



DES INSTRUMENTS JURIDIQUES INTERNATIONAUX POUR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ EN MER

Décryptage

LES PRINCIPAUX INSTRUMENTS JURIDIQUES DE L'OMI

Si le droit international a pendant longtemps ignoré les questions de sécurité (la protection contre les menaces et les risques accidentels) et de sûreté à bord des navires (la protection contre les actes illégitimes), il instaure depuis le **début du XX^{ème} siècle** un cadre réglementaire, toujours perfectible, qui a largement réduit les risques de pertes de vies humaines et de biens en mer. Cet intérêt fait suite au naufrage du **HMS Titanic** intervenu le 14 avril 1912, et à la perte de 1504 de ses passagers, qui révéla des insuffisances relatives à la construction et la dotation en équipements de sauvetage du navire.

Pour répondre aux préoccupations et aux critiques nées de cette catastrophe maritime, d'un retentissement mondial, une première **Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer** (en anglais « *Safety Of Life at Sea* » - SOLAS) est adoptée en 1914, suivie de versions ultérieures en 1929, en 1948 et en 1960. Sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI) une cinquième version de la Convention SOLAS, encore en vigueur de nos jours, est adoptée le 1^{er} novembre 1974 et entrée en vigueur le 25 mai 1980. Avec la **Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille** (STCW¹) de 1978 et la **Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires** (MARPOL²) de 1973, elle constitue l'un des trois piliers internationaux de la sécurité en mer.

La Convention SOLAS s'applique aux **navires de commerce de plus de 500 tonnes réalisant des voyages internationaux**. Elle définit des exigences pour la construction et l'exploitation des navires, allant de la stabilité à la protection incendie, des équipements de sauvetage aux radiocommunications. La forme du texte se décompose entre le texte de la Convention contenant des dispositions d'ordre juridique d'une part, et l'annexe à la Convention contenant des exigences techniques et opérationnelles d'autre part. Parmi les spécificités juridiques du texte la **procédure d'acceptation tacite** permet une adaptabilité du texte aux évolutions technologiques : un amendement entre en vigueur automatiquement à une date donnée, sauf si une majorité déterminée (en votes et en part du tonnage mondial) s'y oppose. La Convention SOLAS s'appuie également sur le mécanisme de la **clause d'antériorité** (« *grandfather clause* » en anglais) : les nouvelles dispositions techniques adoptées ne s'appliquent pas aux navires dont la quille a été posée ou dont la construction se trouve à un stade équivalent avant une date déterminée. Les évolutions réglementaires ne sont pas pénalisantes pour les navires les plus anciens dont l'adaptation aux nouvelles exigences ne serait pas viable financièrement.

¹ Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers.

² Marine Pollution.

Plus récemment, le contenu de la Convention SOLAS s'est étoffé de dispositions relatives à la sûreté en mer et au port, avec l'ajout de mesures spéciales au chapitre XI-2. Le texte renvoie désormais au Code international pour la **sûreté des navires et des installations portuaires** (Code ISPS³), adopté le 12 décembre 2002 suite aux nouvelles préoccupations nées des attentats du 11 septembre 2001, et entré en vigueur le 1^{er} juillet 2004.

D'autres codes et recueils de l'OMI sont conjointement rendus obligatoires pour tous les navires de commerce visés par la Convention SOLAS. Le Recueil international de règles relatives aux **engins de sauvetage** (Recueil LSA⁴) adopté le 4 juin 1996 et amendé depuis vient ainsi compléter les exigences du chapitre III de la Convention. Également, le Code international de **gestion de la sécurité** (Code ISM⁵) adopté le 4 novembre 1993 et rendu obligatoire au 1^{er} juin 1998, tel qu'amendé, traduit une prise en compte élargie de l'élément humain à bord dans la prévention et la gestion des risques. Le Code ISM et le Code ISPS envisagent de nouveaux mécanismes de contrôle des navires et des armateurs, par des audits et la désignation de personnes avec des responsabilités spécifiques en matière de sécurité ou de sûreté au sein des compagnies.

L'OMI a également adopté des codes et recueils pour améliorer la sécurité du transport de **marchandises spécifiques** et compléter les exigences de la Convention SOLAS. Ces instruments fondent leur application sur la Convention et un renvoi effectué depuis chaque chapitre pertinent du texte :

- Le Code maritime international des **marchandises dangereuses** (Code IMDG⁶), adopté en 2002 ;
- Le Recueil de règles pratiques pour la **sécurité du transport des cargaisons solides en vrac** (Code IMSBC⁷), adopté en 2008 ;
- Le Recueil international de règles de sécurité pour le **transport de combustible nucléaire irradié, de plutonium et de déchets hautement radioactifs en colis à bord de navires** (Recueil INF⁸), adopté en 1999 ;
- Le Recueil international de **règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac** (Recueil IGC⁹), adopté en 1983.

Certains navires, par leurs constructions, leurs équipements ou leurs conditions d'exploitation, sont sujet à des **risques particuliers** ou à des problématiques techniques et opérationnelles singulières. Pour répondre aux enjeux de sécurité, s'ajoutent aux dispositions de la Convention SOLAS des Codes et recueils obligatoires, parmi lesquels :

³ International Ship and Port Facility Security Code.

