

Le renforcement du contrôle sur les navires par l'Etat du pavillon et l'Etat du port en droit positif.

Abdenour BOUTOUCHENT

Docteur en droit,
Chargé de cours,
Faculté de Droit,
Université Mouloud MAMMERI,
Tizi-ouzou

«Protéger et préserver le milieu marin», tel est le principe général que la Convention des Nations Unies de 1982 ⁽¹⁾ enjoint à la communauté internationale par le biais de son article 192 ⁽²⁾.

Pour atteindre ce but, cette Convention précise que désormais les Etats doivent prendre toutes les mesures nécessaires «pour prévenir, réduire et maîtriser la pollution du milieu marin quelle qu'en soit la source» ⁽³⁾

Les facteurs de pollution sont extrêmement nombreux et d'autant plus difficiles à cerner que leur nature, leur intensité et leurs effets sont changeants dans le temps et dans l'espace.

Les origines de la pollution sont multiples. Celles qui paraissent les plus dangereuses sont généralement provoquées par les navires. Les exemples sont présents pour marquer que les plus grandes catastrophes écologiques ont été provoquées par les navires (d'Amoco Cadis au Prestige).

⁽¹⁾ - Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, signé à Montégo-Bay (Jamaïque) le 10/12/1982, in notes et études documentaires, la documentation française du 28/01/1983, N° 1703-1704, 201 p.

⁽²⁾ - BOUTOUCHENT (A) - «les incidences du nouveau droit de la mer sur la navigation et les transports maritimes », thèse de Doctorat, Montpellier I, juin 1991, 354 pages.

⁽³⁾ - Article 194 de la Convention des Nations Unies de 1982 op.cit

Mais que faut-il faire pour garantir la préservation de l'équilibre de l'écosystème?

Seules les trois actions prévues par le nouveau droit de la mer nous semble capables de maintenir encore «en vie» cette planète «bleue» avant qu'elle ne devienne «noire».

Pour aboutir à des mers «plus propres et plus sûres», une sécurité maritime doit être assurée. Celle-ci pèse essentiellement sur les milliers de navires empruntant chaque jour les routes maritimes ⁽⁴⁾ assurant ainsi leur activité de transport.

Les navires accomplissant une simple navigation maritime doivent impérativement obéir aux normes internationalement reconnues afin de garantir une meilleure sécurité tant aux usagers de la mer et aux installations portuaires ⁽⁵⁾ qu'au milieu marin lui-même. Juridiquement, le navire est soumis à la législation de l'Etat dont il arbore le pavillon. Dès lors, cet Etat est en droit d'exercer différents contrôles sur celui-ci.

Cependant, il arrive que des Etats tiers prétendent édicter des règlements que les navires sont tenus de respecter.

A ce titre, un comité national de facilitation maritime a été créé visant à « faciliter le trafic maritime en simplifiant et en réduisant au minimum les procédures, les formalités requises pour l'entrée, le séjour au port et la sortie des navires, des équipages, des passagers, des bagages et de la cargaison. » ⁽⁶⁾

⁽⁴⁾ - BONASSIS (P) : les routes imposées par l'OMCI, Colloque de Montpellier, 1972, pp. 48-61; ODIER (F): La circulation maritime dans la Conférence sur le droit de la mer, Revue Iranienne des relations internationales, 1976, N°11, p. 295 à 306.

⁽⁵⁾ - déjà en 1994 un décret exécutif N°94-340 du 25/10/1994 a prévu un comité national de sûreté des ports civils de commerce J.O R.A N° 72 du 06/11/1994.

⁽⁶⁾ - Voir décret exécutif n° 02-118 du 03/04/2002 portant les création du comité national et comités locaux de facilitation maritime, J.O.R.A N° 23 du 07/04/2002.

L'Etat du port, l'Etat côtier, l'Etat du pavillon ont la possibilité de contraindre les navires à respecter les lois et règlements en vigueur sur leurs territoires.

Pour assurer donc la sécurité en mer, il ne suffit pas seulement de prendre des mesures plus ou moins conformes à la réglementation internationale; il faut aussi veiller au respect des prescriptions édictées car la législation sans contrôle a toutes les chances de rester lettre morte.

C'est ainsi que l'Algérie dont la vocation maritime est grandissante se trouve confrontée à ce problème de sécurité en mer.

