

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية  
République Algérienne Démocratique et Populaire  
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي  
Ministère de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche Scientifique  
وزارة النقل  
Ministère des Transports



## Mémoire de fin d'études

En vue de l'obtention du diplôme de Post-Graduation Spécialisée en  
« *Expertise Maritime* »

### THEME :

La détention des navires par les états du port  
(PSC) : une application uniforme des règles.

VERSION FINALE

#### Réalisé par :

Mr. Bouseba Mohamed Elamine  
Mr. Bechar Amir Chawki

#### Encadreur :

Monsieur Talaboulma Rachid

Avis favorable



# Remerciement

*Nous tenons en premier lieu à remercier **Allah** le plus miséricordieux  
d'avoir nous donner la santé, la volonté, la patience et le pouvoir pour  
effectuer ce travail.*

*Nous tenons tout d'abord à remercier monsieur **Talaboulma Rachid**  
notre encadrant.*

*Nos profonds remerciements vont également à toutes les personnes qui nous  
ont aidé et soutenu de près ou de loin principalement notre **commandement**  
et le personnel de **GEMA-FORM** qui ont contribué à notre formation*

*Nous adressons également nos remerciements à **l'examineur**  
Et aux **membres de jury** pour avoir accepté d'examiner et évaluer  
Ce travail.*



# Table des matières

Liste des abréviations et des symboles .....	
<b>Introduction:</b> .....	<b>1</b>
<b>Chapitre 1 : Le contrôle des navires par l'Etat du port</b> .....	<b>3</b>
<b>Section 1 champs d'application du contrôle des navires par l'Etat du port</b> .....	<b>3</b>
1.1 Notion et objectif du contrôle des navires par l'Etat du port : .....	3
1.2. Navires d'états non parties : .....	4
1.3. Navires non soumis aux conventions en raison de leurs dimensions : .....	5
1.4. Les intervenants : .....	5
1.4.1. Critères minimaux pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'Etat du port : .....	6
<b>Section 2 : Fondements juridiques du contrôle des navires étrangers par l'Etat du port</b> .....	<b>7</b>
2.1. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) : .....	7
2.2 Les Conventions internationales telles que SOLAS, MARPOL, STCW, LL66. ....	8
2.2.1. Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer - SOLAS- (International Convention for the Safety of Life at Sea) .....	8
Adoption : 1er novembre 1974 ; entrée en vigueur : 25 mai 1980 .....	8
2.2.2 Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL) .....	9
2.2.3. Convention internationale sur les lignes de charge – LOAD LINE 66 .....	10
Adoption : 5 avril 1966 ; entrée en vigueur : 21 juillet 1968.....	10
2.2.4. Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) : .....	10
2.2.5 Convention du jaugeage : .....	11
2.2.6. Convention du Travail Maritime (CTM - MLC) : .....	11
<b>Section 3 : La Politique de contrôle par l'Etat du port</b> : .....	<b>12</b>
3.1. L'approche unilatérale des Etats-Unis : .....	12
3.2. L'approche multilatérale des MOU .....	13
3.2.1. Paris MoU : .....	13
3.2.2. MoU de Tokyo : .....	13
3.2.3. Mou de Méditerranée : .....	14
3.2.4. MoU des Caraïbes : (CMOU).....	14
3.2.5. MoU Latino-Américain : .....	14
3.2.6. MoU de l'Afrique de l'Ouest et du Centre : .....	15

3.2.7. MoU de l'Océan indien : .....	15
3.2.8. MoU de la Mer Noire.....	15
3.2.9. MoU du Riyad : .....	16
3.3. Les devoirs des Etats devant le Mémorandum ratifié : .....	16

**Chapitre 2 : Le Mémorandum d'Entente Méditerranéen sur le contrôle des navires par l'Etat du Port..... 17**

**Section1 : La création du Mémorandum d'Entente Méditerranéen :..... 17**

1.1 Mission et objectif : .....	17
1.2 Ratification : .....	18

**Section 2 : L'inspection des navires selon le Med Mou :..... 18**

2.1 : Les types d'inspections : .....	18
2.1.1 Inspections initiales : .....	18
2.1.2 : Inspections détaillées : .....	19
2.2: Le ciblage des navires : .....	20
2.2.1 : Navires cibles : .....	20
2.2.2 : Les inspections prioritaires : .....	21
2.2.3 : Profil de risque des navires : .....	21

**Section 3 : Engagement des Etats du port en matière des navires inspectés ..... 23**

3.1. Identification d'un navire inférieur aux normes : .....	23
3.2. Communication de renseignements relatifs aux déficiences : .....	23
3.3. Mesures que doit prendre l'état du port qui reçoit des renseignements selon lesquels des navires seraient inférieurs aux normes : .....	24
3.4. Responsabilité de l'Etat du port en ce qui concerne les mesures correctives : .....	24
3.5. Immobilisation des navires : .....	24
3.6. Etablissement des rapports : .....	25
3.7. Système d'information sur les inspections : .....	26

**Chapitre 3 : Le contrôles des navires par l'Etat du port en Algérie..... 28**

**Section 1 : Le cadre juridique du contrôle des navires par l'état du port en Algérie..... 28**

1.1. Le contrôle des navires par l'état du port en Algérie .....	28
1.2. Instruments pertinents ratifiés par l'Algérie : .....	29
1.3. Création des corps d'inspecteurs de la navigation et du travail maritime : .....	30

**Section 2 : Contribution des membres du Med Mou aux inspections / détentions ..... 30**

2.1. Contribution des membres du Med Mou aux inspections : .....	31
2.2. Contribution de l'Algérie au Med Mou : .....	35
2.2.1. Statistiques des contrôles par l'Etat du port en Algérie : .....	35

<b>Section 3 : Recommandations lors des inspections</b> .....	<b>41</b>
3.1. Recommandations pour une mise en place d'un PSC plus efficace : .....	41
3.2. Recommandations pour une meilleure coopération internationale et régionale des membres .... du Med Mou .....	42
<b>Chapitre 4 : L'ENJEU DE L'APPLICATION UNIFORME DES REGLES</b> .....	<b>43</b>
<b>Section 1 : Les CNEP et le champ d'application de la détention des navires</b> .....	<b>43</b>
1.1. Le contrôle des navires par l'état du port (CNEP) .....	43
1.2. La détention des navires dans le Memorandum Régional de l'Océan Indien (IO-MoU) : .....	45
1.3. Comment expliquer les différences entre pays ? .....	50
1.4. Discussion .....	55
<b>Conclusion</b> .....	<b>57</b>
<b>Bibliographie</b> .....	
<b>Liste des figures</b> .....	
<b>Liste des tableaux</b> .....	
<b>Annexe</b> .....	

## Listes des abréviations et des symboles utilisés

**AFS** : Anti-Fouling Systems.

**CMOU** : Caribe's memorandum.

**CNUDM** : Convention Des Nations Unies Sur Le Droit De La Mer.

**COLREG**: International Regulations for preventing collisions at sea.

**CTM** : Convention Du Travail Maritime.

**DAM** : Département d'Affaire Maritime.

**ECDIS**: Electronic Chart Display and Information System.

**FACILITATION**: The Convention on Facilitation of International Maritime Organization.

**FSI** : France sous-comité international.

**HRS** : high-risk ship.

**ILO**: International Labour Organization.

**IMO**: International Maritime Organization.

**INMARSTAT**: International Maritime Satellite Organization.

**ISM** : International Safety Management.

**ISP** : International Ship and Port Security (Code international pour la sûreté des navires et des installations portuaires).

**LL** : International Convention On Load-Lines (Convention Internationale Sur Les Lignes De Charge).

**LRS** : Low Risk Ship.

**MARPOL** : Maritime Pollution (International Convention for the Prevention of the Pollution from Ships) (Convention Internationale Pour La Prévention De La Pollution Par Les Navires).

**MED MOU** : méditerranéen mémorandum.

**MEDSIS** : méditerranéen system.

**MEMO** : mémorandum.

**MLC** : Maritime Labour Convention.

**MOU**: Memorandum of understanding (Memorandum d'Entente).

**MSC** : maritime shipping convention.

**OIT** : Organisation Internationale du Travail.

**OMI** : Organisation Maritime Internationale.

**ONU** : Organisation Des Nations Unies.

**PPM** : Partie-Per million.

**PSC** : Port State Control (Contrôle par l'Etat du Port).

**PSCO** : Port State Control Officer (Officier chargé du Contrôle par l'Etat du Port).

**PSIX** : Port State Information exchange System.

**SAR** : International Convention On Maritime Search And Rescue.

**SMP** : Station Maritime Principal.

**SNGC** : Service National des Garde-côtes.

**SOLAS** : International Convention for Safety of Life at Sea (Convention International Pour La Sauvegarde De La Vie Humaine En Mer).

**SRS** : Standard Risk Ship.

## *Introduction*



## Introduction:

Personne ne peut nier l'importance de la mer pour l'économie mondiale. La mer est source de croissance pour la planète toute entière.

En effet la marine marchande comprend une flotte d'environ quatre-vingt-dix milles (89.464)<sup>1</sup>navires qui transportent chaque année un peu plus de onze (11) milliards de tonnes de marchandises et plus de 90% des échanges mondiaux se font par voie maritime.

La marine marchande emploie, aussi, un peu plus d'un million cent quatre-vingt-sept milles (1.187.000) marins de par le monde (toutes catégories confondues) et la mer fait vivre les deux tiers (2/3) de la population qui habitent dans les régions côtières à moins de quatre-vingt (80) Km des côtes et qui tirent leur profit, de manière directe ou indirecte, des ressources de la mer.<sup>2</sup>

Depuis la nuit des temps la mer est restée synonyme de danger pour les millions de marins qui osent s'y aventurer en bravant quotidiennement les périls des mers et autres océans à bord des dizaines de milliers de navires de par le monde.

Il n'y a qu'à voir le nombre d'incidents et d'accidents maritimes qui jalonnent le cours de l'histoire de la navigation et qui ont engendré la mort de milliers de personnes, des pertes de navires et des dégâts écologiques de grande ampleur.

Partant du principe que tout événement a une cause et que, dans les mêmes conditions, les mêmes causes produisent les mêmes effets, la communauté internationale a fait de la sécurité maritime sa principale préoccupation, et ce, en apportant des modifications aux règles classiques du droit maritime afin de lutter contre les causes qui ont engendré tous ces événements.

Reconnaissant aussi qu'il ne suffit pas seulement de promulguer des règlements, mais qu'il faut aussi veiller aux respects de ces derniers par les différents acteurs du domaine maritime, la communauté internationale a reconnu aux Etats un droit de contrôle pour déterminer l'application, par ses navires de commerce, des normes édictées dans ces règlements car une norme sans contrôle reste lettre morte.

Et enfin, et pour faire face à l'indifférence, au laxisme et à l'inaction de bon nombre d'Etats du pavillon et afin d'assurer une meilleure sécurité aux gens de mer, aux navires et à leurs biens, l'OMI<sup>3</sup> a reconnu aux Etats portuaires le droit de contrôler des navires étrangers qui font escale dans leurs ports.

Le contrôle des navires par l'Etat du port constitue une solution pour lutter contre l'exploitation des navires sous-normes afin d'atteindre une navigation de qualité.

Les États du port, selon un système de procédures d'inspection harmonisées, peuvent exercer leur juridiction sur les navires faisant escale dans leurs ports et constituent un « filet de sécurité » qui permet de repérer les navires ne répondant pas aux normes, principalement dans le

---

<sup>1</sup> Statistique de 2014 marine .flotte mondial

<sup>2</sup>A. MCCLUMPHA. « Maritime Safety and Security » .The BMT Centre for Homeland Security; United Kingdom.Adresse URL : [http://media.bmt.org/bmt\\_media/resources/33/DefenceDispatches3\\_1.pdf](http://media.bmt.org/bmt_media/resources/33/DefenceDispatches3_1.pdf)

<sup>3</sup> OMI Organisation Maritime Internationale

but de les retirer de la circulation. Dans ce contexte, il est impératif de développer une coopération étroite entre États du pavillon et Etat du port.

Ce principe du contrôle des navires par l'État du port s'est construit au sein des conventions MARPOL<sup>4</sup>, SOLAS<sup>5</sup> et STCW<sup>6</sup> de l'OMI et de la résolution 147 de l'OIT<sup>7</sup> relatives aux normes minimales du travail dans la marine marchande. Sa mise en œuvre, son effectivité sont intervenues par l'instauration des Mémoires of Understanding ou Mou, qui constituent des accords inter-administratifs régionaux visant à une harmonisation des procédures de contrôle des navires étrangers en vue de l'élimination des navires sous norme et de limiter les effets de concurrence entre ports qui seraient dus à une application non homogène de ce contrôle.

---

<sup>4</sup>MARPOL Marine Pollution

<sup>5</sup>SOLAS Safety Of Life At Sea

<sup>6</sup>Standards Of Training Certification And Watch keeping For Seafarers

<sup>7</sup>OIT Organisation Internationale de Travail

# *Chapitre 1*

## **Chapitre 1 : Le contrôle des navires par l'Etat du port**

### **Section 1 champs d'application du contrôle des navires par l'Etat du port**

#### **1.1 Notion et objectif du contrôle des navires par l'Etat du port :**

La mer Méditerranée, de par sa configuration géographique, est une mer semi-fermée caractérisée par une absence quasi-totale de marée et un faible brassage des eaux. Plus de 90 ans sont nécessaires à cette mer pour se renouveler, ce qui la rend particulièrement vulnérable à la pollution, et en particulier aux marées noires causées par les navires.

Les récents cas de pollution causés par les navires Erika et Prestige ont profondément choqué l'opinion publique. La communauté internationale a alors décidé de renforcer les mesures existantes relatives à la sécurité de la navigation notamment en mer Méditerranée

Les conventions adoptées sous l'égide de l'OMI ont d'ailleurs consacré des règles particulières à la mer Méditerranée<sup>8</sup>. En effet, le risque d'accidents dans cette région du monde demeure particulièrement important du fait de l'ampleur considérable du trafic maritime : la mer Méditerranée représente 1% des océans et supporte 30% du commerce mondial d'hydrocarbures.

Sur le plan régional, les Etats méditerranéens ont décidé d'inscrire leurs engagements en matière de prévention et de lutte contre la pollution, la sauvegarde de la vie humaine en mer, et la sécurité de la navigation par la mise en place de memoranda régionaux d'entente sur le contrôle par l'état du port.

En effet, le phénomène de navires sous-normes<sup>9</sup> s'accroît du fait de l'irresponsabilité de bon nombre d'États du pavillon qui ont délaissé leur flotte nationale, ainsi que de l'emploi abusif de pavillon de complaisance<sup>10</sup>. Le contrôle insuffisant de l'État du pavillon, soit par manque de moyens (faible nombre d'inspecteurs) ou par manque de volonté (pavillon de complaisance, délégation systématique à des sociétés de classification<sup>11</sup>), a contribué à augmenter l'insécurité maritime. La carence de l'État du pavillon dans l'application de ses obligations au regard du droit international va amener à renforcer les compétences des autorités du port<sup>12</sup> en matière de contrôle des navires.

---

<sup>8</sup> La Convention internationale MARPOL 73/78 confère à la mer méditerranée le statut de zone spéciale

<sup>9</sup> « Navire qui de par son état matériel, son mode d'exploitation ou le comportement de son équipage ne satisfait pas aux normes de base de navigabilité de sorte qu'il constitue une menace pour la vie humaine et/ou l'environnement. La non-conformité d'un navire aux réglementations figurant dans les conventions maritimes internationales établies au terme d'une inspection correctement menée par un État du port ou du pavillon constituerait la preuve qu'il est impropre à la navigation », source OCDE, Comité des transports maritimes, Déclaration du Comité des transports maritimes de l'OCDE sur la navigation des navires sous-normes.

<sup>10</sup> Le pavillon de complaisance se définit comme un rattachement fictif des navires à des ordres juridiques plus souples, peu contraignants sur le plan fiscal, administratif, social.

<sup>11</sup> L'État leur délègue le contrôle qu'il doit effectuer sur les navires battant son pavillon ce qui est admis par la Convention sur les lignes de charges de 1966 (art.13), la convention SOLAS (Ch.I, règle 6 a) et MARPOL 73/78 (annexe 1, règle 4.3 a) Ces sociétés contrôlent la conformité des navires aux règles de sécurité afin de délivrer le certificat de classification, ce sont des organismes privés techniques qui participent à l'élaboration des normes techniques avec l'OMI.

