique mer. Et un des savoirs après Erika et beaucoup de autres accidents sont l'importance de l'âge des bateaux. L'âge n'est pas tout, mais il est un facteur d'importance. Donc un des but principal pour l'EEU a été de réduire l'âge de bateaux. Et dans leur nouveau règlements, l'EEU a adopté une demande plus rapide pour les bateaux de coque doubles que l'OMI a adoptés. Mais l'EEU a adopté des définitions pareilles pour les normes de sûreté comme l'OMI par opposition à Etats-Unis qui a d'autres définitions que l'O.M.I. et de même que les autres chronologies pour la demande de coque double.

Comme la région de l'EEU et leurs pays de membres sont très pour l'internationale expédition, n'importe quels changements dans leurs règlements feront bien sûr près de observé. Et les changements en ce qui concerne nouvelles normes techniques, et en plus le demande pour double coque de l'EEU ont provoqué un brûlant discussion international. Mais comme l'EEU a discuté ces changements internationaux, et l'O.M.I. aussi a pris des mesures maintenant pour appliquer la demande pour la coque de double plus tôt, cette discussion a affaibli. Il semble comme les changements dans règlements maritimes sont beaucoup plus accepté aussi longtemps qu'ils sont internationaux, et de cette façon donne tout impliqué pareille influence en ce qui concerne compétition dans un marché vrai international.

Mais il est un vrai danger qui les changements hors de l'international travail dans l'O.M.I, et sans internationale reconnaissance et accepte peut mener aux autres séries locales de règlements maritimes. Si les états différents voient que l'EEU exécute des règlements qui changent le concurrence dans leur disfaveur, ils peuvent répondre à avec leurs propres séries de règlements.

### **Estonia**

Après le naufrage de la ferry "Estonia" en 1994, OMI a fait quelques changement en la convention de SOLAS. En même temps les pays Nordiques ont développé une convention

---

<sup>24</sup> Henrik Ringbom, Current Marine Environmental Issues and the International Tribunal for the law of the sea (2001), p. 265-290

(l'accord de Stockholm) qui demander qui les navires de passager type RoRo (Roll on Roll Off) qui veut opérer en le Nordique doit être capable de rester à flot même avec un pont inondé<sup>25</sup>.

### **US Anti Pollution Act**

Dans 1989 "Exxon Valdes" a mis à terre dans le Son de William de Prince. Une année plus tard Etats-Unis ont exécuté leur "Acte de Anti Pollution". Cette série de règles a été débattée fort international. Tant de la façon ils ont été exécuté (pas débat avec leur est échangeant partenaires), qu'ils ont adopté un nouveau jeu de définitions en ce qui concerne technique normes et responsabilité en cas d'émission de pétrole. Telles nouvelles définitions différentes de quel est internationalement reconnu peuvent créer un problème sérieux dans le tribunal après un accident. Mais, néanmoins, le "US Anti Pollution Act" a aussi aidé la façon pour les changements internationaux.

## **6 Conséquences pour le transport maritime**

Les changements dans lois et règlements internationaux ont bien sûr a eu un fort influence sur l'internationale expédition. Ceci change, surtout à propos d'équipage et entraînement et normes techniques ne sont pas gratuites. Ils doivent être payés par des armateurs. En plus, il y a eu une condamnation internationale de subsides d'état à leur navigation. Si, dans un marché international, avec une compétition très forte, il peut être difficile de financer l'amélioration exigée.

Dans l'international marché, il toujours sera difficile imposer toutes règles et lois sur tout le monde dans pareille façon. Il toujours sera quelqu'un qui profite des trous dans les règlements, ou seulement à peine adopter aux normes prescrites. Et ces différences créent des possibilités pour gagner de parties du marché, et de cette façon obtenir un gain financier.

### **6.1 Le transport maritime et la concurrence internationale**

Les changements internationaux, les changes économiques, les régulations, et en particulier les changes concernant la containérisation ont eu une influence très grave pour le transport maritime européen. Le service de conférence en général réglementé de quelques entreprises lourdes européen n'existe presque pas aujourd'hui, et le marché est contrôlé de la compétition asiatique. Il y avait nécessaire de réduire les coûts pour les armateurs, et les moyens naturels avaient les « pavillon de complaisance », les équipages des pays moins coûteux. Pendant le période 1980 à 1990 les marines marchands européens se sont diminué de 30% à 14% (tonnage mondial). En le

---

<sup>25</sup> Farthing, International Shipping, (1997), P. 206

même période le nombre des marines se sont diminué de 300 000 à 15 000 !!<sup>26</sup> Une réduction de 95% en 10 ans.