Pour garantir celle-ci, un arsenal juridique ne suffit pas toujours. Il faut réellement une application sur le terrain aussi stricte que possible. C'est ainsi que parmi les textes visant donc à garantir cette sécurité maritime, un décret exécutif du 9 Mai 2002 ⁽⁷⁾ vient donc renforcer les pouvoirs de l'Etat en matière de contrôle sur les navires.

Comment ce contrôle va-t-il s'exercer sur les navires? S'adresse-t-il indifféremment aux navires nationaux ou aux navires étrangers?

L'Etat du port ou l'Etat du pavillon exerce-t-il le même type de contrôle? Ces questions méritent d'être traitées à travers une analyse approfondie de ce décret exécutif.

Pour que la sécurité de la navigation maritime soit assumée par/et pour les navires, un minimum de réglementation commune à tous les Etats doit être respectée ⁽⁸⁾.

Des mesures d'organisation du trafic maritime ont été mises en place au niveau international sous l'égide de l'Organisation Maritime Internationale (OMI) au cours des trente dernières années.

⁽⁷⁾ - Décret exécutif n° 02-149 du 9 mai 2002 fixant les règles d'inspection des navires, J.O.R.A N° 33 du 12/05/2002.

⁽⁸⁾ - VIGARIE (D): La circulation maritime. Géographie de la circulation, 2^{ème} partie, éd. M.THGENIN, Paris, 1968, p. 104.

Le guidage des navires peut tout aussi bien obéir soit à des considérations écologiques soit à des considérations commerciales. Les compagnies d'Extrême-Orient, par exemple, guident leurs porte-conteneurs par satellite pour des questions de rentabilité économique⁽⁹⁾.

La Convention des Nations Unies de 1982 ne se contente pas de reprendre les dispositions pertinentes de la Convention de Genève de février 1958 mais détermine avec plus de détails les obligations de l'Etat du pavillon. Désormais, l'article 94 alinéa 4 demande à l'Etat du pavillon d'inspecter régulièrement ses navires afin de vérifier qu'ils disposent bien à bord de tout l'équipement nécessaire et qu'ils sont aptes à la navigation sans risque majeur.

Mais souvent, le contrôle de l'Etat du pavillon s'avère insuffisant puisque les navires naviguant sous normes existent encore. Il a été donc, recommandé de donner plus de pouvoir à l'Etat du port⁽¹⁰⁾.

Section I

Le renforcement du contrôle sur les navires de commerce par l'Etat du pavillon.

Seule la nationalité rattache le navire à l'Etat du pavillon. Le navire ayant obtenu la nationalité reçoit le droit de porter le pavillon de l'Etat et peut se faire immatriculer dans son port d'attache⁽¹¹⁾.

Donc il existe bien un lien entre le navire et l'Etat.

⁽⁹⁾ - BONASSIS (P) : op. cit. p. 48.

⁽¹⁰⁾ - Le naufrage du pétrolier «ERIKA», battant pavillon Maltais, a relancé, une fois de plus, le débat sur la gravité des pollutions marines par hydrocarbures et surtout celui des navires battant pavillon dits «de complaisance».

⁽¹¹⁾ - MOMTAZ (D): La Conférence des Nations Unies sur les conditions d'immatriculation des navires, Annuaire Français de Droit International (A.F.D.I.), 1986, p 727.

Conformément au droit de la mer, ce lien doit être substantiel ⁽¹²⁾ de telle façon que le navire n'échappe pas à la législation de l'Etat d'immatriculation.

En tout lieu, l'Etat du pavillon doit exercer sa juridiction et son contrôle dans les domaines administratifs, techniques et sociaux ⁽¹³⁾.

L'idée essentielle qui nous paraît fondamentale c'est que l'Etat s'engage internationalement lorsqu'il octroie son pavillon.

L'Algérie ayant adhéree à plusieurs conventions maritimes se devait donc de démontrer que ce lien substantiel existe réellement à travers toute une série de mesures retenues dont ce décret exécutif N° 02-149.

C'est ainsi qu'est intervenu un autre décret exécutif N°04-418 du 20/12/2004 pour établir un plan national de sûreté maritime en vue de garantir la conformité des installations portuaires et des navires battant pavillon national aux dispositions du code international de sûreté des navires et des installations portuaires désigné ci-après « code I.S.P » ⁽¹⁴⁾.