<sup>12</sup> Art.218 CMB: « Lorsqu'un navire se trouve volontairement dans un port ou à une installation terminale au large, l'État du port peut ouvrir une enquête et, lorsque les éléments de preuve le justifient, tenter une action pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux intérieures, de sa mer territoriale ou de sa zone économique exclusive par le navire en

L'État du port se voit en effet reconnaître un droit de contrôle sur les navires de commerce touchant les ports nationaux, quel que soit leur pavillon. Il constitue donc une autorité habilitée pour sanctionner le respect des standards minimaux de sécurité et de prévention de la pollution des conventions de l'Organisation Maritime Internationale. Désormais, lorsque les navires inspectés ne répondent pas aux critères internationaux de sécurité, les autorités maritimes de l'État du port peuvent immobiliser le navire jusqu'à ce qu'il réponde aux normes et recommandations applicables.

La compétence de l'État du port se justifie par le droit d'autoprotection des États du port quant à leurs littoraux (prévention de la pollution) et par la notion de police internationale de navigation organisée par les conventions internationales en matière de sécurité maritime qui imposent des obligations quant à leur application aux États du port. Des accords régionaux sur le contrôle par l'État du port ont été adoptés afin d'éviter des distorsions dans l'exercice du contrôle d'un port à l'autre. Ainsi, l'approche régionale du contrôle par l'État du port en Méditerranée s'articule autour de deux accords. Cette compétence de l'État du port s'est formalisée en mer Méditerranée par l'adoption du mémorandum de Paris le 26 janvier 1982 (Paris MoU) d'une part, et par le mémorandum Méditerranéen le 11 juillet 1997 (Med Mou) d'autre part.

Le contrôle des navires par l'Etat du port<sup>13</sup> est le processus qui permet à un Etat de vérifier la conformité des navires étrangers, se trouvant dans les eaux sous sa juridiction, aux exigences de la réglementation internationale en matière de sécurité de la navigation et de la protection du milieu marin et d'empêcher ces derniers d'appareiller s'ils ne sont pas en état de navigabilité.

Ce contrôle se fait par le biais d'une inspection qui consiste à vérifier les documents de bord ou encore l'état du matériel du navire et de ses accessoires utiles à la navigation.

Ces navires ne peuvent être autorisés à quitter les ports sous la juridiction de cet Etat qu'après avoir effectué les réparations nécessaires à leurs garantir de naviguer dans de bonnes conditions qui puissent assurer la sécurité du navire, de son équipage et la protection du milieu marin.

L'objectif<sup>14</sup> principal du contrôle des navires par l'état du port « port State Control » est de bannir les navires sous standard : navires dont la sécurité est défaillante et représente un danger pour le navire lui-même, l'équipage, ou l'environnement maritime. Ainsi, le contrôle des navires par l'état du port doit identifier les défaillances qui rendent le navire sous normes, s'assurer que des mesures de correction ont été prises.

## **1.2. Navires d'états non parties :**

En vertu de l'article I.3 du Protocole SOLAS de 1988, de l'article 5.4 de MARPOL, de l'article X.5 de la Convention STCW et de l'article 3.3 de la Convention AFS<sup>15</sup>, les navires de pays qui ne sont pas « parties » à la Convention ne doivent pas bénéficier de conditions plus favorables. Toutes les Parties devraient par principe appliquer les présentes procédures aux navires d'États non

---

infraction aux règles et aux normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale”.

<sup>13</sup> Article n 197. Janvier. 2002. Sous la signature de l'administration générale des affaires maritimes J.L Guibert

<sup>14</sup>Ph. Boisson 1982 le contrôle des navires par l'état du port. Politique et droit de la sécurité en mer bureau veritas.p549

<sup>15</sup> Convention SOLAS chapitre 4 sécurité de la navigation code A 1052 procédures de contrôle par l'Etat du Port 2016 page 5.6 du code

« parties » afin de s'assurer que les visites et les inspections équivalentes seront effectuées et garantir un degré équivalent de sécurité et de protection du milieu marin.

Comme les navires d'États non « parties » ne possèdent pas les certificats prévus par la Convention SOLAS, la Convention sur les lignes de charge ou MARPOL et que les membres de leurs équipages ne sont peut-être pas titulaires des brevets prévus par la convention STCW, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port devrait s'assurer, en tenant compte des principes énoncés dans les présentes Procédures, que le navire et l'équipage ne présentent pas un danger pour les personnes à bord ni un danger excessif pour le milieu marin.

Si le navire ou son équipage possèdent des certificats ou des brevets différents de ceux qui sont prescrits par une convention, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port peut tenir compte de la forme et du contenu de ces documents lorsqu'il évalue le navire.

L'état de ce navire et de son équipement, les conditions à bord ainsi que les brevets de l'équipage et la norme de l'État du pavillon spécifiant les effectifs minimaux devraient être compatibles avec les objectifs des dispositions des conventions ; si ce n'est pas le cas, il faudrait imposer au navire les restrictions nécessaires pour qu'il offre un degré comparable de sécurité et de protection du milieu marin.

### **1.3. Navires non soumis aux conventions en raison de leurs dimensions :**

Dans l'exercice de leurs fonctions, les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port devraient se fonder sur les certificats et autres documents délivrés par l'administration de l'État du pavillon ou en son nom. Lors de l'inspection, ils devraient se limiter à vérifier que les navires sont conformes à ces certificats et documents.

Dans la mesure où un instrument pertinent ne s'applique pas à un navire qui, en raison de ses dimensions, n'y est pas soumis, la tâche du fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port devrait consister à évaluer si le navire est conforme à des normes acceptables en matière de sécurité et d'environnement.

En procédant à cette évaluation, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port devrait tenir dûment compte des facteurs tels que la durée et la nature du voyage ou du service prévu, les dimensions et le type de navire, l'équipement dont le navire est pourvu et la nature de la cargaison.

### **1.4. Les intervenants :**

En général, selon les conventions applicables, les parties peuvent faire des inspections des navires étrangers se trouvant dans leurs ports par les fonctionnaires (inspecteurs) chargés du contrôle du navire (PSCO - Port State Control Officer)<sup>16</sup>.

Ces inspections peuvent être effectuées à l'initiative de la partie ; à la demande d'une autre partie ou sur la base de renseignements fournis par cette autre partie au sujet d'un navire.

En outre, elles peuvent aussi concerner, dans le cadre de la protection du milieu marin, l'inspection de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou tout autre

---

<sup>16</sup> L'OMI procédure de contrôle par l'Etat du port chapitre 02 pages 05

personne intéressée par la sécurité du navire, de son équipage et de ses passagers ou par la protection du millier marin.

#### **1.4.1. Critères minimaux pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port :**

Conformément aux dispositions des conventions, les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port doivent être dûment qualifiés, formés et autorisés par les autorités à mener des inspections de contrôle par l'État du port sans préjudice pour les dispositions nationales<sup>17</sup>.

Les inspecteurs doivent posséder les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation. Ils doivent être compétents en matière de respect des obligations imposées par les conventions et des procédures applicables en matière de contrôle par l'État du port.

Les inspecteurs doivent avoir exercé pendant un an au moins les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon en s'étant occupé soit des inspections et de la certification conformément aux conventions, soit de la surveillance des activités des organismes agréés auxquels des tâches réglementaires ont été confiées, ou acquis un niveau de compétence équivalent après avoir suivi pendant un an au moins une formation sur le terrain consistant à participer à des inspections de contrôle par l'État du port sous la direction d'inspecteurs expérimentés chargés du contrôle des navires par l'État du port.

Les inspecteurs visés doivent avoir une expérience maritime d'au moins cinq ans, comprenant des périodes où ils ont exercé en mer les fonctions d'officier du service « pont » ou du service « machines », selon le cas, ou les fonctions d'inspecteur de l'État du pavillon ou d'assistant d'un inspecteur chargé du contrôle des navires par l'État du port.

Cette expérience comprend une période d'au moins deux ans d'exercice en mer des fonctions d'officier du service « pont » ou du service « machines ».

Les inspecteurs doivent pouvoir communiquer oralement et par écrit avec les gens de mer dans la langue parlée le plus communément en mer (généralement l'Anglais).

Lorsque, dans un État membre, les inspections de sécurité sont effectuées par des inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port, ces inspecteurs doivent posséder les qualifications parmi lesquelles une expérience théorique et pratique suffisante dans le domaine de la sécurité maritime. Cela inclut normalement une bonne compréhension de la sécurité maritime et de la manière dont celle-ci s'applique aux opérations à contrôler, une bonne connaissance pratique des technologies et techniques de sûreté ; une connaissance des principes, des procédures et des techniques d'inspection et une connaissance pratique des opérations à contrôler.

Les Autorités doivent veiller à ce que chacun de leurs inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port fasse l'objet d'une formation et d'une évaluation avant de l'autoriser à diriger des inspections, puis régulièrement, par la suite, conformément au système harmonisé.

---

<sup>17</sup>Protocole d'entente de MEDMOU sur le contrôle des navires par l'Etat du port annexe 6 page 15

Il faudrait organiser à intervalles réguliers des séminaires à l'intention des fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port afin d'actualiser leurs connaissances pour ce qui est des instruments ayant trait au contrôle par l'État du port.

## **Section 2 : Fondements juridiques du contrôle des navires étrangers par l'Etat du port**

### **2.1. La Convention des Nations Unies sur le Droit de la Mer (CNUDM) :**

La convention des Nations Unies <sup>18</sup>sur le Droit de la Mer du 10 décembre 1982, dite de Montego Bay, marque l'aboutissement de 14 années de négociations. Elle vise à instituer un régime d'ensemble qui tente de « résoudre tous les problèmes concernant le droit de la mer. Cette Convention comprend 320 articles et 9 annexes régissant tout ce qui a trait aux espaces marins, aux activités économiques et commerciales, à la technologie, au règlement des différends touchant les problèmes de la mer. Pour les navires, la CNUDM fixe notamment les obligations incombant à l'État du pavillon et à l'État côtier. Les obligations de l'État du pavillon sont introduites par l'article 91 – Nationalité des navires – qui attribue à l'État du pavillon ou d'immatriculation de fixer les conditions requises pour qu'ils aient le droit de battre son pavillon. Il reprend d'ailleurs les obligations mentionnées dans les articles 4 et 5 de la Convention sur la haute mer de 1958. L'article 217 précise les pouvoirs de l'État du Pavillon, notamment celui de veiller « à ce que les navires battant leur pavillon ou immatriculés par eux respectent les règles et normes internationales ... afin de prévenir, réduire et maîtriser la pollution en milieu marin ». L'article 25 (2) traite des droits de protection de l'État côtier et reconnaît, lorsque le navire se rend dans les eaux intérieures ou dans les ports le droit « de prendre les mesures nécessaires pour prévenir toute violation des conditions auxquelles est subordonnée l'admission du navire ». L'article 218 précise qu'en cas de pollution occasionnée par un navire étranger au-delà de ses eaux intérieures, de ses eaux territoriales ou de sa zone économique exclusive – en infraction aux règles et normes internationales applicable - l'État du port d'escale du navire peut enquêter à bord de ce navire et intenter une action. L'article 219 « mesures de contrôle visant à éviter la pollution » reconnaît qu'en cas de violation des règles ou normes internationales applicable concernant la navigabilité du navire » - qui peut être garantie par le respect à de nombreuses conventions internationales - « et risque de ce fait de causer des dommages au milieu marin », l'État côtier prend, « autant que faire se peut, des mesures administratives pour empêcher ce navire d'appareiller ». Cet article sous-tend aussi l'obligation faite à un État du port d'entretenir une capacité d'inspection comme l'article 94, para 4, alinéa a, exprime pour l'État du pavillon, l'obligation d'inspection par un « inspecteur maritime qualifié ».

Il reconnaît donc que le pouvoir de prévention des accidents attribué à l'État du pavillon n'est pas infallible. Il attribue aussi à l'État côtier le droit de visiter le navire dans les eaux intérieures ou au port afin de limiter le risque d'un préjudice environnemental. Si effectivement, la CNUDM reconnaît la primauté de l'État du pavillon en matière du contrôle du respect de normes internationales pour la prévention de la pollution, elle introduit le principe d'un contrôle par l'État du port.

---

<sup>18</sup>Application de la règle 5.2.1 « Responsabilités de l'État du port – Inspections dans le port » page 02



Si la CNUDM introduit le principe du contrôle par l'État du port, elle ne le dessine que dans un cadre restreint. Ce principe, comme celui de la valeur des certificats, sera décliné dans chaque convention internationale majeure.

## **2.2 Les Conventions internationales telles que SOLAS, MARPOL, STCW, LL66.**

Les Conventions internationales telles que SOLAS, MARPOL, STCW, Load Lines 66 vont élargir plus explicitement à d'autres domaines que la prévention de la pollution par les hydrocarbures, les responsabilités de l'État du port. Ces conventions définissent pour chacune d'entre elles les responsabilités de l'État du port en matière de contrôle du respect des normes par les navires étrangers. Elle complète le principe posé par la CNUDM, à savoir la possible défaillance de l'État du pavillon et précise le droit de l'État du port en cette matière, ces derniers devant supporter les conséquences d'une catastrophe maritime sur les vies humaines, sur l'environnement, sur les infrastructures portuaires, sur d'autres navires ou sur la sûreté. De même que l'État du pavillon peut retarder l'appareillage, le même droit est reconnu aux autorités maritimes de l'État du port.

Le contrôle de l'application de ces conventions par l'État du port, en vertu de ces mêmes conventions, s'effectue selon le principe commun qui découle de la CNUDM :

- Les conventions précisent dans un premier temps les conditions du contrôle. Le navire effectue escale dans un port d'un pays contractant à la convention, ce qui est un préalable au contrôle et permet la reconnaissance, par réciprocité, du certificat. Le contrôle est effectué par un représentant autorisé du gouvernement. Au passage, on notera que si les conventions internationales reconnaissent au pavillon la possibilité de déléguer ses missions pour le contrôle des navires qui bat son pavillon, la mission du contrôle par l'État du port ne peut être déléguée ;
- La portée du contrôle est limitée. Il s'agit de vérifier la présence du certificat et dans une mesure plus large la conformité du navire au certificat ;
- Les mesures pouvant être prises par l'inspecteur à l'issue de ce contrôle peuvent aller jusqu'à empêcher le navire de naviguer (entrave à la liberté de circuler ou de commercer), soit parce que le navire n'est pas détenteur de certificat garantissant sa conformité à la convention (soit absence du certificat, soit certificat expiré, soit validité mis en cause), soit parce que son état ou les écarts relevés (motifs évidents) entre le certificat et l'existant à bord ne garantissent pas une navigation sans risque pour la vie humaine en mer, l'environnement marin et la sûreté ;
- Dans ce cas, l'officier dûment autorisé, informe le consul ou la représentation diplomatique du pavillon du navire, des mesures prises.

### **2.2.1. Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer - SOLAS- (International Convention for the Safety of Life at Sea)**

**Adoption** : 1er novembre 1974 ; entrée en vigueur : 25 mai 1980

La convention SOLAS<sup>19</sup> est le traité international le plus important en matière de sécurité des navires. L'idée de son élaboration remonte à 1912, à la suite du naufrage du Titanic. Elle a été adoptée en 1914 et amendée en 1929, en 1948 et 1960.

---

<sup>19</sup> [www.OMI.org](http://www.OMI.org)

La convention SOLAS a été entièrement refondue en 1974. Cette nouvelle version est entrée en vigueur en 1980. Elle régit le contrôle des différents types de navires et les documents à bord relatifs à la sécurité. Elle ne s'applique, sauf exception, qu'aux voyages internationaux pour les navires de charge dépassant les 500 tonneaux de jauge brute et pour les navires de passagers.

La convention SOLAS rend obligatoire le code ISM (International Safety Management), qui régit la sécurité lors de l'exploitation des navires. La convention Solas 2010 est entrée en vigueur le 1er janvier 2012.

Des amendements à la convention SOLAS ont été adoptés fin 2014 pour introduire l'obligation pour le chargeur de fournir la masse brute vérifiée (Verified Gross Mass, VGM) des conteneurs maritimes à l'armateur qui doit les transporter. Cette règle est entrée en vigueur le 1er juillet 2016. L'OMI considère que les fausses déclarations de masse de la marchandise ont été à l'origine de plusieurs incidents et naufrages comme celui du porte-conteneurs "MSC Rena" en Nouvelle-Zélande en 2011 et du "Mol Comfort" dans l'océan Indien en 2013.