⁴ Life-Saving Appliances Code.

⁵ International Safety Management

⁶ International Maritime Dangerous Goods Code.

⁷ International Maritime Solid Bulk Cargoes Code.

⁸ International Code for the Safe Carriage of Packaged Irradiated Nuclear Fuel, Plutonium and High-Level Radioactive Wastes on Board Ships – Irradiated Nuclear Fuel Code.

⁹ International Code for the Construction and Equipment of Ships Carrying Liquefied Gases in Bulk.

- Le Recueil international de règles applicables aux **navires exploités dans les eaux polaires** (Recueil sur la navigation polaire), adopté en 2014
- Le Recueil international de règles de sécurité applicables aux navires qui utilisent des gaz ou d'autres combustibles à faible point d'éclair (recueil IGF¹⁰), adopté en 2015
- Recueil international de règles de sécurité applicables aux engins à grande vitesse, 2000 (Recueil HSC 2000¹¹), adopté en 2000
- Recueil international sur le **programme renforcé d'inspections à l'occasion des visites des vraquiers et des pétroliers**, 2011 (Recueil ESP 2011¹²), adopté en 2011.

LES AUTRES CONVENTIONS DE L'OMI SUR LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ MARITIME

Outre les trois principaux instruments développés par l'OMI pour renforcer la sécurité et la sûreté en mer, l'organisation a entendu spécialiser son action pour certaines thématiques opérationnelles ou sectorielles. Avec la Convention sur le Règlement international de 1972 pour **prévenir les abordages en mer** (COLREG¹³), un véritable code de la route, largement applicable sur toutes les mers du globe définit un cadre commun pour la sécurité de la navigation maritime. Pour répondre aux enjeux humains des événements de mer, la Convention internationale de 1979 sur la **recherche et le sauvetage maritimes** (SAR¹⁴) institue une collaboration entre États, et définit les responsabilités de ceux-ci pour sauver des vies lors de catastrophes maritimes. En matière de sûreté maritime, la Convention pour la **répression d'actes illicites contre la sécurité de la navigation maritime**, 1988 (SUA¹⁵), et ses protocoles, prévoient notamment un cadre pour la lutte contre le terrorisme maritime.

Certaines questions complexes relatives à la sécurité des navires sont par ailleurs régies au moyen de Convention spécifiques de l'OMI, s'appuyant sur un champ d'application propre, notamment :

- La Convention internationale de 1966 sur les **lignes de charge** (LL¹⁶)
- La Convention internationale de 1972 sur la **sécurité des conteneurs** (CSC¹⁷)
- Convention portant création de **l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites** (Convention IMSO¹⁸)

Sur le plan sectoriel l'OMI a également dédié des outils à la sécurité des navires de pêche dont la construction, les conditions d'exploitation diffèrent largement des navires de commerce. La Conven-

¹⁰ International Code of Safety for Ship Using Gases or Other Low-flashpoint Fuels.

¹¹ International Code of Safety for High-Speed Craft, 2000.

¹² International Code on the Enhanced Programme of Inspections During Surveys of Bulk Carriers and Oil Tankers, 2011.

¹³ Convention on the International Regulations for Preventing Collisions at Sea.

¹⁴ International Convention on Maritime Search and Rescue.

¹⁵ Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Maritime Navigation.

¹⁶ International Convention on Load Lines.

¹⁷ International Convention for Safe Containers.

¹⁸ Convention on the International Mobile Satellite Organization.

tion internationale de Torremolinos sur la **sécurité des navires de pêche** (SFV¹⁹), son protocole et son accord de mise en œuvre, en sont les instruments principaux mais ne sont pas encore entrés en vigueur. La Convention internationale sur les normes de **formation du personnel des navires de pêche, de délivrance des brevets et de veille** (STCW-F²⁰) de 1995 est applicable depuis 2012.

LES INSTRUMENTS JURIDIQUES ADOPTÉS HORS DE L'OMI

L'action de l'OMI, bien que centrale et essentielle n'est pas exclusive en matière de sécurité et de sûreté maritime. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (UNCLOS²¹), dite de **Montego Bay**, adoptée le 10 décembre 1982 et entrée en vigueur en 1994 engage les États à collaborer pour lutter contre les **actes de piraterie** où qu'ils soient commis dans le monde, même au-delà de leur juridiction. Le texte entend également définir un cadre pour la **lutte contre les trafics de drogue** en haute mer ainsi que les **modalités de contrôle des navires** par des bâtiments de guerre, via un « droit de visite », ou via un « droit de poursuite ».

Pour assurer l'effectivité des exigences adoptées sous l'égide de l'OMI des mécanismes de contrôle et de collaboration entre États sont également mis en œuvre dans le cadre des **memoranda d'entente sur le contrôle par l'Etat du port** (MoU²²), comme celui de Paris en Europe depuis 1982.

¹⁹ Convention for the Safety of Fishing Vessels.

²⁰ International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Fishing Vessel Personnel.

²¹ United Nations Convention on the Law of the Sea.

²² Memorandum of Understanding.