Sous section 1 : Le contrôle par les visites.

Même si les Etats ont été de tout temps hostiles aux visites, il n'en demeure pas moins que, l'exercice de ce droit a été maintenu par l'article 110 de la convention des Nations Unies de 1982. La visite consisterait donc dans l'inspection détaillée de toutes les parties du navire et dans le contrôle de l'équipage ⁽¹⁵⁾.

Déjà la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge faite à Londres le 05/04/1966 avait dans son article 14

⁽¹²⁾ - Article 91 de la Convention des Nations Unies de 1982 op. cit.

⁽¹³⁾ - C'est ce que prévoit explicitement la Convention des Nations Unies de 1982 en son article 94.

⁽¹⁴⁾ - voir J.O.R.A N° 82 du 22/12/2004

⁽¹⁵⁾ - Les modalités d'organisation et de fonctionnement des commissions locales d'inspection des navires sont fixées par l'arrêté du ministère du transport du 7 mai 2003 publié au journal officiel N° 36 du 8 juin 2003.

prévu certaines visites initiales, annuelles et de renouvellement auxquelles tout navire était soumis.

Néanmoins, cette convention ne pouvait s'imposer aux Etats n'ayant pas adhéré à celle-ci.

Pour l'Algérie il fallait attendre 2001 pour qu'un décret présidentiel ratifie le protocole fait à Londres le 11/11/1988 relatif à cette convention ⁽¹⁶⁾.

Il est à remarquer que ce décret va encore plus loin que dans les cas prévus par cette convention de Londres.

C'est ainsi que l'article 1^{er} du décret définit donc le contenu de cette visite qui porte sur les aspects d'armement, d'équipement, de sécurité, de calcification, des équipages, d'hygiène ⁽¹⁷⁾ et d'habitabilité à bord.

Le législateur algérien est clair. Il n'exclut aucun navire de ce contrôle. Ceci veut dire que quelque soit l'activité de ce navire, les visites sont donc obligatoires.

A travers ses visites, c'est l'autorité de l'Etat qui s'affirme à vouloir faire respecter la législation en vigueur.

Il faut signaler que ce décret inclut même les navires étrangers mais entend exercer ce contrôle que par sa qualité d'Etat du port. En plus de l'énumération des types de visites auxquelles sont soumis les navires de commerce, l'article 4 et suivants spécifient bien le contenu de ces visites.

C'est ainsi que le navire commence par **la visite initiale** pour s'assurer que sur le plan technique il est apte à la fonction à laquelle il est destiné. Donc à la navigation maritime sans risque ! Le contenu de ses visites est spécifié par les alinéas 2, 3 et 4 de l'article 4 de ce décret exécutif.

⁽¹⁶⁾ - Décret présidentiel N°2000-448 du 23/12/2000 portant rectification du protocole fait à Londres le 11/11/1988 relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge faite à Londres le 05/04/1966 .J-ORA N° 3 du 10/01/2007.

⁽¹⁷⁾ - Voir arrêté du 18/12/2001 modifiant et complétant arrêté du 30/04/1986 relatif aux dispositions et contenu des pharmacies de bords des navires battant pavillon national. J-ORA N° 6 du 23/01/2002 page 13.

Celle-ci s'étend même à la vérification de l'ensemble des documents exigés pour toute navigation maritime.

Une autre visite est prévue c'est **la visite annuelle**. Elle est exigée du navire pour vérifier si réellement «l'état du navire, de ses machines et de son matériel d'armement est maintenu conformément aux prescriptions applicables». C'est ce que précise bien l'article 5 du dit décret exécutif.

Cette visite s'inscrit donc dans un processus de maintien du navire en conformité avec les normes internationalement reconnues.

Elle s'opère sur la base d'un simple examen visuel pouvant confirmer ou non son bon état de navigabilité.

En plus de ces deux visites, le législateur a donc prévu **une visite intermédiaire** et ayant pour but de s'assurer que les éléments visés par le certificat particulier sont dans un état satisfaisant.

Les sociétés de classification doivent donc tenir compte des résultats des examens accomplis sur les éléments de la coque et des machines pour une éventuelle recalification.

C'est ainsi que l'arrêté interministériel du 27/01/2004 énumère les différentes sociétés reconnues mondialement à l'effet de délivrer le document attestant du bon état de navigabilité des navires de pêches anciens acquis par voie d'importations ou affrétés⁽¹⁸⁾.