La Convention SOLAS a pour principal objectif de spécifier des normes minimales pour la construction, l'équipement et l'exploitation des navires, compatibles avec leur sécurité. C'est aux États du pavillon qu'il incombe de veiller à ce que les navires battant leur pavillon en respectent les prescriptions, et un certain nombre de certificats sont délivrés pour en attester. Les dispositions relatives au contrôle permettent en outre aux Gouvernements contractants d'inspecter les navires d'autres États contractants s'il y a de bonnes raisons de penser que le navire et son équipement ne correspondent pas pour l'essentiel aux prescriptions de la Convention : cette procédure est connue sous le nom de contrôle des navires par l'État du port. La Convention SOLAS actuellement en vigueur inclut des articles qui énoncent les obligations générales, la procédure d'amendement et d'autres dispositions, suivis d'une annexe divisée en 12 chapitres.

### **2.2.2 Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)**

**Adoption** : 1973 (Convention), 1978 (Protocole de 1978), 1997 (Protocole – Annexe VI); entrée en vigueur: 2 octobre 1983 (Annexes I et II)

La Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL)<sup>20</sup> est la principale convention internationale traitant de la prévention de la pollution du milieu marin, que les causes soient liées à l'exploitation ou à des accidents.

La Convention MARPOL a été adoptée le 2 novembre 1973 à l'OMI. Le Protocole de 1978 a été adopté à la suite d'une série d'accidents de navires citernes survenus en 1976 et 1977. Comme la Convention MARPOL de 1973 n'était pas encore entrée en vigueur, le Protocole MARPOL de 1978 a intégré la convention mère. L'instrument qui en résulte est entré en vigueur le 2 octobre 1983. En 1997, un Protocole modifiant la Convention a été adopté, et une nouvelle Annexe VI, qui est entrée en vigueur le 19 mai 2005, a été ajoutée. La Convention MARPOL a été mise à jour par des amendements au fil des années.

La Convention comprend des règles visant à prévenir et à réduire au minimum la pollution due aux navires – tant accidentelle que découlant d'opérations de routine – et comporte

---

<sup>20</sup> [www.OMI.org](http://www.OMI.org)

actuellement six Annexes techniques. La plupart de ces annexes établissent des zones spéciales dans lesquelles les rejets d'exploitation sont strictement réglementés.

### **2.2.3. Convention internationale sur les lignes de charge – LOAD LINE 66**

**Adoption** : 5 avril 1966 ; entrée en vigueur : 21 juillet 1968

On sait depuis longtemps que la limitation du tirant d'eau en charge<sup>21</sup> d'un navire contribue dans une large mesure à sa sécurité. Ces limites sont indiquées sous la forme de franc-bord qui constitue outre l'étanchéité aux intempéries et à l'eau, le principal objectif de la Convention.

La première Convention internationale sur les lignes de charge, adoptée en 1930, était fondée sur le principe d'une flottabilité de réserve, même s'il était reconnu alors que le franc-bord devrait également assurer une stabilité suffisante et éviter toute fatigue excessive de la coque due à une surcharge du navire.

Des dispositions sont prévues dans la Convention internationale de 1966 sur les lignes de charge, adoptée par l'OMI, pour déterminer le franc-bord des navires au moyen de calculs tenant compte du compartimentage et de la stabilité après avarie.

Les règles énoncées tiennent compte des risques auxquels les navires pourraient être exposés dans différentes zones et à différentes saisons. L'annexe technique contient plusieurs mesures de sécurité additionnelles concernant les portes, les sabords de décharge, les écoutilles et un certain nombre d'autres éléments. Ces mesures ont principalement pour objet d'assurer l'étanchéité à l'eau des structures du navire au-dessous du pont de franc-bord.

Toutes les lignes de charge assignées doivent être marquées au milieu du navire de chaque côté de la coque, de même que la ligne de pont. Un franc-bord plus faible est assigné aux navires destinés au transport de bois en pontée, étant donné que le chargement en pontée offre une protection contre l'impact des vagues.

### **2.2.4. Convention internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW) :**

**Adoption** : 7 juillet 1978 ; entrée en vigueur : 28 avril 1984 ; révision complète en 1995 et 2010

La Convention STCW de 1978 a été la première à établir des prescriptions de base sur la formation des gens de mer, la délivrance des brevets et la veille au niveau international. Dans le passé, les normes de formation des officiers et des matelots, de délivrance des brevets et de veille étaient établies par chaque gouvernement, le plus souvent sans tenir compte des pratiques dans d'autres pays. De ce fait, les normes et procédures variaient amplement, même si le transport maritime est le plus international de tous les secteurs.

La Convention prescrit des normes minimales relatives à la formation des gens de mers, la délivrance des brevets et la veille que les pays sont tenus de respecter ou dépasser.

Les amendements de 1995, adoptés par une conférence, ont constitué une révision complète de la Convention, face à un besoin reconnu de mettre la Convention à jour et de répondre aux

---

<sup>21</sup> [www.OMI.org](http://www.OMI.org)

détracteurs qui avaient signalé la présence de nombreuses expressions vagues comme "à la satisfaction de l'Administration", qui donnaient lieu à des interprétations différentes.

Les amendements de 1995 sont entrés en vigueur le 1er février 1997. Parmi les grandes nouveautés figuraient la division de l'annexe technique en règles, par chapitre comme c'était le cas avant, et un nouveau Code STCW, dans lequel de nombreuses règles techniques ont été transférées. La partie A du Code est obligatoire, tandis que la partie B contient des recommandations.

En règle générale, la mise en œuvre incombe aux États du pavillon, tandis que les États du port interviennent également pour garantir la conformité.

### **2.2.5 Convention du jaugeage :**

**Adoption** : 1969 ; entrée en vigueur : 18 juillet 1982

La Convention internationale de 1969 sur le jaugeage <sup>22</sup>des navires, qui est entrée en vigueur le 18 juillet 1982, a été la première tentative réussie d'introduire un système universel de mesure du tonnage.

Les dispositions en matière de contrôle par l'état du port énoncées à l'article 12.d de la convention de 1969 sur le jaugeage ne prévoient pas l'immobilisation d'un navire possédant un certificat international de jaugeage (1969) en cours de validité.

### **2.2.6. Convention du Travail Maritime (CTM - MLC) :**

**Adoption** : 7 février 2006 ; entrée en vigueur : 20 août 2013.

La conférence générale de l'Organisation Internationale du Travail<sup>23</sup>, tenue à Genève le 7 février 2006 s'est conclue par une convention du travail maritime MLC « Maritime Labour Convention » fixant les droits des gens de mer à des conditions de travail décentes et contribue à créer des conditions de saine concurrence pour les armateurs.

Elle s'applique au transport maritime international et couvre des questions fondamentales telles que les conditions minimales requises pour le travail des gens de mer à bord des navires (titre 1 de la CTM), les conditions d'emploi (titre 2), le logement, les loisirs, l'alimentation et le service de table (titre 3), la protection de la santé, les soins médicaux, le bien-être et la protection en matière de sécurité sociale (titre 4) ainsi que la conformité et la mise en application des dispositions par l'État du pavillon comme par l'État du port (titre 5), en vue de garantir des conditions de travail et de vie décentes à bord des navires et d'assurer des procédures de mise en œuvre de ces dispositions

Cette convention énonce la possibilité pour un État du port d'effectuer un contrôle de son application sur un navire étranger. Cette faculté a été intégrée d'une manière novatrice dans la convention du travail maritime en faisant l'objet d'un chapitre détaillant précisément les procédures d'inspections afin d'éviter les distorsions de concurrence entre ports.

---

<sup>22</sup> [www.OMI.org](http://www.OMI.org)

<sup>23</sup> [www.OIT.org](http://www.OIT.org)

### **Section 3 : La Politique de contrôle par l'Etat du port :**

Bien que les mers soient aujourd'hui généralement plus sûres que le passé, des centaines d'accidents et d'incidents y surviennent chaque année, et qui engendrent la mort de centaines de personnes et des milliers de blessés ainsi que des dégâts écologiques importants (nauffrage du pétrolier ERIKA au large des côtes françaises en 1999)

En se basant sur le principe que tout événement a une cause et que, dans les mêmes conditions, les mêmes causes produisent les mêmes effets, et partant de la nécessité d'accroître la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin, de l'importance attachée à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires, la communauté internationale a fait de la sécurité maritime sa principale préoccupation, et ce, en apportant des modifications aux règles classiques du droit maritime afin de lutter contre les causes qui ont engendré tous ces événements.

Pendant et malgré une réglementation internationale uniforme et harmonisée, le contrôle par l'état du port ne s'exerce pas de la même manière dans tous les ports du monde car ce dernier dépend des enjeux économiques et des moyens que lui affectent les Etats du port.

Dans la pratique, le contrôle des navires est exercé par les Etats de deux manières : soit de manière unilatérale par un seul Etat Partie aux Conventions, on citera ici l'exemple des États-Unis d'Amérique ; soit sur une base multilatérale par voie d'entente conclues dans un cadre régional tels les mémorandums (MOU).

#### **3.1. L'approche unilatérale des Etats-Unis :**

De par leur taille, leur position géographique et l'étendue de leurs côtes, et estimant inutile de participer à un groupement régional, les États-Unis d'Amérique ont adopté, unilatéralement, une manière d'exercer le contrôle des navires étrangers, dans leurs ports, quelle que soit leurs nationalités.

Ces contrôles sont exercés par l'USCG<sup>24</sup> suivant des procédures particulières qui reposent sur les instruments pertinents de l'OMI et sur les titres 14, 33 et 46 du Code des États-Unis<sup>25</sup>

Le 1<sup>er</sup> mai 1994, l'USCG a mis en place un nouveau programme de contrôle par l'État du port afin d'éliminer les navires sous-normes des eaux américaines.

Ce programme fonctionne à partir d'une base de données informatisée (PSIX<sup>26</sup>) sur les inspections des navires dans les ports américains et apporte deux innovations à savoir une politique de ciblage des navires à inspecter et la publicité des résultats du ciblage.

Mises à jour chaque trimestre, les informations contenues dans cette base de données sont classées en trois catégories :

- Caractéristiques du navire ;
- Résumé des interventions de l'USCG ;
- La liste des certificats des navires (date de délivrance et d'expiration).

---

<sup>24</sup>l'USCG United States Coast Guard

<sup>25</sup>Code of Federal Regulations

<sup>26</sup>Port State Information Exchange System

### **3.2. L'approche multilatérale des MOU**

L'approche unilatérale des Etats-Unis d'Amérique dans le domaine du contrôle des navires par l'Etat du port reste un exemple isolé parmi les politiques de sécurité maritime en application aujourd'hui dans le monde.

Il faut reconnaître qu'il est difficile à un Etat seul de prendre des mesures contraignantes sans prendre le risque de provoquer un déroutement de navires vers les ports de voisins moins exigeants.

Pour y remédier à cette situation, un système de contrôle basé sur des ententes conclues dans un cadre régional a commencé à s'organiser.

Et désirant lutter contre les navires sous norme, une coopération internationale dans le domaine des contrôles par l'Etat du port a été mise en œuvre et s'est développée peu à peu pour donner naissance à des mémorandums d'entente (MOU<sup>27</sup>) entre plusieurs pays de la même région.

Ce concept a été demandé par l'OMI<sup>28</sup> au vu des résultats positifs apportés par le mémorandum d'entente de Paris.

Il en existe actuellement neuf (09) mémorandums sur le contrôle des navires par l'Etat du Port <sup>29</sup>:

#### **3.2.1. Paris MoU :**

Le « Mémorandum d'entente de Paris<sup>30</sup> sur le contrôle des navires par l'état du port » est un accord international signé le 26 janvier 1982 entre vingt (27) états maritimes (Allemagne, Belgique, Bulgarie, Canada, Croatie, Chypre, Danemark, Espagne, Estonie, Fédération de Russie, Finlande, France, Grèce, Islande, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Malte, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni de la Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Slovaquie et Suède).

Il vise à améliorer la sécurité maritime par un meilleur contrôle des navires dans les ports, via des procédures mieux harmonisées. Il prévoit des inspections vérifiant que les navires sont conformes aux diverses conventions internationales en vigueur dans le domaine maritime.

Chaque état membre du mémorandum s'est engagé à inspecter, de manière inopinée, chaque année au moins 25% des navires étrangers fréquentant ses ports et communiquer tous les résultats d'inspection au système d'information de l'organisation.

#### **3.2.2. MoU de Tokyo :**

Signé le 03 Décembre 1993 à Tokyo, il regroupe : l'Australie, Canada, la Chine, Chili, Fiji, Hong Kong, Indonésie, Japon, République de Corée, Malaisie, Nouvelle Zélande, Papouasie de la nouvelle Guinée, Philippines, Pérou, la Fédération de Russie, Singapour, Thaïlande, Vanuatu, le Vietnam et les Iles Marshall.

---

<sup>27</sup>Memorandum Of Understanding

<sup>28</sup>Résolution A682 (17) adoptée en novembre 1991

<sup>29</sup> Voir figure n°1

<sup>30</sup> <http://www.ParisMou.org>

L'objectif principal du protocole d'accord de Tokyo<sup>31</sup> est d'établir un régime efficace de contrôle par l'état du port dans la région Asie-pacifique par la coopération de ses membres et l'harmonisation de leurs activités afin d'éliminer les navires de qualité inférieure afin de promouvoir la sécurité maritime, environnement et de sauvegarder les conditions des navires.

### **3.2.3. Mou de Méditerranée :**

Le Mémoire Méditerranéen<sup>32</sup> couvre les pays méditerranéens du Sud et de l'Est soit l'Algérie, Chypre, Egypte, Israël, Malte, Maroc, Tunisie, Turquie, l'autorité Palestinienne et le Liban. Ce mémorandum a été signé à Malte le 11 juillet 1997

Chaque état membre du mémorandum s'est engagé à inspecter, de manière inopinée, chaque année au moins 15% des navires étrangers fréquentant ses ports et communiquer tous les résultats d'inspection au système d'information de l'organisation.

L'Algérie devint un membre de ce Mémoire après sa ratification le 19 Mars 2000.

### **3.2.4. MoU des Caraïbes : (CMOU)**

Le Mémoire des Caraïbes a été conclu par les administrations de dix-sept (17) pays le 09 février 1996. Ce mémorandum regroupe Antigua et Barbuda, Aruba, les Bahamas, Barbade, Belize, les Iles caïmans, Cuba, Curaçao, France, Grenade, Guyane, Jamaïque, les Pays-Bas, Saint-Christophe-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les-Grenadines, Suriname, Trinité-et-Tobago.

Les activités de la CMOU<sup>33</sup> sont guidées par les principes énoncés dans le mémorandum. L'objectif principal est d'assurer la conformité des navires avec les conventions internationales et les normes concernant la sécurité de la vie humaine en mer ; la sécurité ; la prévention de la pollution en mer ; les conditions de travail et de vie à bord des navires et les certifications des gens de mer et leurs qualifications.

Les états membres se sont engagés à inspecter 15% des navires fréquentant leurs ports.

### **3.2.5. MoU Latino-Américain :**

Il concerne l'Accord de Vina Del Mar (Chili) <sup>34</sup>signé le 05 Novembre 1992 ; ce mémorandum regroupe treize (13) états qui sont respectivement : l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, Cuba, l'Equateur, le Honduras, le Mexique, le Panama, le Pérou, l'Uruguay et enfin le Venezuela.

Les membres de l'accord Latino-Américain soulignent que la principale responsabilité de l'application effective des conventions internationales incombe aux propriétaires et aux états du pavillon, mais comme les autres accords régionaux, elle reconnaît la nécessité d'une action préventive des états du port pour éliminer les navires déficients.

Il est demandé à chaque autorité maritime participante de s'efforcer d'atteindre 15% d'inspection annuel des navires étranger qui ont pu entrer dans leurs ports.

---

<sup>31</sup> <http://TokyoMou.org>

<sup>32</sup> <http://MedMou.org>

<sup>33</sup> <http://www.CraibbeanMou.org>

<sup>34</sup> <http://www.Acuerdolatino.int.ar>

### **3.2.6. MoU de l’Afrique de l’Ouest et du Centre :**

Le mémorandum d’entente sur le contrôle des navires par l’état du port dans la région de l’Afrique de l’Ouest et du Centre<sup>35</sup> a été signé le 22 Octobre 1999 à Abuja (Nigeria), il regroupe vingt-deux (22) états dont : Afrique du Sud, Angola, Bénin, Cameroun, Cap Vert, Congo, Côte d’Ivoire, République Démocratique du Congo, Guinée, Equatoriale, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée Conakry, Guinée Bissau Libéria, Mauritanie, Namibie, Nigeria, Sao Tome et Principe, Sierra Léone, Sénégal et le Togo.