#### 6.1.1 Les conséquences financières

Comme les armateurs différents exécutent les lois et règlements dans une manière différente, aussi les conséquences financières peuvent avoir une grande variété. Pour les armateurs qui sont basé et fait leur opération dans un pays où l'environnement et la sûreté en mer sont sérieusement pris, ces coûts peuvent être significatifs. Ils peuvent exiger les spécialistes seulement pour tiennent note sur les nouveaux règlements comme ils arrivent, et s'assurer qu'ils sont exécutés comme planifié. D'autre part, armateurs qui pas prendre cette responsabilité, peuvent avoir un significatif financier gain. Un rapport d'OECD<sup>27</sup> dans 1996 montre que les coûts peuvent être jusqu'à 15 pour cent. Cela est beaucoup dans un marché international.

## 7 Manque d'un politique entier

Comme on a vu, le secteur transport maritime est très vaste, avec beaucoup des acteurs impliqués, parcourant beaucoup des professions, influençant en beaucoup des secteurs important (commerce, économique, environnement etc), tant internationalement que national. Et comme dans tous autres secteurs, c'est très difficile de trouver des solutions qui prennent toutes conditions dans en considération, et sont sages et raisonnables pour tout. Mais le secteur maritime est s'international, et donc important qu'il soit extrêmement difficile à obtenir des solutions pratiques de tout le monde.

Un ministère de mer

La France a établi un ministre de mer pendant une courte période (1981-1983), et après un secrétariat d'Etat rattache au ministère des Transports<sup>28</sup>. Le résultat après cette courte période n'était pas négatif, et l'on a obtenu beaucoup. Mais la vie très courte pour ce ministère est peut-être le meilleur exemple aux des difficultés de coordonner les administrations gouvernementales concernant les intéresse de l'Etat a sur la mer.

## 8 Conclusion

Transport maritime a une position particulière dans l'économie internationale à cause du numéro de participants et l'importance pour de commerce international. Sans le transport de pétrole, la plupart des pays arrêteraient bientôt de fonctionner. Comme le transport maritime a développé, donc a aussi les numéros d'acteurs, tant directement connectés, qu'à bord les bateaux, et à la

<sup>26</sup> Maritime Policies <http://www>.

<sup>27</sup> F. Odier, La Securite Maritime, Annuaire du Droit De la Mer, 1998

<sup>28</sup> Le sixième continent, Pierre Papon, 1996, p. 241

terre. Mais la navigation dépend aussi des chantiers navals, le marché financier, les sociétés d'assurance etc. En plus sont tous les corps nationales et international impliqué. Et tous les acteurs ont leurs opinions différentes sur restrictions, le développement et l'avenir.

Le numéro d'acteurs fait difficile de trouver solutions et développe des règles pour faire la mer plus sûre pour tout le monde sans fait beaucoup de restrictions. Dans le même temps on essaie d'éviter de limiter le développement et la liberté de transport maritime trop. Il prend beaucoup de temps de mettre ces changements en ouvre dans le droit maritime international efficace. Parfois au temps trop longs, et les changements régionaux sont alors exécutés.

Tous les changements dans lois et règles maritimes ont fait la dernière décade très turbulent pour l'industrie maritime. Mais il semble comme il maintenant est plus une question de caréner les différentes règles et lois et voit qu'ils sont exécuté, qu'inventer des nouvelles.

Comme l'histoire de navigation a précisé - la vraie liberté de la mer n'a jamais vraiment existé. Il a été la liberté pour eux qui a réglé la mer, mais pas pour les autres.

Mais il devrait espérer que la compréhension de l'importance de navigation internationale soit comprise par tout, et le juste commerce mondial le fera possible pour les acteurs sérieux de jouer un rôle dans ce jeu important.