Généralement lorsque le navire est soumis à des essais de son matériel d'armement, cela rentre dans **la visite périodique** prévue par ce décret. Cette visite s'étend aussi à la vérification de tous les documents de bord.

Mais lorsqu'on procède à une inspection avec essai de la structure, des machines, du matériel d'armement, on est dans le cadre de **la visite de renouvellement**.

⁽¹⁸⁾ - Arrêté interministériel du 27/01/2004. J-O.R.A N° 23 du 14/04/2004.

Cette visite porte aussi sur la vérification de l'ensemble des documents indispensables à la navigation maritime notamment ceux relatifs au certificat particulier.

Enfin, ce décret précise que lorsqu'un accident survient à un navire où il a été décelé un défaut ou un problème d'étanchéité il est fait obligation à l'armateur ou à son capitaine de le porter à la connaissance soit de l'administration, soit à l'organisme chargé de délivrer le certificat pertinent ou tout simplement à l'inspecteur désigné.

Or, lorsque les réparations sont effectuées, une visite supplémentaire, générale ou partielle, doit être effectuée pour s'assurer des réparations.

Ainsi, on s'aperçoit qu'à travers ces multiples visites que l'Algérie, en sa qualité d'Etat du pavillon, exerce réellement un contrôle extrêmement rigoureux sur ses navires. L'existence de ce lien substantiel permet de dire que les navires algériens sont extrêmement sûrs.

Mais pour plus ample contrôle, ce décret a prévu une inspection singulière portant sur une partie extrêmement sensible du navire.

Sous section 2 : Le contrôle par l'inspection.

Ce contrôle par l'inspection est un peu particulier car il concerne la face externe du fond du navire souvent inaccessible.

Deux types d'inspection sont possibles à flot et en cale sèche.

Ainsi il a été recommandé d'accorder une attention particulière au navire ayant quinze ans ou plus lors de ces inspections car, vu l'âge de ces navires, la face externe du fond pourrait éventuellement être plus endommagée.

Il a aussi été recommandé d'effectuer une inspection sur le navire lorsqu'il est à flot, ceci pour mieux découvrir d'éventuelle fissure ou dommage que subit cette face.

La recherche minutieuse d'anomalie à signaler ne peut être à la portée de l'ensemble des Etats. Seuls ceux ayant une capacité

tant matérielle que professionnelle que technologique pour ce genre d'opération peuvent accomplir ce type d'inspection.

Il est certain qu'un nombre d'Etat renonce à ce genre d'inspection par manque de moyens, mais le décret exécutif en question, pour ce qui est de notre pays, ayant bien institué ce genre d'inspection, cette dernière doit obligatoirement être effectuée soit directement par les moyens dont dispose l'Algérie soit faire appel à des sociétés spécialisées dans ce domaine⁽¹⁹⁾.

Il est à noter que l'existence de sociétés de classification agréées facilite énormément la tâche à l'Etat du pavillon surtout que ces sociétés travaillent sur la base des normes internationales admises.

A côté des différents contrôles exercés par l'Etat du pavillon sur les navires arborant son pavillon, cet Etat peut alors agir en sa qualité de l'Etat du port pour imposer des contrôles sur les navires étrangers pénétrant dans ses eaux territoriales.

Section II

Le renforcement du contrôle sur les navires de commerce par l'Etat du port.

Si l'un des moyens les plus efficaces, pour obliger les navires à respecter les normes minima, consistait à renforcer le contrôle des navires dans les ports, il n'en demeure pas moins que cette solution s'est souvent heurtée, malheureusement pendant longtemps, au principe de l'exclusivité du pavillon⁽²⁰⁾.

⁽¹⁹⁾ - Durant les intempéries des 9 et 10 novembre 2001, le navire «SULIMA», battant pavillon Roumain, a cassé plusieurs fois ses amarres et a failli créer une catastrophe au port d'Alger, en voguant au gré des vents dans le bassin du port. Une expertise maritime a été effectuée par VERITAS dans laquelle elle faisait ressortir clairement le danger que représentait ce navire pour l'exploitation du port. Cette expertise proposait alors l'éloignement de SULIMA, d'après «la Revue du Port», périodique d'information édité par l'entreprise portuaire d'Alger, N° 45, février 2002, p. 19.