Le Mémorandum d’Entente d’Abuja est le document juridique en vertu duquel les pays de la région ont convenu un mécanisme commun pour les activités portuaires respectives contrôle de l’état.

Ils reconnaissent la nécessité de la sécurité maritime tant dans la mer que dans les ports et la protection de l’environnement marin et l’importance attachée à l’amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires et l’importance des conditions établies dans les conventions maritimes pertinentes pour assurer la sécurité maritime et la protection du milieu marin, le Comité du mémorandum de l’Afrique de l’Ouest et du centre s’est engagé d’atteindre un taux d’inspection régional annuel de 15% de la totalité des navires opération dans la région ou un pourcentage supérieur.

### **3.2.7. MoU de l’Océan indien :**

Le mémorandum d’entente sur le contrôle des navires part l’état du port de l’Océan Indien<sup>36</sup> a été signé le 05 juin 1998 en Afrique du sud. Il réunit l’Australie, le Bangladesh, Djibouti, l’Erythrée, l’Ethiopie, Lande, Iran, Kenya, Maldives, Oman, Seychelles, Sri Lanka, La Tanzanie et le Yémen.

Les membres du mémorandum d’entente de l’Océan Indien se sont engagés d’atteindre un taux d’inspection annuel de 10% des navires étrangers faisant escale dans leurs ports.

### **3.2.8. MoU de la Mer Noire**

Le mémorandum d’entente sur le contrôle des navires par l’état du port de la Mer Noire<sup>37</sup> a été signé à Istanbul le 07 Avril 2000. Il regroupe six (06) autorités, dont la Bulgarie, la Géorgie, la Roumanie, la Fédération de Russie, la Turquie et l’Ukraine.

Des inspections sont menées pour s’assurer que les navires étrangers qui se rendent dans les ports de la Mer Noire sont en bon état de navigabilité, ne présentent pas de risque de pollution, fournissent un environnement sain et sécuritaire et se conforment aux réglementations internationales.

Les signataires se sont engagés à inspecter 15% par an des navires étrangers dans leurs ports.

---

<sup>35</sup><http://.AboujaMou.org>

<sup>36</sup> <http://www.iomou.org>

<sup>37</sup> <http://BesMou.org>



### 3.2.9. MoU du Riyad :

En juin 2004, six (06) pays dont, le Bahreïn, le Koweït, Oman, le Qatar, l'Arabie Saoudite et l'Emirats arabes unis, ont signé un mémorandum d'accord sur le contrôle des navires par l'état du port dans la région du Golfe, connu sous le nom de protocole d'entente de Riyad.

L'accord de Riyad<sup>38</sup> visant à assurer un transport maritime sécuritaire et efficace dans les juridictions maritimes de la région du Golfe. Le protocole d'accord de Riyad est l'un des nombreux accords qui ont été signés par les autorités maritimes sous l'égide de l'Organisation maritime internationale.



**Figure 1.1 : Répartition géographique des Mou illustre approximativement la couverture géographique Mondiale qui est offert par l'ensemble des Mou créés au fil du temps**

### 3.3. Les devoirs des Etats devant le Mémorandum ratifié : <sup>39</sup>

- Chaque autorité donne l'effet aux dispositions du Mémorandum et ses annexes qui sont une partie intégrante du Mémorandum ;
- Prend les dispositions nécessaires pour ratifier les instruments pertinents aux fins de l'application du Mémo ;
- Etablit et met en œuvre un système efficace de contrôle du port en vue d'assurer sans discrimination que les navires de commerce étrangers visitant les ports de son Etat sont conformes aux normes établies dans les instruments pertinents dans le Mémo ;
- Il est obligatoire à chaque autorité d'atteindre un nombre total déterminé d'inspections par an ;
- Chaque autorité consulte toutes les autorités pour échanger des informations avec elles, en vue de poursuivre les objectifs du Mémorandum.

<sup>38</sup> <http://www.RiyadMou.org>

<sup>39</sup> Mémoire les contrôles de sécurité des navires –ESNT-2011 page 50

## *Chapitre2*

## **Chapitre 2 : Le Mémorandum d'Entente Méditerranéen sur le contrôle des navires par l'Etat du Port**

### **Section1 : La création du Mémorandum d'Entente Méditerranéen :**

#### **1.1 Mission et objectif :**

Le contrôle par l'État du Port<sup>40</sup> en Méditerranée s'articule autour de deux Memoranda d'Ententes régionales. Le Paris MoU (1982) regroupe, entre autres, les États de la Rive Nord de la Méditerranée (Croatie, France, Grèce, Italie et Espagne). Il constitue le premier accord interétatique en la matière. A celui-ci, vient s'ajouter un second Mémorandum d'Entente sur le contrôle par l'État du port, le Med MoU (1997) regroupant les États de la rive Sud-Est de la Méditerranée (Algérie, Chypre, Égypte, Israël, le Liban, Malte, Maroc, Tunisie, Turquie et Autorité palestinienne).

Le contenu de ce Mémorandum d'Entente sur le contrôle des navires par l'État du Port est basé sur les réglementations de l'OMI.

Le mémorandum méditerranéen repose sur trois organes : un comité, un secrétariat et un centre de formation (voir annexe 01).

#### **- Un comité : <sup>41</sup>**

Les structures institutionnelles du Med MoU<sup>42</sup> sont constituées d'un comité (section 7 de la charte) composé des représentants des États membres, de l'OMI, l'Organisation Internationale du Travail (OIT) et de l'Union européenne. Celui-ci se réunit au moins une fois par an et a pour mission principale de promouvoir la mise en place de séminaires pour les inspecteurs et d'harmoniser les procédures d'inspections, de s'assurer du respect des obligations contenues au sein du mémorandum, de développer les procédures d'échange d'information et de mettre au point régulièrement des instructions concernant les inspections.

#### **- Un secrétariat :**

Ce comité est assisté par un secrétariat dont le siège se situe en Egypte. Ce secrétariat assure la gestion administrative du mémorandum c'est-à-dire qu'il organise et prépare les réunions, facilite l'échange d'information (établissement de statistiques).

#### **- Un centre d'information :**

Le Med Mou dispose d'un centre d'information, basé à Casablanca dont la mission est de faciliter un échange d'information rapide et efficace entre les autorités portuaires des membres du mémorandum. Or, on relève qu'aucune référence à ce Centre n'est faite au sein du texte du MoU ni de ses annexes. Ceci démontre la volonté de faire du Med MoU un mécanisme plus souple et moins contraignant que les autres MoU.

---

<sup>40</sup>REMPEC international program, « les accords relatifs au contrôle des navires par l'Etat du Port en méditerranée » page 08

<sup>41</sup>La charte du Med MoU « le cadre de contrôle des navires par l'Etat du port en méditerranée 11 July 1997 »

<sup>42</sup> Med MoU Méditerranéenne Mémorandum

## **1.2 Ratification :**

Le Mémorandum d'Entente de méditerranée<sup>43</sup> a été signé le 11 juillet 1997, sur une initiative de la région méditerranéenne. L'Algérie devint un membre de ce Mémorandum après sa ratification le 19 Mars 2000. Cet accord organise une collaboration régionale pour contrôler de façon harmonisée les navires étrangers dans les ports des États signataires, tout en évitant les détournements de trafic et les distorsions de concurrence.

Les autorités maritimes du mémorandum Méditerranéen couvrent les pays méditerranéens du Sud et de l'Est soit l'Algérie, Chypre, l'Égypte, Israël, le Liban, Malte, le Maroc, la Tunisie, la Turquie et l'Autorité Palestinienne. Ce sont les administrations maritimes nationales désignées pour l'application du présent mémorandum, pour un but de la protection de l'environnement marin et l'importance attachée à l'amélioration des conditions de vie et de travail à bord des navires.

## **Section 2 : L'inspection des navires selon le Med Mou :**

L'État du port se doit de vérifier que les navires de commerce étrangers faisant escale dans son port étaient conformes aux normes internationales (celles de l'OMI et de l'OIT)<sup>44</sup> applicables. A cet effet, une procédure d'inspection est mise en place au sein des memoranda. L'État du port doit s'assurer, par la voie du contrôle documentaire et de l'inspection du navire, que celui-ci est bien doté des certificats exigibles et qu'il est bien en état de prendre la mer. L'inspection peut alors porter sur tout ou partie du navire ainsi que sur la vérification des qualifications de l'équipage et de l'application à bord des normes sociales internationales.

### **2.1 : Les types d'inspections<sup>45</sup> :**

#### **2.1.1 Inspections initiales :**

- Conformément aux procédures de contrôle à suivre en vertu des conventions applicables à la suite, par exemple, de la réception, par un État d'un port de renseignements relatifs à un navire, un fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port peut se rendre au poste d'amarrage du navire et avant de monter à bord, peut, d'après l'apparence de ce navire sur l'eau, se faire une idée de la qualité de son entretien à partir d'éléments tels que l'état de sa peinture, la présence de corrosion, de piqûres ou de dommages non réparés ;
- Le fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port PSCO devrait vérifier dès que possible le type, l'année de construction et les dimensions du navire afin de déterminer les dispositions des conventions qui lui sont applicables ;
- Une fois à bord et dès sa prise de contact avec le Capitaine ou l'Officier responsable du navire, le fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port devrait examiner les certificats et documents pertinents du navire dont la liste figure à (voir annexe n°02) devrait servir de guide au fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port lorsqu'il examine les Certificats internationaux de jaugeage ;

---

<sup>43</sup> J.O DECRET PRESEEDENTIEL N 2000-58 DU 13 mars 2000 portant ratification du mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranée signée à Malte le 11 juillet 1997 « annexe 03 »

<sup>44</sup>REMPEC international programme, « les accords relatifs au contrôle des navires par l'Etat du port en méditerranée »

<sup>45</sup> Convention SOLAS chapitre 4 sécurité de la navigation code A 1052 procédures de contrôle par l'état du port 2016

- Si les certificats sont valables et si ses impressions générales et les observations visuelles qu'il a faites à bord confirment que la qualité de l'entretien est satisfaisante, le fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port devrait généralement limiter son inspection aux éventuelles déficiences qui ont été signalées ou observées ;
- Lorsqu'il effectue une inspection initiale, le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port devrait vérifier à la fois la validité des certificats et autres documents pertinents et l'état général du navire et de son équipement, y compris la passerelle de navigation, les ponts y compris le gaillard, les cales à cargaison/tranches de la cargaison, la chambre des machines et les dispositifs de transfert du pilote ;
- Conformément aux procédures de contrôle prévues au chapitre IX de la Convention SOLAS à propos du code international de gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires et la prévention de la pollution (Code ISM International Safety Management), le fonctionnaire chargé du contrôle par l'État du port devrait suivre les directives ;

### 2.1.2 : Inspections détaillées :

- Si le navire n'a pas à bord de certificats valables ou si le fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port **a de bonnes raisons de penser**, en se fondant sur son impression générale ou sur les observations faites à bord, que l'état du navire ou de son équipement ne correspond pas pour l'essentiel aux indications portées sur les certificats ou que le capitaine ou l'équipage n'est pas au fait des procédures essentielles à bord, il faudrait effectuer une inspection plus détaillée de la manière décrite dans le code de la résolution A.1052(27) de l'OMI « SOLAS », concernant les procédures de contrôle des navires par l'état du port dans son chapitre 2 (2.4- Bonnes raisons « voir annexe 03 ») ;
- L'intention n'est pas d'exiger que l'ensemble de l'équipement et toutes les procédures mentionnées dans le présent Chapitre soient vérifiés au cours d'une seule inspection effectuée dans le cadre du contrôle par l'État du Port, sauf si l'état du navire ou les connaissances du Capitaine ou de l'équipage en matière de procédures essentielles à bord sont tels qu'une inspection détaillée s'impose.

#### 2.1.2.1 : Les faits considérés comme « BONNES RAISONS »<sup>46</sup> :

Aux fins du contrôle du respect des prescriptions d'exploitations de bord les bonnes raisons spécifiques sont les suivantes :

- Constatation de défaillances opérationnelles lors de l'application des procédures de contrôles par l'Etat du port conformément aux dispositions de la convention SOLAS de 1974, de MARPOL 73 /78 et de la convention STCW de 1978 ;
- Signes indiquant que les opérations relatives à la cargaison et d'autres opérations ne sont pas menées dans des conditions de sécurité ou conformément aux directives de l'OMI ;

---

<sup>46</sup> J.O DECRET PRESEEDENTIEL N 2000-58 DU 13 mars 2000 portant ratification du Mémorandum d'Entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranée signée à Malte le 11 juillet 1997 « annexe 03 » pages 20 et 21

- Implication du navire dans des événements dus au fait qu'il n'a pas respecté les prescriptions d'exploitation ;
- Implication, au vu d'un exercice d'incendie et d'abandon du navire, que l'équipage n'est pas familiarisé avec des procédures essentielles ;
- Absence d'un rôle d'appel qui soit à jour ;
- Indications que les membres de l'équipage concernés ne sont pas en mesure de communiquer de manière adéquate entre eux, ou avec d'autres personnes se trouvant à bord, ou que le navire n'est pas en mesure de communiquer avec les autorités basées à terre, que ce soit dans une langue commune ou dans la langue de ces autorités.

## **2.2 : Le ciblage des navires :**

Au-delà des simples quotas d'inspection, les autorités maritimes doivent aussi s'entendre sur une méthode pour identifier les navires à inspecter en priorité. Ce fut le cas des membres du Paris Mou et du Tokyo Mou qui ont mis en place, chacun de leur côté, un système informatique de ciblage. Chez d'autres Mou, des règles particulières évitent la multiplication des inspections inutiles.

Les MoU ont aussi permis d'établir des critères de sélection particulière des navires qui doivent être inspectés pour assurer qu'une couverture régionale de contrôle s'exerce sur tous les navires en escale portuaire, plus particulièrement ceux ayant des facteurs de dangerosité particulièrement élevée. Ces facteurs visent principalement les navires qui n'ont subi aucun contrôle sur plus d'un an ; les navires qui ont été autorisés à quitter un port sous réserve de réparation d'anomalies dans un délai déterminé ; les navires ayant fait l'objet d'une dénonciation par un pilote ; les navires liés à des pavillons et/ou des sociétés de classification ayant une réputation douteuse sur le plan sécuritaire ; et enfin, les navires qui ont fait l'objet d'une d'classification dans les six derniers mois.

### **2.2.1 : Navires cibles :**

Pour déterminer l'ordre de priorité pour l'inspection des navires, l'Autorité tient compte de l'ordre indiqué par le facteur de ciblage. Les éléments suivants sont pris en compte dans le facteur de ciblage :

- Les navires faisant escale pour la première fois ou une absence de 12 mois ou plus ;
- Les navires n'ayant pas fait objet d'inspection par l'Etat membre depuis les six (06) dernier mois ;
- Certificats délivrés par un organisme non reconnu ;
- Les navires dont l'Etat du pavillon, est listé sur le tableau des immobilisations supérieures à la moyenne ;
- Immobilisés durant les derniers 12 mois ;
- Les navires ou des déficiences ont été constatées lors d'une précédente inspection suivant le nombre des anomalies ;
- Les navires appartenant à un Etat n'ayant pas ratifié toutes les Conventions internationales.

### **2.2.2 : Les inspections prioritaires :**

Indépendamment de la valeur du facteur de ciblage tel que supra cité, un facteur prépondérant sera appliqué pour l'inspection des navires suivants :

1. Les navires déclarés par les pilotes ou les autorités portuaires ;
2. Les navires transportant des matières dangereuses ou polluantes, qui n'ont pas transmis les informations concernant leurs cargaisons dangereuses ou polluantes à l'autorité compétente du port et de l'Etat côtier ;
3. Les navires qui ont fait l'objet d'un rapport ou d'une notification de la part d'une autre autorité ;
4. les navires qui ont fait l'objet d'un rapport ou d'une plainte émanant du Capitaine, d'un membre de l'équipage, ou de toute autre personne ou Organisation ayant un intérêt légitime à la sécurité des opérations du navire, aux conditions de vie et de travail à bord ou de prévention de la pollution, à moins que l'Autorité concernée juge que le rapport ou la plainte est manifestement infondé; l'identité de la personne auteur du rapport ou de la plainte ne doit pas être révélée au Capitaine ou à l'Armateur du navire considéré ;
5. Les navires qui ont :
  - été impliqués dans un abordage, un échouement ou un incident en route vers le port ;
  - été accusés de violation des dispositions concernant le rejet à la mer de substances ou d'effluents nocifs ;
  - manœuvrés d'une manière imprévisible ou dangereuse en regard des règles de routes adoptées par l'OMI ou lorsque les pratiques de sécurité de la navigation et les procédures n'ont pas été suivies ;
  - été impliqués dans tout autre événement de nature à mettre en danger les personnes, les biens ou l'environnement ;
6. Les navires, dont la classe a été suspendue ou retirée pour des raisons de sécurité au cours des 6 mois précédents.
7. Les navires qui ne sont pas identifiés dans le système d'information MEDSIS.