*« Whoever commands the sea commands the trade. Whosoever commands the trade of the world commands the riches of the world and consequently the world itself.*

*Knight Sir Walter Raleigh (London, H. Mosley, 1650)*

Summary de conventions pr 30. Avril 2000.			
Convention	Entry into force	No. Of Contracting States	% world
c IMO Convention	17-Mar-58	158	98.47
1991 amendments	-	46	68.62
1993 amendments	-	84	82.19
SOLAS 1974	25-May-80	140	98.34
SOLAS Protocol 1978	01-May-81	93	93.12
SOLAS Protocol 1988	03-Feb-00	40	58.82
Stockholm Agreement 1996	01-Apr-97	8	9.37
LL 1966	21-Jul-68	143	98.33
LL Protocol 1988	03-Feb-00	39	58.77
TONNAGE 1969	18-Jul-82	124	98.05
COLREG 1972	15-Jul-77	134	96.77
CSC 1972	06-Sep-77	67	59.64
1993 amendments	-	5	3.07
SFV Protocol 1993	-	6	7.48
STCW 1978	28-Apr-84	133	97.92
STCW-F 1995	-	2	3.05
SAR 1979	22-Jun-85	65	46.82
STP 1971	02-Jan-74	17	22.12
SPACE STP 1973	02-Jun-77	16	23.71
INMARSAT C 1976	16-Jul-79	87	92.75
INMARSAT OA 1976	16-Jul-79	86	92.67
1994 amendments	-	38	31.93
1998 amendments	-	37	36.14
FAL 1965	05-Mar-67	84	53.60
MARPOL 73/78 (Annex I/II)	02-Oct-83	110	94.23
MARPOL 73/78 (Annex III)	01-Jul-92	93	79.39
MARPOL 73/78 (Annex IV)	-	77	43.44
MARPOL 73/78 (Annex V)	31-Dec-88	96	85.98
MARPOL Protocol 1997 (Annex VI)	-	2	4.86
LC 1972	30-Aug-75	78	68.38
1978 amendments	-	20	19.71
LC Protocol 1996	-	9	10.34
INTERVENTION 1969	06-May-75	74	68.25
INTERVENTION Protocol 1973	30-Mar-83	42	43.85
CLC 1969	19-Jun-75	66	36.89
CLC Protocol 1976	08-Apr-81	54	62.87
CLC Protocol 1992	30-May-96	60	85.79
FUND 1971	16-Oct-78	42	32.67
FUND Protocol 1976	22-Nov-94	34	55.07
FUND Protocol 1992	30-May-96	56	83.59
NUCLEAR 1971	15-Jul-75	14	21.35
PAL 1974	28-Apr-87	26	32.99
PAL Protocol 1976	30-Apr-89	20	30.40
PAL Protocol 1990	-	3	0.76
LLMC 1976	01-Dec-86	35	44.87
LLMC Protocol 1996	-	2	2.76
SUA 1988	01-Mar-92	44	47.39
SUA Protocol 1988	01-Mar-92	41	47.11
SALVAGE 1989	14-Jul-96	32	29.21
OPRC 1990	13-May-95	54	48.51
HNS Convention 1996	-	1	1.96

\* Source: Lloyd's Register of Shipping/World Fleet Statistics as at 31 December 1999

Incidents et conventions																						
Ane	1912	1914	1954	1958	1966	1967	1969	1971	1973	1974	1976	1977	1978	1979	1983	1988	1990	1991	1992	1993	1996	1999
Incident	Titanic					Torrey Canyon					Urquiola		Amoco Cadiz	Atlantic Empress	Castille de Bellver	Odyssey		ABT Summer Haven		Braer	Sea Empress	Erika
Concentration		SOLAS 1914	OILPOL	Geneva Convention of the High Seas	LL Convention		INTERVENTION 1969 Civil Liability Convention (CLC)	Fund Convention	MARPOL	SOLAS 1974			MARPOL 73/78 STCW 1978				US Oil Pollution Act		Fund Convention			
Remarks						120 000 Tons - UK					100 000 Tons, Spain		223 000 Tons - France	287 000 Tons		132 000 Tons, 700 m de Canada		260 000 Tons 144 000 Tons - Italy			Milford Haven, UK	

Source : <http://www.iotpf.com/stats.html> 19/03/02 p 1/6

<http://www.imo.org.convent/summary.html> 27/02/02

- 
- <sup>i</sup> Annexe: Summary de conventions pr 30. avril 2000  
<sup>ii</sup> Annexe: Accidents et conventions