⁽²⁰⁾ - DOUAY (C): En matière de pollution, provenant des navires, les juridictions de l'Etat du port, une hérésie; Revue iranienne des relations internationales, N° 11-12, 1978, pp. 339-385.

Aujourd'hui, le nouveau droit de la mer consacre désormais des compétences de contrôle par l'Etat du port tant sur le plan technique que sur le plan humain.

Désormais le décret exécutif N° 02-143 avait octroyé un pouvoir plus accru à l'Etat du port d'effectuer sur les navires, quelque soit leur pavillon, que tous les gens de mer servant à bord sont bien titulaire d'un brevet conforme aux disposition de la convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance de brevet et de veille.

Bien plus, il prévoit même des sanctions en cas de manquement dans l'exécution des sommations liées aux brevets délivrés dans le cadre des dispositions de ce décret⁽²¹⁾.

Sans prétendre que l'Etat du port allait mettre fin à l'utilisation des navires sous normes ou des pavillons de complaisance, tout le monde s'accorde à reconnaître qu'il joue un grand rôle dans le domaine de la prévention voire de découragement afin que les normes internationales soient respectées.

De nos jours, il n'est plus à démontrer que les ports maritimes sont très vulnérables aux accidents et aux catastrophes maritimes, avec les risques de blocage de leurs chenaux, l'immobilisation de leurs quais et la destruction de leurs équipements⁽²²⁾.

L'instauration d'un contrôle portuaire a pour finalité de freiner sinon de mettre fin à l'utilisation des navires ne répondant pas aux normes techniques et sociales minimales énoncées dans les conventions internationales pertinentes⁽²³⁾.

⁽²¹⁾ - Décret exécutif n° 02-143 du 16/04/2002 fixant les titres, brevets et certificats de le navigations, J.O.R.A, N° 29 du 12/05/2002.

⁽²²⁾ - Quelque soit ses qualités nautiques et la fiabilité de ses équipements, le port n'est pas à l'abri d'un dommage important affectant gravement son implantation, souligne LANGAVANT (E) - REJENTTHEL (R), le revers de l'autonomie ou la notion de port victime, in droit maritime Français (DMF), 1986 p. 392.

⁽²³⁾ - Si la pratique démontre que généralement la question du libre accès aux ports est réglée par accords bilatéraux, il ne faudrait pas que ces accords

L'inspection donc par l'Etat du port est effectuée en conformité aux dispositions en matière de contrôle énoncées dans les conventions internationales auxquelles l'Etat du port est partie⁽²⁴⁾.

C'est à ce dernier que le contrôle technique pourra s'avérer le plus efficient dans l'appréciation et la constatation des infractions à la réglementation internationale.

Aussi, dès que le navire entre au port, l'Etat du port doit prendre des mesures de contrôle en conformité avec sa législation interne⁽²⁵⁾.

Or, parmi l'arsenal juridique dont dispose l'Algérie pour assurer sa sécurité maritime, ce décret exécutif (02-149) fixe donc les règles de l'inspection des navires étrangers par l'Etat du port à travers les articles 13 et suivants.

Mais, comment ce contrôle va-il s'exercer et sur quel type de navire ?

Sous section 1 :le contrôle que par les inspections.

Désormais, avec ce décret exécutif, l'Algérie instaure une véritable obligation sur les navires étrangers entrant dans les ports algériens à se soumettre à des inspections⁽²⁶⁾.

En conformité avec le droit de la mer, il y a un réel renforcement du pouvoir de l'Etat du port au profit du seul pouvoir de l'Etat du pavillon.

En sa qualité d'Etat du port, l'Algérie va contrôler les navires battant pavillon étranger tant sur le plan de l'état général du navire, de ses documents de bord et de son équipement que de son équipage et les conditions de vie et de travail à bord.

s'éloignent ou ne respectent pas les impératifs des conventions internationales sous l'angle de la réciprocité. Les Etats peuvent, en effet, échapper à l'application de telle ou telle convention. In AFDI 1977, p. 345.

⁽²⁴⁾ - Approbation d'une résolution sur le contrôle des navires par l'Etat du port. In les nouvelles de l'OMI, N° 2, 1983, p. 14.

⁽²⁵⁾ - REZENTHEL (R) - PITON (F), le maintien de l'ordre public dans les ports maritimes et la responsabilité de l'Etat. In D.M.F., 1984, pp. 707-718.