### **2.2.3 : Profil de risque des navires<sup>47</sup> :**

- Tous les navires du système d'information doivent se voir attribuer un risque élevé, normal ou faible selon les paramètres génériques et historiques ;
- Le Tableau 2 montre les critères de chaque paramètre pour chaque profil de risque des navires ;
- Chaque critère comprend un facteur de pondération qui tient compte de l'influence relative de chaque paramètre sur le risque général des navires ;
- Les navires à risque élevé (HRS<sup>48</sup>) sont les navires qui répondent aux critères pour une valeur totale de cinq points de pondération ou plus ;
- Les navires à risque faible (LRS<sup>49</sup>) sont les navires qui répondent aux critères des paramètres de risque faible et qui ont fait l'objet d'au moins une inspection au cours des 36 mois précédents ;

---

<sup>47</sup> [www.ParisMou.org](http://www.ParisMou.org)

<sup>48</sup>High risk ship

<sup>49</sup>Low risk ship

- Les navires de risque normal (SRS<sup>50</sup>) sont les navires qui ne sont ni des HRS, ni des LRS ;
- Le profil de risque des navires est réévalué quotidiennement en tenant compte des changements des paramètres plus dynamiques, comme l'âge, l'historique au cours des 36 derniers mois et la performance de la société. Il est également réévalué après chaque inspection et lorsque les tableaux de performance qui ont trait au pavillon et aux organismes reconnus sont modifiés. (Voir Annexe 04)

### 2.2.3.1 : Les Paramètres du profil de risque des navires :

**Type de navire :** La dénomination du type de navire est conforme à une liste adoptée par le Comité du MoU de méditerrané.

**Âge du navire :** L'âge du navire est déterminé par la date de mise sur cale selon le format « jj/mm/aaaa » dans le système d'information. Un navire a plus de douze ans à la date « jj/mm/aaaa+12 ». Si seule la date de mise sur cale figure dans le système d'information, le navire a plus de douze ans le « 31/12/aaaa+12 ».

**Listes noire, grise et blanche :** Les listes noire, grise et blanche de la performance de l'État du pavillon sont établies chaque année en tenant compte de l'historique des inspections et des immobilisations au cours des trois années précédentes et sont adoptées par le Comité du MoU de méditerrané

**Vérification de l'OMI :** Pour répondre aux critères, les États du pavillon sont invités à envoyer au Secrétariat du MoU de méditerrané une confirmation écrite selon laquelle un rapport de vérification final, y compris, le cas échéant, un plan de mesures correctives a été rédigé conformément au Code et procédures pour le système d'audit des États membres de l'OMI (Résolution A.1067(28) de l'OMI).

Le Secrétariat du MoU de méditerrané doit afficher sur le site Web public du MoU de méditerrané, une liste à jour des États du pavillon qui respectent les critères relatifs aux navires à risque faible.

**Performance de l'organisme reconnu :** La performance de tous les organismes reconnus est établie tous les ans d'après l'historique des inspections et des immobilisations des trois années civiles précédentes et est adoptée par le Comité du MoU de méditerrané.

Pour répondre au critère reconnu par le MoU de méditerrané, l'organisme doit être reconnu par un ou plusieurs États membres du MoU de méditerrané. La liste des organismes reconnus figure dans une instruction du Comité sur le contrôle des navires par l'État du port.

**Performance de la société :** La performance de la société tient compte de l'historique des immobilisations et des anomalies de tous les navires de la flotte d'une société tandis que celle-ci était la Société ISM du navire. Les Sociétés sont classées selon que leur performance est « très faible », « faible », « moyenne » ou « élevée ». Le calcul est réalisé quotidiennement selon une période de rodage de 36 mois. Il n'existe aucune limite inférieure concernant le nombre d'inspections nécessaires pour se qualifier, si ce n'est qu'une société qui n'a fait l'objet d'aucune inspection au cours des 36 derniers mois aura une « performance moyenne ».

---

<sup>50</sup>standard risk ship



**Indice d'Immobilisation** : L'Indice d'Immobilisation correspond au taux du nombre d'immobilisations de tous les navires de la flotte d'une société par rapport au nombre d'inspections de tous les navires de la flotte de la Société dans les 36 derniers mois.

### **Section 3 : Engagement des Etats du port en matière des navires inspectés**

#### **3.1. Identification d'un navire inférieur aux normes :**

En règle générale, un navire est considéré inférieur aux normes si sa coque, ses machines, son équipement ou la sécurité de son exploitation sont largement inférieurs aux normes requises par les conventions applicables ou si son équipage n'est pas conforme au document spécifiant les effectifs de sécurité, notamment pour les raisons suivantes<sup>51</sup> :

- Le navire n'est pas pourvu de l'équipement essentiel requis par les conventions ou n'est pas aménagé de la manière prescrite par ces Conventions ;
- L'équipement ou l'agencement du navire ne répond pas aux spécifications pertinentes énoncées dans ces Conventions ;
- Le navire ou son équipement a subi une détérioration importante en raison, par exemple, d'un mauvais entretien ;
- Les membres de l'équipage n'ont pas l'aptitude nécessaire aux fins de l'exploitation ou ne connaissent pas bien les procédures d'exploitation essentielles ;
- Les effectifs ou les brevets des gens de mer sont insuffisants.

Si ces éléments probants, pris ensemble ou séparément, font qu'un navire n'est pas apte à prendre la mer et mettent en danger le navire ou la vie des personnes à bord, ou présentent un danger excessif pour le milieu marin s'il est autorisé à appareiller, il devrait être considéré comme inférieur aux normes.

#### **3.2. Communication de renseignements relatifs aux déficiences :**

Les renseignements selon lesquels un navire ne semble pas répondre aux normes requises pourraient être communiqués aux autorités compétentes de l'État du port<sup>52</sup> par un membre de l'équipage, un organisme professionnel, une association, un syndicat ou toute personne que la sécurité du navire, de son équipage et de ses passagers ou la protection du milieu marin intéresse.

Ces renseignements devraient être communiqués par écrit de manière à pouvoir être utilisés pour établir un dossier approprié de l'affaire et des déficiences présumées. Si les renseignements sont communiqués oralement, il faudrait exiger un rapport écrit identifiant la personne ou l'organisme qui a communiqué les renseignements, aux fins de classement dans les dossiers de l'État du Port. Le fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du Port peut réunir ces renseignements et les soumettre dans son propre rapport si la personne ou l'organisme qui les a communiqués n'est pas en mesure de le faire.

---

<sup>51</sup> Convention SOLAS chapitre 4 sécurité de la navigation code A 1052 procédure de contrôle par l'état du port 2016 page 13 « 3.1 » « 3.2 »

<sup>52</sup> Convention SOLAS chapitre 4 sécurité de la navigation code A 1052 procédure de contrôle par l'état du port 2016 page 13 « 3.3 »

Les renseignements qui peuvent donner lieu à une enquête devraient être soumis dès que possible après l'arrivée du navire pour que les autorités aient le temps de prendre les mesures nécessaires.

### **3.3. Mesures que doit prendre l'état du port qui reçoit des renseignements selon lesquels des navires seraient inférieurs aux normes :**

Lorsqu'elles reçoivent des renseignements signalant qu'un navire serait inférieur aux normes ou des renseignements sur un risque présumé de pollution, les autorités devraient immédiatement faire une enquête et prendre les mesures requises en la circonstance, conformément aux sections précédentes.<sup>53</sup>

Les autorités qui reçoivent, au sujet d'un navire inférieur aux normes, des renseignements qui pourraient donner lieu à une immobilisation, devraient en informer immédiatement les représentants maritimes, diplomatiques et/ou consulaires de l'État du pavillon dans la région où se trouve le navire et les inviter à ouvrir l'enquête ou à y coopérer. Il faudrait également en informer l'organisme reconnu qui a délivré les certificats pertinents au nom de l'État du pavillon. Ces dispositions ne déchargent toutefois pas les autorités de l'État du port qui est Partie à une convention applicable de leur obligation de prendre les mesures appropriées en vertu des pouvoirs qui leur sont conférés par les conventions pertinentes.

Si l'État du port qui reçoit les renseignements ne peut intervenir faute de temps ou parce qu'aucun fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port n'est disponible avant l'appareillage du navire, les renseignements devraient être communiqués aux autorités du pays où se trouve le port d'escale suivant approprié, à l'État du pavillon et également à l'organisme reconnu dans ce port, le cas échéant.

### **3.4. Responsabilité de l'Etat du port en ce qui concerne les mesures correctives :**

Si un fonctionnaire chargé du contrôle décide qu'un navire peut être considéré comme étant inférieur aux normes, l'État du port devrait immédiatement s'assurer que des mesures correctives sont prises pour garantir la sécurité du navire et des passagers et/ou de l'équipage et pour éliminer tout risque de dommage pour le milieu marin avant d'autoriser le navire à appareiller.

### **3.5. Immobilisation des navires :**

Pour déterminer si les déficiences constatées à bord d'un navire sont suffisamment<sup>54</sup> graves pour justifier l'immobilisation du navire, le fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port devrait vérifier que :

- Le navire a à son bord les documents pertinents, lesquels doivent être en cours de validité ;
- Le navire a à son bord l'équipage prescrit dans le document spécifiant les effectifs minimaux de sécurité.

---

<sup>53</sup> Convention SOLAS chapitre 4 sécurité de la navigation code A 1052 procédure de contrôle par l'état du port 2016 page 14 « 3.4 »

<sup>54</sup> Convention SOLAS chapitre 4 sécurité de la navigation code A 1052 procédure de contrôle par l'état du port 2016 page 14 « 3.5 »

Au cours de l'inspection, le fonctionnaire chargé du contrôle des navires par l'État du port devrait en outre évaluer si le navire et/ou l'équipage seront capables, pendant toute la durée du voyage à entreprendre, de :

1. Naviguer en toute sécurité ;
2. Manutentionner et transporter la cargaison en toute sécurité et surveiller l'état de celle-ci ;
3. Exploiter la chambre des machines en toute sécurité ;
4. Assurer le bon fonctionnement de l'appareil propulsif et de l'appareil à gouverner ;
5. Lutter efficacement contre l'incendie à n'importe quel endroit du navire, si nécessaire ;
6. Abandonner rapidement le navire en toute sécurité et effectuer un sauvetage si nécessaire ;
7. Prévenir la pollution de l'environnement ;
8. Maintenir une stabilité satisfaisante ;
9. Maintenir une étanchéité à l'eau satisfaisante ;
10. Communiquer en cas de situation critique, si nécessaire ;
11. Garantir des conditions d'hygiène et de sécurité satisfaisantes à bord.

Si l'un quelconque de ces critères n'est pas rempli, il faudrait envisager sérieusement d'immobiliser le navire en tenant compte de toutes les déficiences constatées. La combinaison de plusieurs déficiences moins graves peut également justifier l'immobilisation du navire. Un navire qui n'est pas en état de prendre la mer en toute sécurité devrait être immobilisé dès la première inspection, quelle que soit la durée de son séjour au port.

### **3.6. Etablissement des rapports <sup>55</sup>:**

À l'issue d'une inspection, les autorités de l'État du port devraient veiller à ce qu'il soit remis au capitaine du navire un document indiquant les résultats de cette inspection et décrivant en détail les mesures prises par le fonctionnaire chargé du contrôle, ainsi que la liste des mesures correctives devant être prises par le capitaine et/ou la compagnie. Ces rapports devraient être présentés conformément au modèle figurant à la charte de ratification de Med Mou.

Si lors de l'exercice du contrôle par l'État du port, une Partie refuse à un navire étranger l'entrée dans les ports ou les terminaux au large relevant de sa juridiction, que ce soit ou non après avoir pris connaissance de renseignements relatifs à un navire inférieur aux normes, elle devrait immédiatement informer le capitaine des raisons de ce refus.

En cas d'immobilisation du navire, au moins une notification initiale devrait être faite dès que possible à l'Administration de l'État du pavillon. Si cette notification est faite oralement, elle devrait être confirmée ultérieurement par écrit. La notification devrait comporter, au minimum, le nom du navire, le numéro OMI, la durée de l'immobilisation ainsi que des exemplaires des formulaires A et B figurant à l'annexe 05 et de l'ordre d'immobilisation. De même, les organismes reconnus qui ont délivré les certificats pertinents au nom de l'État du pavillon devraient être informés, chaque fois qu'il y a lieu. Les parties susmentionnées devraient être également informées par écrit de la mainlevée de l'immobilisation. À titre de minimum, les renseignements fournis devraient comprendre le nom

---

<sup>55</sup> Convention SOLAS chapitre 4 sécurité de la navigation code A 1052 procédure de contrôle par l'état du port 2016

du navire, le numéro OMI, la date et l'heure de la mainlevée ainsi qu'un exemplaire du formulaire B.

Si les autorités de l'État du port autorisent un navire à appareiller malgré des déficiences reconnues, elles devraient communiquer tous les faits aux autorités du pays où se trouve le prochain port d'escale approprié, à l'État du pavillon et à l'organisme reconnu, lorsqu'il y a lieu.

Lorsqu'elles ont exercé un contrôle donnant lieu à l'immobilisation du navire, les Parties à une convention pertinente devraient soumettre des rapports à l'Organisation conformément à la règle I/19 de la Convention SOLAS, à l'article 11 de MARPOL, à l'article 21 de la Convention sur les lignes de charge ou à l'article X 3) de la Convention STCW. Ces rapports sur les déficiences devraient être établis sur le modèle des formulaires reproduits aux appendices 13 ou 16, selon qu'il conviendra, ou ils peuvent être soumis par voie électronique par l'État du port ou par un régime régional de contrôle par l'État du port.

Des exemplaires des rapports sur les déficiences devraient être communiqués à l'Organisation ; ils devraient aussi être envoyés sans tarder par l'État du port aux autorités de l'État du pavillon et, le cas échéant, à l'organisme reconnu qui avait délivré le certificat correspondant. Les déficiences constatées qui sont sans rapport avec les dispositions des conventions applicables ou qui se rapportent à des navires de pays non Parties aux conventions ou qui, du fait de leurs dimensions, ne sont pas soumis aux conventions devraient être communiquées aux autorités de l'État du pavillon et/ou aux organisations compétentes, mais ne devraient pas l'être à l'OMI.

### **3.7. Système d'information sur les inspections<sup>56</sup> :**

Pour aider les Autorités à sélectionner les navires battant pavillon étranger devant être inspectés dans leurs ports, il est nécessaire de mettre à leur disposition des renseignements à jour sur les particularités, les escales et les inspections de chaque navire battant pavillon étranger dans la région d'application du Protocole.

Le responsable du système d'information, tel qu'il est indiqué dans l'entente, doit gérer le système d'information conformément à une entente adoptée par le Comité qui contient tous les renseignements détaillés sur les procédures normalisées, l'échange des informations, la transmission des données, tous les renseignements contenus dans le système et toutes les autres questions pertinentes.

Le système d'information doit comprendre les fonctionnalités suivantes :

- Intégrer les données d'inspection pour le contrôle des navires par l'État du port et les données sur les escales des États membres.
- Fournir les données sur le profil de risque des navires et la priorité d'inspection.
- Calculer les obligations de chaque État membre en matière d'inspection.
- Générer des données pour l'établissement de la liste blanche ainsi que les listes grise et noire des États de pavillon et du tableau de performance des organismes reconnus.

---

<sup>56</sup> La charte du Med MoU dans le cadre de contrôle des navires par l'Etat du port en méditerranée 11 July 1997

- Calculer la performance des sociétés.
- Déterminer les points à risque soumis à vérification lors de chaque inspection.
- Faire un transfert des informations par lots (sortie et arrivée) de l'inspection et des données sur les escales à destination et en provenance d'un État membre.

À cette fin, les Autorités s'engagent à donner au responsable du système d'information, grâce à la transmission de données informatisées, des informations sur les navires inspectés dans les ports nationaux. Les informations doivent être saisies chaque jour directement par ordinateur dans les fichiers d'inspection.

Afin d'échanger rapidement des données, le système d'information doit comprendre des moyens de communication permettant un échange direct et informatisé des messages entre les autorités.

Les informations doivent être traitées de manière normalisée, conformément aux procédures de normalisation établies dans le guide destiné aux utilisateurs « **MEDSIS** »

Lors du traitement des informations, le responsable du système d'information ne doit modifier aucune des informations fournies par les Autorités, sauf si cela est indiqué dans les procédures uniformisées, pour garantir une utilisation uniforme de certains codes pour les mesures prises.

Sinon, le responsable du système d'information ne doit modifier les données qu'à la demande écrite des Autorités responsables.

Le responsable du système d'information doit procéder au traitement conformément aux procédures indiquées dans le guide de « **MEDSIS** » fourni par le système d'information tel qu'il a été adopté par le Comité.

Les informations à caractère administratif, comme les données statistiques, doivent être fournies par le Secrétariat à la demande du Comité. Elles sont basées sur les données fournies par le responsable du système d'information.

Le système d'information mentionné aux paragraphes précédents doit être en œuvre tant que le Protocole sera en vigueur. Il doit faire l'objet d'un suivi et être amélioré en permanence.

Avec l'accord des Autorités, le responsable du système d'information doit soumettre, au nom de celles-ci, les données convenues par le Comité à l'Organisation Maritime Internationale conformément à la règle I/19 de la Convention SOLAS, à l'article 11 de la Convention Internationale de 1973 pour la prévention de la pollution par les navires (MARPOL), à l'article 21 de la Convention Internationale sur les lignes de charge de 1966 et à l'article X de la Convention Internationale sur les normes de formation des gens de mer de 1978.

Avec l'accord du Comité, le Secrétariat peut conclure des contrats pour l'échange des données avec d'autres organismes. À la fin du contrat, après une étude de faisabilité technique, le responsable du système d'information doit transmettre les données aux autres organismes au nom du Protocole d'Entente de Méditerranée.

## *Chapitre 3*

## **Chapitre 3 : Le contrôles des navires par l'Etat du port en Algérie**

### **Section 1 : Le cadre juridique du contrôle des navires par l'état du port en Algérie**

#### **1.1. Le contrôle des navires par l'état du port en Algérie**

Le contrôle des navires étrangers faisant escale dans les ports algériens s'effectuait, déjà, bien avant l'avènement du PSC.

L'Algérie exerçait ce droit de contrôle sur les navires battant pavillon étrangers, qui traversaient sa mer territoriale ou entraient dans ses eaux intérieures dans le cadre de la police de la sécurité de la navigation maritime et de la protection du milieu marin.

C'était un contrôle de vérification de la validité des certificats et autres documents exigés par la réglementation internationale.

En effet, l'Algérie détient certains droits et pouvoirs sur les eaux qui bordent ses côtes ; c'est une souveraineté qui est fondée sur le principe du droit de protection de son territoire, ses industries et ses citoyens contre les invasions ou les attaques qui peuvent menacer sa paix et son intégrité territoriale et politique, les quelles menaces peuvent venir d'un navire qui traverse ses eaux une fois que son passage cesse d'être inoffensif<sup>57</sup>.

En plus du contrôle qu'il peut exercer sur ces navires étrangers, « l'Etat côtier peut adopter [...] des lois et règlements (en conformité avec les dispositions des règles du droit international) qui peuvent porter sur [...] la sécurité de la navigation et la protection des équipements et systèmes d'aide à la navigation »<sup>58</sup> aux quels les navires étrangers doivent se conformer, ainsi qu'à tous les règlements internationaux, lorsqu'ils exercent un droit de passage inoffensif dans la mer territoriale<sup>59</sup>.

Par ailleurs, comme l'Etat exerce sa pleine souveraineté sur ses eaux intérieures, qui font partie intégrante de son territoire, et sachant que les ports en font partis de ces eaux<sup>60</sup>, alors cela a pour conséquence qu'un navire étranger accosté ou au mouillage dans un port se voit soumis aux lois locales. La juridiction de l'Etat du port coïncide donc avec celle de l'Etat côtier.

L'ordonnance n°76-80 du 23.10.1976, modifiée et complétée par la loi n°98-05 du 25-06-1998 portant code maritime, octroie à l'inspecteur le droit d'exercer ses prérogatives à bord des navires étrangers faisant escale dans les ports sous juridiction nationale ;

« Tout navire est sujet à tout moment dans les ports algériens au contrôle de l'autorité administrative maritime. Ce contrôle a pour objet de vérifier la validité des titres de sécurité et de s'assurer que le navire réunit les conditions de bonne navigabilité, les conditions de travail d'hygiène et d'habitabilité à bord et que, d'une manière générale, son état correspond aux indications portées sur les titres de sécurité »<sup>61</sup> ; et « (Si) le navire ne réunit pas les conditions

---

<sup>57</sup> UNCLOS 82 Article 19

<sup>58</sup> UNCLOS 82 Article 21 alinéa 1

<sup>59</sup> UNCLOS 82 Article 21 alinéa 4

<sup>60</sup> UNCLOS 82 Article 11

<sup>61</sup> CMA Article 261

réglementaires de sécurité, l'autorité administrative maritime prend toutes les mesures nécessaires [...] pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il peut prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage»<sup>62</sup>

Reconnaissant l'amélioration qu'a généré le contrôle des navires par l'Etat du port dans le cadre de la coopération régionale ; et

Désirant bannir les navires sous-normes de ses ports ;

**L'Algérie a décidé d'intégrer le MED MOU<sup>63</sup>.**

Le contrôle des navires étrangers dans les ports algériens, effectué au titre de l'Etat du port, est devenu effectif après la ratification par l'Algérie du MED MOU par décret présidentiel n°2000-58 datant du 13-03-2000.

Par cette adhésion, l'Algérie s'est engagé à :

Etablir et mettre en œuvre un système efficace de contrôle par l'Etat du port en vue d'assurer, que les navires de commerce étrangers visitant ses ports sont conformes aux normes établies dans les instruments pertinents ainsi que les protocoles et amendements à ces instruments et les codes y relatifs tels que cités dans le Mémoire<sup>64</sup> ; et

Prendre toutes les dispositions nécessaires pour ratifier les instruments pertinents aux fins de l'application du Mémoire.

Ce contrôle est confié au Service National Des Garde-côtes (SNGC)

## **1.2. Instruments pertinents ratifiés par l'Algérie :**

**Tableau 3.1 : Instruments pertinents du PSC (Ratifiés par l'Algérie)**

<b>N°</b>	<b>Instrument Pertinent</b>	<b>Date de Ratification</b>
<b>1</b>	SOLAS 74	Décret n°83-510 du 27-08-1983 (JO n°36)
<b>2</b>	SOLAS PROTOCOLE 78	
<b>3</b>	LOAD LINES 66	Ratifiée (Décret non publié au JO)
<b>4</b>	LOAD LINES PROTOCOLE 88	Décret Présidentiel n°2000-48 du 23.12.2000 (JO n°3)
<b>5</b>	TONNAGE 69	Non publié.
<b>6</b>	COLREG 72	Décret datant du 01-08-1987

<sup>62</sup> CMA Article 262 Alinéa 1

<sup>63</sup> Le mémorandum d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région de la Méditerranée

<sup>64</sup> Voir MED MOU section 2



<b>7</b>	STCW 78	Décret n°88-88 du 26-04-1988 (JO n°17)
<b>8</b>	SAR 79	Décret n°82-340 du 13.11.1982 (JO n°46)
<b>9</b>	INMARSAT 76	Décret Présidentiel n°90-178 du 18.05.1990 (JO n°25)
<b>10</b>	INMARSAT OA 76	
<b>11</b>	INMARSAT AMENDEMENT 98	Décret Présidentiel n°01-369 du 13.11.2001 (JO n°70)
<b>12</b>	FACILITATION 65	Décret n°83-351 du 11.09.1983 (JO n°39)
<b>13</b>	MARPOL 73/78 ANNEXE I/II	Décret datant du 31-05-1988
<b>14</b>	MARPOL 73/78 ANNEXE III	Non publié.
<b>15</b>	MARPOL 73/78 ANNEXE IV	Non publié.
<b>16</b>	MARPOL 73/78 ANNEXE V	Non publié.
<b>18</b>	OIT N°147	Décret Présidentiel n°06-134 du 12.04.2006 (JO n°23)
<b>19</b>	MLC 2006	Décret présidentiel n°15-260 du 07.10.15

### 1.3. Création des corps d'inspecteurs de la navigation et du travail maritime :

En application des dispositions de l'article 7 de l'ordonnance n°73-12 du 3 avril 1973, il est créé auprès du service national des gardes côtes, un corps d'administrateurs des affaires maritimes, **un corps d'inspecteurs de la navigation et du travail maritime** et un corps d'agents-garde-côtes.

Ces inspecteurs sont chargés de<sup>65</sup> :

- Veiller au respect et à l'exécution des lois et des règlements concernant la police et la sécurité de la navigation maritime ;
- Vieller à la sauvegarde de la vie humaine en mer ;
- Veiller au respect des règles d'hygiène, d'habitabilité et de travail à bord des navires ;
- Assurer le contrôle des normes de sécurité de tout navire se trouvant dans les zones sous souveraineté national ;
- Assurer l'application des lois et des règlements relatifs à la protection de l'environnement marin

### Section 2 : Contribution des membres du Med Mou aux inspections / détentions

<sup>65</sup> L'ordonnance n°73-12 du 3 avril 1973, Création des corps d'inspecteurs de la navigation et du travail maritime

## 2.1. Contribution des membres du Med Mou aux inspections<sup>66</sup> :

**Tableau 3.2 : Statistiques Med Mou Source : <http://www.medmou.org>**

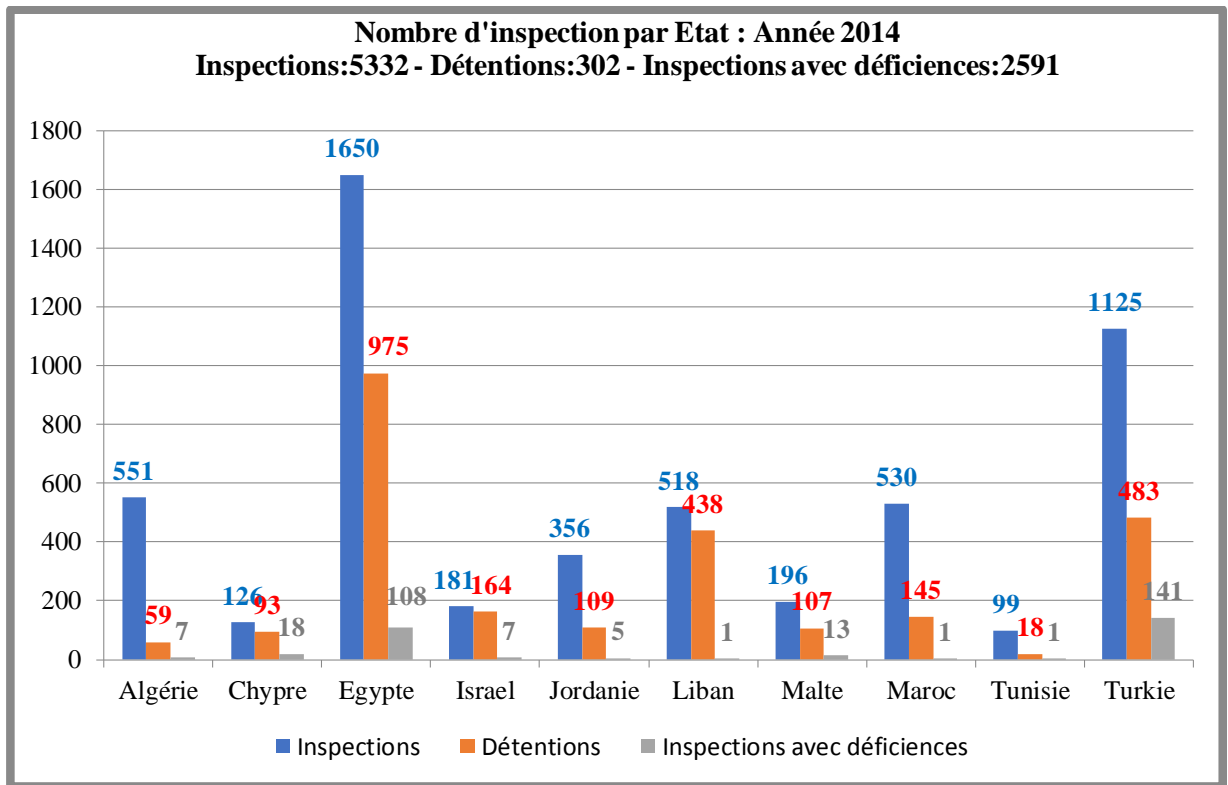
Pays	Inspections								Détentions							
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Algérie	898	409	392	463	446	376	551	3535	31	17	11	8	14	9	7	97
Chypre	0	0	0	126	106	100	126	458	0	0	0	10	6	9	18	43
Egypte	1692	2124	2711	2058	1660	1348	1650	13243	197	222	182	109	138	91	108	1047
Israël	185	255	208	277	238	249	181	1593	32	47	48	44	22	19	7	219
Jordanie	403	404	385	376	364	289	356	2577	14	5	6	4	4	0	5	38
Liban	451	530	512	484	542	561	518	3598	5	10	21	9	11	16	1	73
Malte	287	292	238	227	176	171	196	1587	22	9	10	9	11	17	13	91
Maroc	720	731	724	662	669	615	530	4651	28	19	12	9	7	4	1	80
Tunisie	233	177	342	203	127	99	99	1280	15	8	14	1	4	1	1	44
Turquie	1448	2044	1650	1812	1762	1266	1125	11107	285	370	230	217	213	105	141	1561
	<b>6317</b>	<b>6966</b>	<b>7162</b>	<b>6688</b>	<b>6090</b>	<b>5074</b>	<b>5332</b>	<b>43629</b>	<b>629</b>	<b>707</b>	<b>534</b>	<b>420</b>	<b>430</b>	<b>271</b>	<b>302</b>	<b>3293</b>

Pays	% de contribution						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Algérie	14%	5,87%	5,47%	6,92%	7,32%	7,41%	10,33%
Chypre	0%	0,00%	0,00%	1,88%	1,74%	1,97%	2,36%
Egypte	27%	30,49%	37,85%	30,77%	27,26%	26,57%	30,95%
Israël	3%	3,66%	2,90%	4,14%	3,91%	4,91%	3,39%
Jordanie	6%	5,80%	5,38%	5,62%	5,98%	5,70%	6,68%
Liban	7%	7,61%	7,15%	7,24%	8,90%	11,06%	9,71%
Malte	5%	4,19%	3,32%	3,39%	2,89%	3,37%	3,68%
Maroc	11%	10,49%	10,11%	9,90%	10,99%	12,12%	9,94%
Tunisie	4%	2,54%	4,78%	3,04%	2,09%	1,95%	1,86%
Turquie	23%	29,34%	23,04%	27,09%	28,93%	24,95%	21,10%