⁽²⁶⁾ - Décret exécutif N° 02-149 op. cit.

Il est certain que tout le problème impliqué par ces opérations est basé sur la rivalité des certificats de bord que le navire présente au contrôle de l'Etat du port.

Il est fait obligation aux pilotes lors des opérations de pilotage du navire étranger en entrance au port de signaler soit au chef-pilote soit à la capitainerie et les autres autorités compétentes concernés « tous renseignements sur le navire lorsqu'il présente un risque pour les personnes à bords, à la cargaison, aux autres navires et aux installations portuaires ou à l'environnement ⁽²⁷⁾ ».

Il existe quelque fois une distorsion entre le fait de détenir les certificats et l'état réel du navire.

En cas d'existence d'une convention entre deux Etats, les certificats de leurs navires ne pourront être vérifiés qu'en fonction de leurs accords.

Néanmoins, ces accords reflètent-ils toujours les normes requises internationalement?

Pour éviter toute méfiance, l'article 217 alinéa 3 de la convention des Nations Unies de 1982 énonce que: «les autres Etats acceptent ces certificats comme preuve de l'Etat du navire et leur reconnaissent la même force qu'à ceux qu'ils délivrent, à moins qu'il n'y ait de sérieuses raisons de penser que l'état du navire ne correspond pas dans une mesure importante, aux mentions apportées sur les certificats ».

L'action de l'Etat du port à l'égard des navires étrangers ne se manifeste pas uniquement par la visite de partance. C'est ainsi que l'autorité portuaire, peut facilement interdire l'entrée du navire dans la zone portuaire si elle a des raisons sérieuses de douter que le navire peut « compromettre la sécurité, la conservation ou la bonne exploitation des ouvrages et

⁽²⁷⁾ -Article 38 du décret exécutif N° 06-08 du 09/01/2006 fixant l'organisation du pilotage, les qualifications professionnelles des pilotes et les règles d'exercices du pilotage dans les ports. J.O.R.A N° 2 du 15/01/2006

installations portuaires » une inspection peut donc s'avérer nécessaire⁽²⁸⁾.

Il est évident que Si l'état du navire par son entretien ou d'autres raisons pourrait ne pas correspondre aux énonciations des titres de sécurité, l'inspecteur peut pousser plus loin son investigation.

Généralement, les inspecteurs se préoccupent de voir si les documents sont en cours de validité et si l'état du navire correspond en gros aux énonciations des certificats.

Le nombre de certificats exigé dépend du type de navire, du voyage envisagé et des cargaisons transportées.

Au cours d'une inspection, l'inspecteur maritime ou la commission locale d'inspection des navires⁽²⁹⁾, doit remettre leur conclusion à l'armateur par le biais de leur capitaine.

Ces conclusions doivent faire apparaître si le navire respecte réellement les normes fixées.

Sous section 2 : Les types de navires soumis ces inspections.

Le décret exécutif du 9 mai 2002 a bien déterminé les différents types de navires concernés par ces inspections.

La priorité est donc donnée aux navires qui rentrent pour la première fois dans les eaux territoriales algériennes.

En sa qualité de l'Etat côtier et surtout d'Etat du port, il se doit de prendre des mesures supplémentaires pour entreprendre des inspections appropriées afin de parer à toute «mauvaise surprise».

Ce type de navire contraint l'Etat du port à prendre des précautions supplémentaires à l'égard de ces « nouveaux venus».

⁽²⁸⁾ - Voir article 73 à 77 du décret exécutif 02-01 de 06/01/2002 fixant le règlement générale d'exploitation et de sécurité des ports J.O.R.A N° 1 du 06/01/2002.

⁽²⁹⁾ - Arrêté du 7 mai 2003, op. cit. p. 14.

Ce n'est qu'à la suite d'une inspection que cette crainte est vite dissipée. Un tel comportement se trouve généralement à l'égard des navires ayant accusé une absence de près de 12 mois. Cette longue absence suscite donc auprès de l'Etat du port des mesures supplémentaires lors de l'inspection.

Par contre, il est fait obligation aux navires transportant des matières dangereuses ou pouvant polluer le milieu marin, en cas d'accident, de prévenir à l'avance l'Etat du port afin qu'il puisse prendre ses précautions nécessaires d'urgence.