**Tableau 3.3 : pourcentage de contribution des membres du Med Mou**

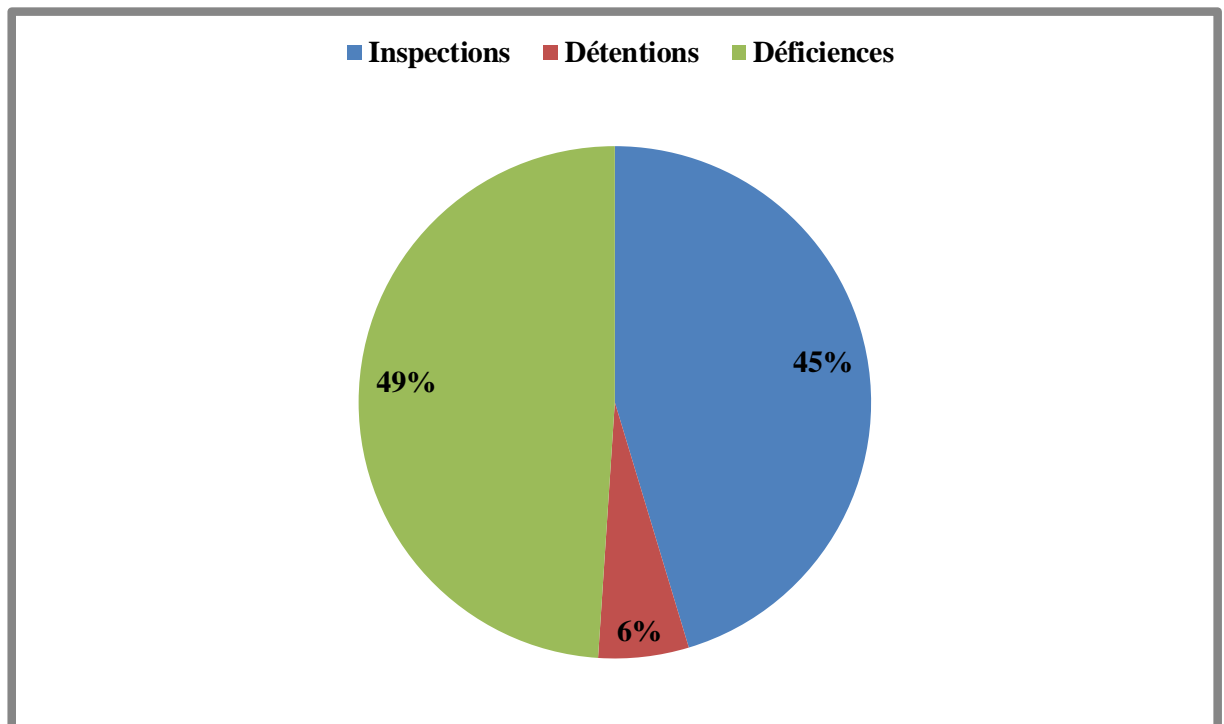
Source : <http://www.medmou.org>

<sup>66</sup> Rapport annuel 2014



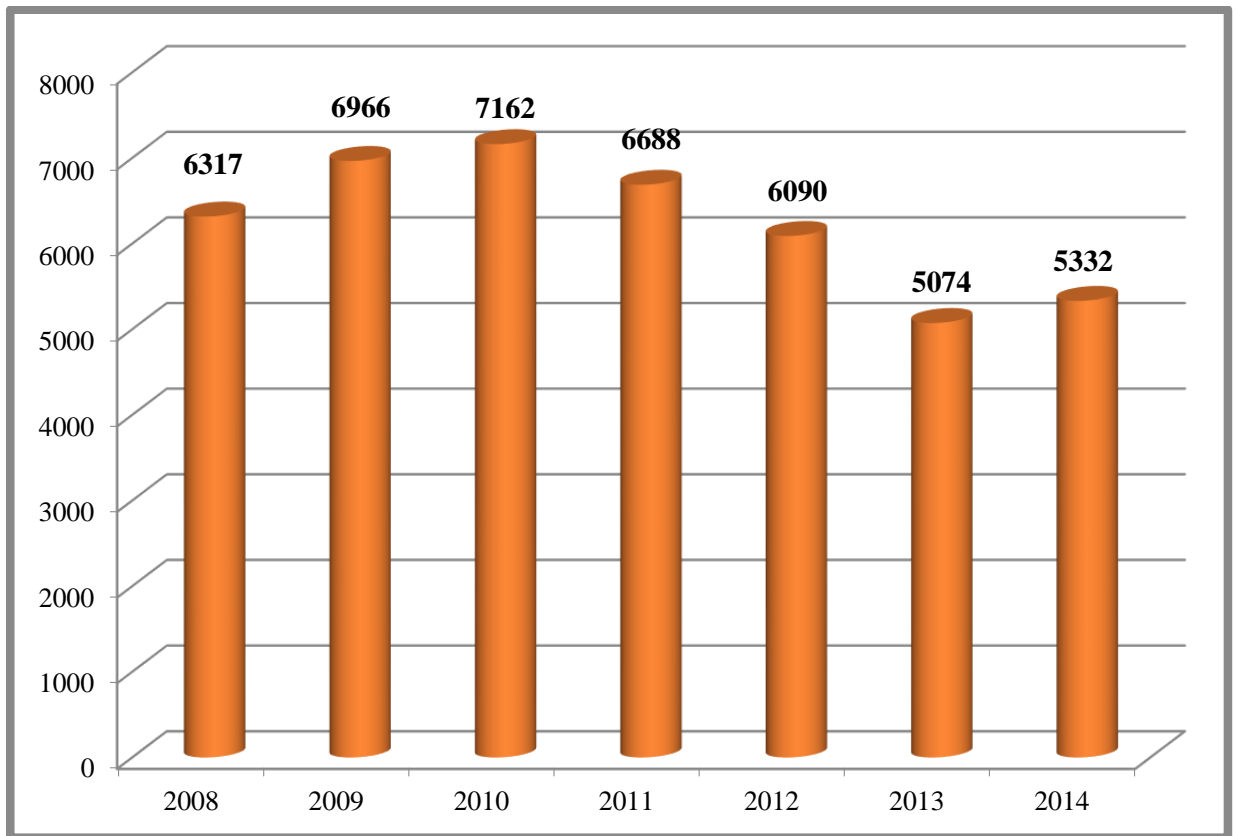
**Figure 3.1: Histogramme du nombre d'inspections, détentions et inspections avec déficiences par Etat membre**

Source : <http://www.medmou.org>



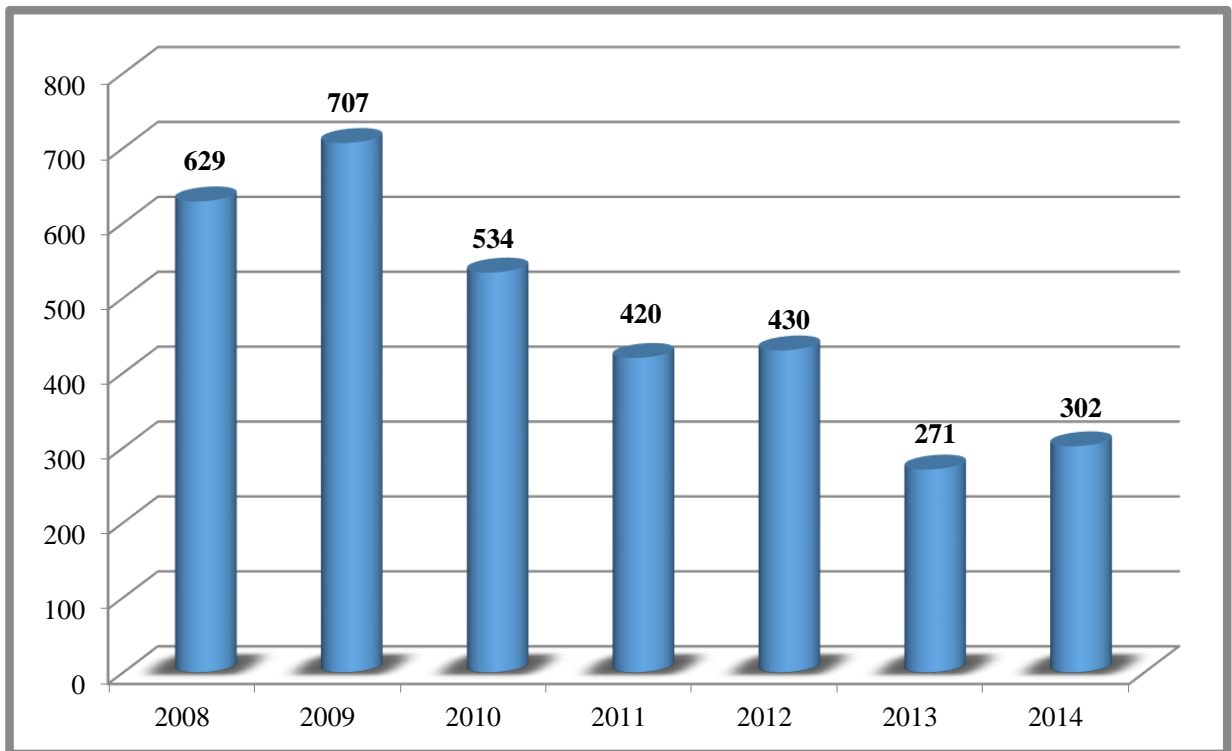
**Figure 3.2 : Figure annuelle des inspections du Med Mou – Année 2014**

Source : <http://www.medmou.org>



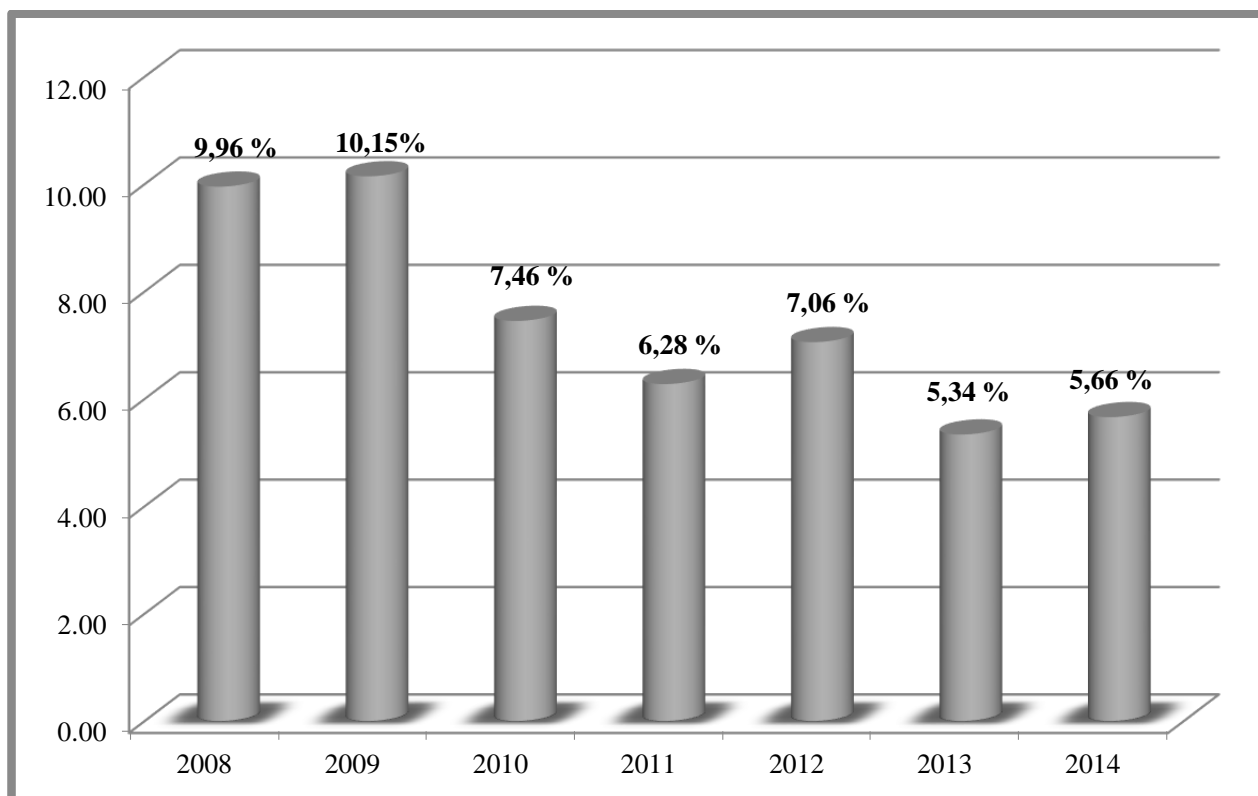
**Figure 3.3 :** Histogramme de l'évolution du PSC (Inspections) Med Mou

Source : <http://www.medmou.org>



**Figure 3.4 :** Histogramme de l'évolution du PSC (Détections) Med Mou

Source : <http://www.medmou.org>



**Figure 3.5:** Histogramme de l'évolution du PSC (Détentions en % d'inspections) Med Mou  
Source

: <http://www.medmou.org>

Le mémorandum méditerranéen compte sept Etats dont : l'Algérie, Chypre, l'Egypte, Israël, la Jordanie, le Liban, Malte, le Maroc, la Tunisie et la Turquie.

Chaque état membre s'est engagé à inspecter chaque année au moins 15 % des navires étrangers fréquentant ces ports.

A travers les tableaux histogrammes et figures ci-dessus, représentant les inspections effectuées les membres du Med Mou durant la période de 2008 à 2014, nous pouvons conclure ce qui fait :

Les résultats, en matières d'inspections au titre de l'État du port au sein du Med Mou, durant les six dernières années montre que l'Algérie a occupé :

- La 3<sup>ème</sup> place en 2008 avec une contribution de 14% pour un total de 898 inspections.
- La 5<sup>ème</sup> place en 2009 avec une contribution de 5,87 % pour un total de 409 inspections.
- La 4<sup>ème</sup> place en 2010 avec une contribution de 5,47 % pour un total de 392 inspections.
- La 5<sup>ème</sup> place en 2011 avec une contribution de 6,92% pour un total de 463 inspections.
- La 5<sup>ème</sup> place en 2012 avec une contribution de 7,32% pour un total de 446 inspections.

- La 5<sup>ème</sup> place en 2013 avec une contribution de 7,41% pour un total de 376 inspections.
- La 3<sup>ème</sup> place en 2014 avec une contribution de 10,33% pour un total de 551 inspections.

On remarquera qu' hormis l'année 2008 et 2014, où l'Algérie a dépassé largement la moyenne du Med Mou en nombre d'inspections, pour les autres années (2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014) le nombre d'inspections réalisées est jugé insuffisant par rapport à la moyenne du Med Mou.

Sur ce, nous concluons que durant la période suscitée, hormis l'année 2008 et 2014, la contribution de l'Algérie au Med Mou en matière d'inspections au titre du PSC reste faible en comparaison avec l'Egypte, la Turquie et le Maroc.

## 2.2. Contribution de l'Algérie au Med Mou :

L'Algérie étant Partie au MED MOU, elle s'est engagée à atteindre un nombre total d'inspection par an correspondant à un taux de 15% du nombre estimé de navires étrangers entrés dans ses ports.

Il serait donc utile de souligner la contribution de l'Algérie au MED MOU dans le domaine du contrôle des navires au titre de l'Etat du port.

Les tableaux suivants représentent le nombre total des inspections, détentions et inspections avec déficiences au cours des six dernières années dans la région relevant du MED MOU.

### 2.2.1. Statistiques des contrôles par l'Etat du port en Algérie <sup>67</sup>:

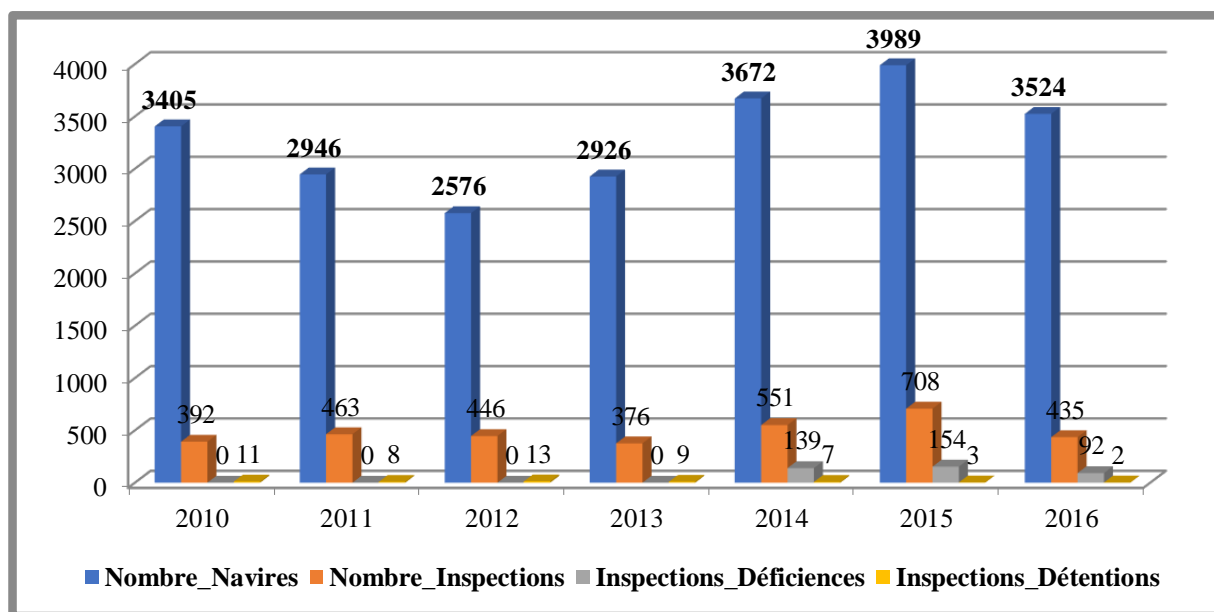
Le contrôle des navires au titre de l'Etat du port en Algérie, en termes de chiffres, est illustré dans le tableau suivant :