Bien plus, le capitaine est tenu de communiquer aux services concernés de l'autorité portuaire leur plan d'arrimage et la liste de ces matières qui sont simplement en transit et celles qui doivent être chargés ou déchargés dans le port.

Aucune admission au port n'est tolérée sans autorisation écrite de l'autorité portuaire qui peut prendre toutes les mesures nécessaires en vue de contrôler l'exactitude des déclarations⁽³⁰⁾.

Cependant, lorsque le navire n'adhère pas à cette obligation d'information, l'Etat du port se réserve le droit de procéder à une inspection approfondie.

L'obligation qui est faite au niveau de ce dernier cas a pour but aussi de contrôler le mouvement de la cargaison car, s'agissant de «matière dangereuse», le mouvement du navire doit être circonscrit.

La priorité dans l'inspection peut être donnée aux navires ayant fait l'objet d'une suspension pour des raisons de sécurité et ce dans les 6 mois précédant l'arrivée du navire au port de l'Etat côtier.

Il peut arriver qu'un navire ne connaisse pas de classification pour diverses raisons. Mais celles ayant trait à la sécurité sont prises en considération avec beaucoup de sérieux par l'Etat côtier car cela rend vulnérable le passage du navire dans le port.

Enfin, il est certain que l'ensemble de ces inspections sont effectuées conformément à celles fixées par les différentes

⁽³⁰⁾ - Voir article 78 à 86 et 111 à 115 du décret 02-01 op. cit.

conventions maritimes internationales liant l'Algérie pour y avoir adhéré⁽³¹⁾.

Conclusion :

L'analyse des statistiques sur le mouvement de la navigation et l'évolution du trafic maritime à travers les différents ports démontre que nombre de navires empruntant les eaux sous juridiction nationale algérienne est en constante progression⁽³²⁾.

Par souci de mieux juguler ce flux de navires et pour parer à tout incident maritime,

Il était donc nécessaire que l'instrument juridique s'harmonise avec la progression économique en avance constatée dans l'option de la liberté de commerce et d'industrie.

Le renforcement du pouvoirs de l'Etat sur les navires vise avant tout à préserver la sécurité du milieu marin des usagers de la mer et enfin à réaliser le principe de « mers plus sûres et plus propres ».

Si des accidents maritimes de grande envergure, aux lourdes conséquences sur le milieu marin, ont été jusqu'ici assez rares, le risque de tels désastres s'accroît de jour en jour, vu

⁽³¹⁾ - Il convient de citer à ce sujet deux conventions internationales ratifiées récemment par l'Algérie.

- Décret présidentiel n° 2000-448 du 23/10/2000, portant ratification du protocole de Londres du 11/01/1988, relatif à la convention internationale de 1966 sur les lignes de charge faite à Londres le 5/04/1966, J.O.R.A. N° 3, du 10/01/2001.

- Décret présidentiel n° 2000-449, du 23/12/2000, portant ratification du protocole, fait à Londres le 11/11/1966, relatif à la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, faite à Londres le 1er novembre 1974, J.O.R.A N° 3, du 10/01/2001.

⁽³²⁾ - au cours de l'exercice 2001, le seul port d'Alger a enregistré l'entrée de 2440 navires (...), faisant ressortir une hausse du trafic maritime en entrée de l'ordre de 2,05 %, pour les navires commerciaux par rapport à l'année 2000, d'après la revue « Port d'Alger », op.cit N° 44, janvier 2002, pp. 28-34.

l'insuffisance des aides à la navigation et du manque de fiabilité des équipements existant à bord des navires.

La sécurité du trafic maritime doit donc être assumé par les différentes aides à la navigation adéquate et fiable, voir aussi par le contrôle qu'exerce l'Etat sur les navires.

Le décret exécutif du 09/05/2002 a prévu un certain nombre de mesures que l'Etat prendra en sa qualité de l'Etat du port ou de l'Etat du pavillon, pour mieux contrôler les navires.

Encore, faut-il que ces contrôles s'exercent de façon continue et sans discrimination, cela va de la sécurité de tous les usagers du milieu marin.

Mais la question qui se pose encore, c'est l'existence des navires naviguant sous normes, malgré l'existence des différents contrôles de l'Etat. Il est certain que seule une solidarité internationale et l'exercice de ces contrôles par l'ensemble des Etats peuvent mettre fin à ces pavillons dits de complaisance. Mais c'est là un autre débat.