Années	Nombre de navires	Nombre d'inspections	Inspections avec déficiences	Inspections avec détentions	Taux d'inspection
2010	3405	392	0	11	11,51%
2011	2946	463	0	8	15,72%
2012	2576	446	0	13	17,31%
2013	2926	376	0	9	12,85%
2014	3672	551	139	7	15,01%
2015	3989	708	154	3	17,75%
2016	3524	435	92	2	12,34%

**Tableau 3.4 : Statistiques de PSC en Algérie**

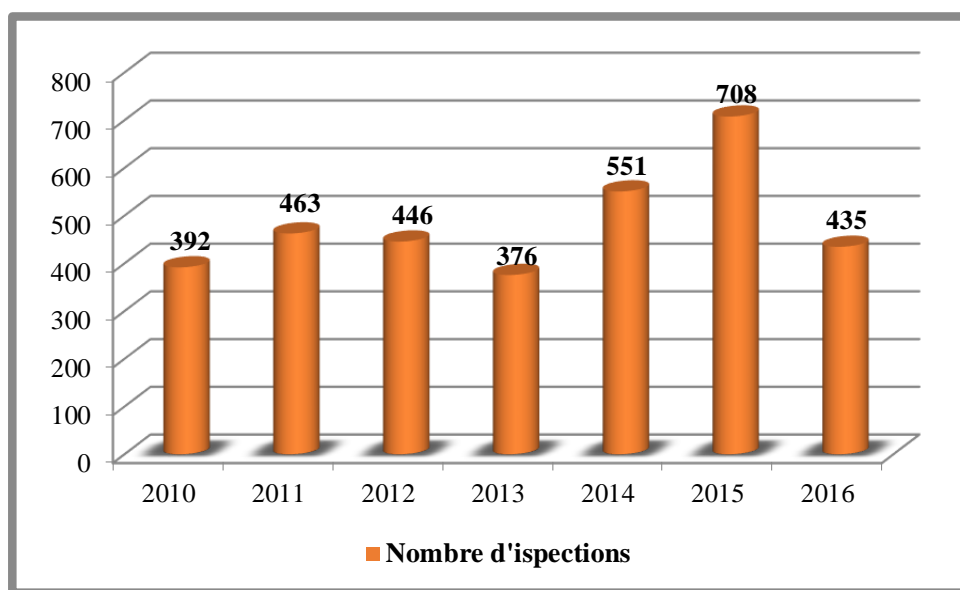
Source : SNGC/DAM (Mars 2016)

<sup>67</sup>Statistiques des contrôles par l'Etat du port en Algérie, année 2016



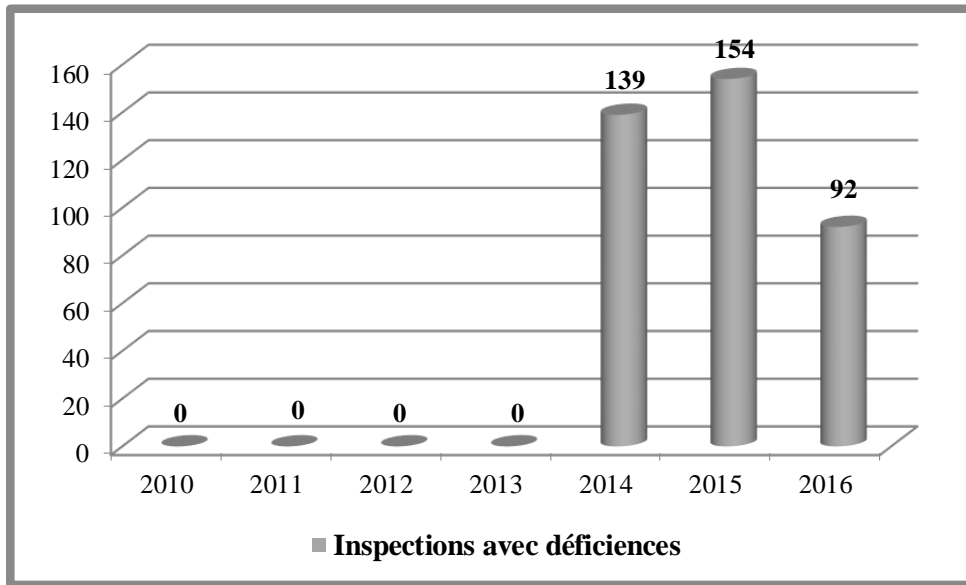
**Figure 3.6 :Histogramme de l'évolution du PSC en Algérie**

Source : SNGC/DAM (Mars 2016)



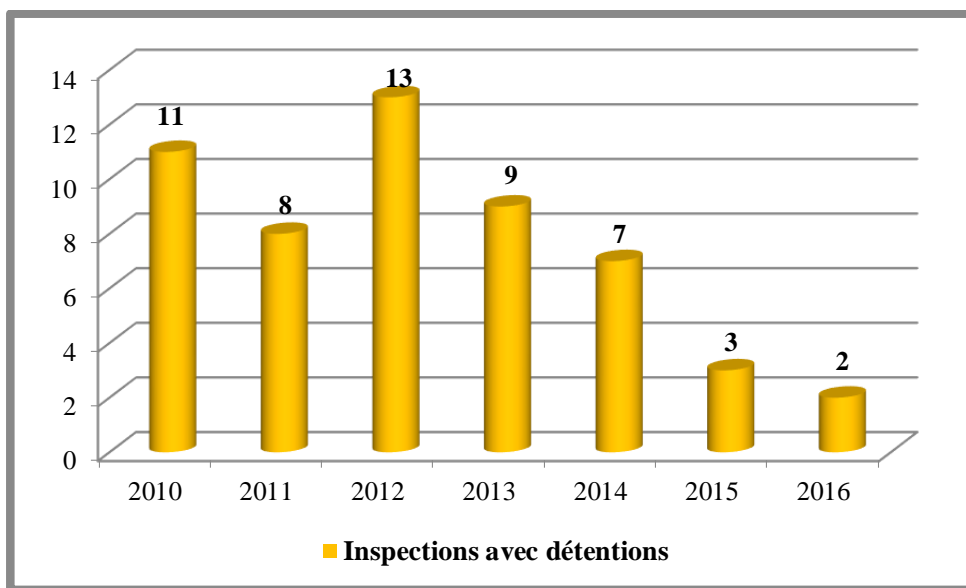
**Figure 3.7 : Histogramme de l'évolution des inspections en Algérie**

Source : SNGC/DAM (Mars 2016)



**Figure 3.8 : Histogramme de l'évolution des inspections avec déficiences en Algérie**

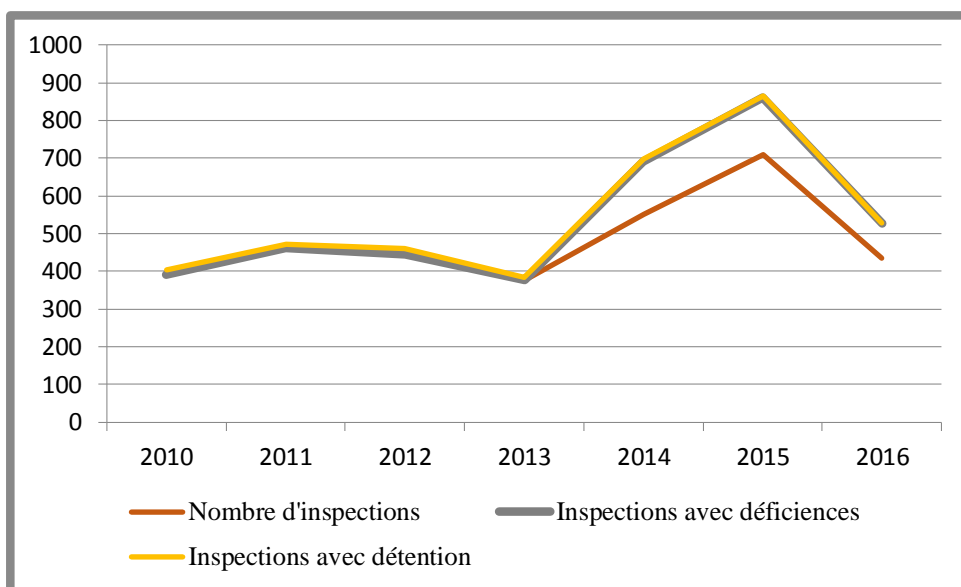
Source : SNGC/DAM (Mars 2016)



**Figure 3.9 : Histogramme de l'évolution des inspections avec détentions en Algérie**

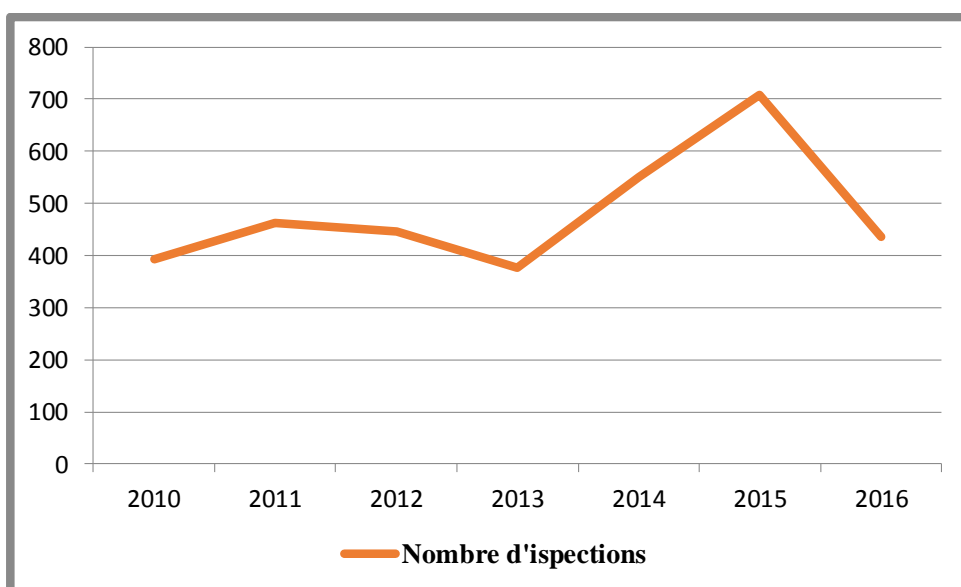
Source : SNGC/DAM (Mars 2016)





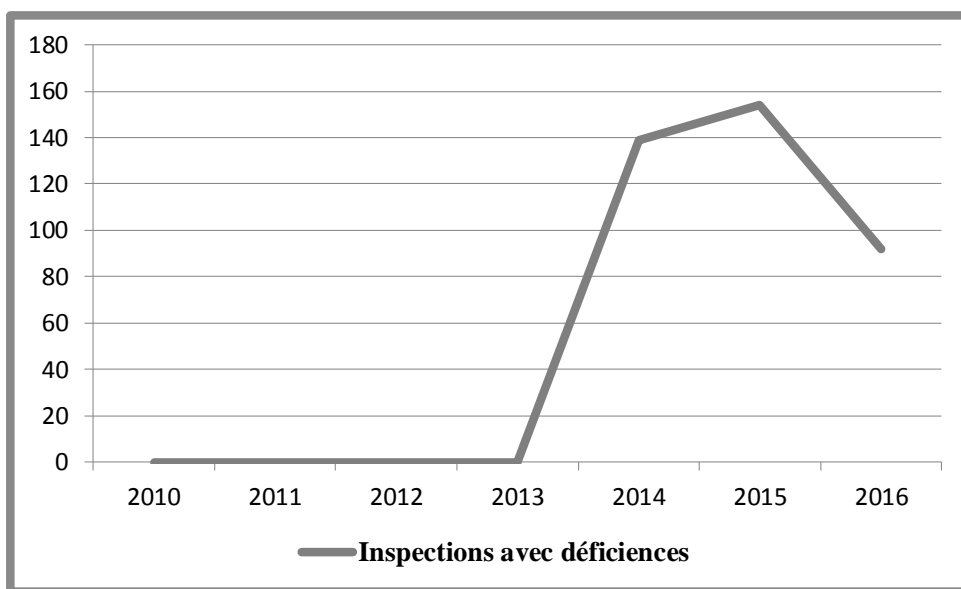
**Figure 3.10 :Graphe de l'évolution du PSC en Algérie**

Source : SNGC/DAM (Mars 2016)



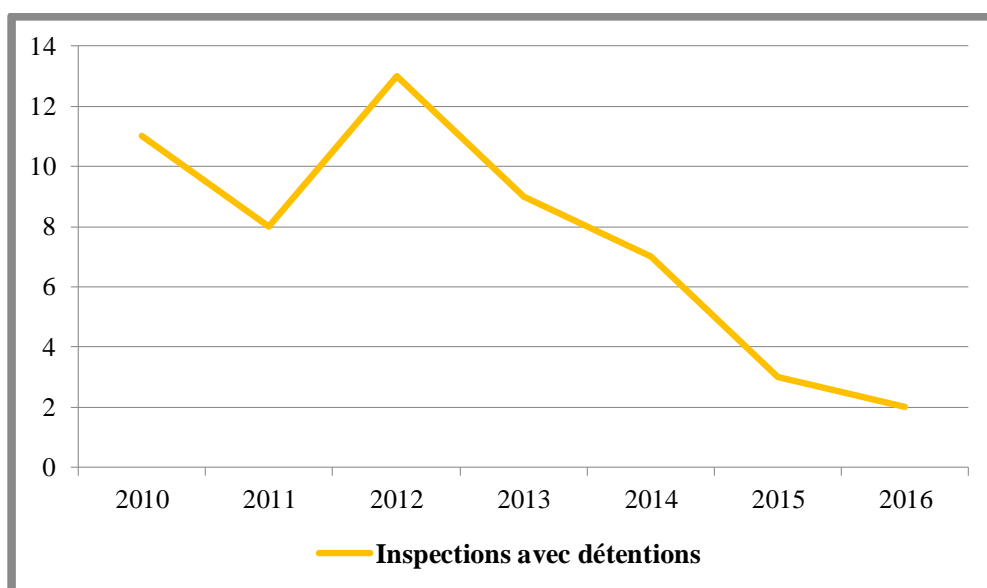
**Figure 3.11 :Graphe de l'évolution du nombre d'inspections en Algérie**

Source : SNGC/DAM (Mars 2016)



**Figure 3.12 : Graphe de l'évolution des inspections avec déficiences en Algérie**

Source : SNGC/DAM (Mars 2016)



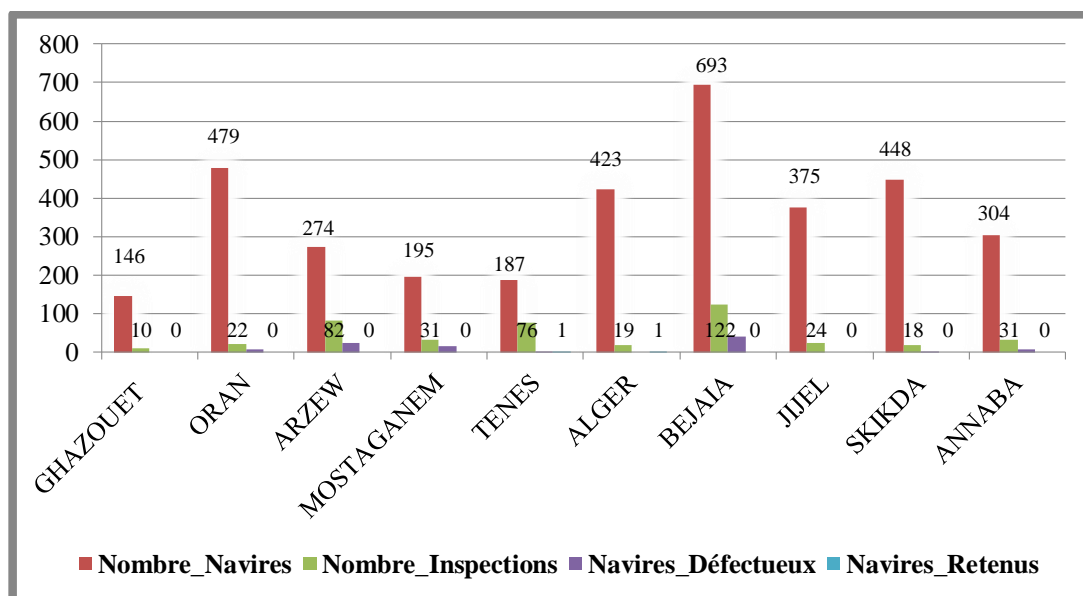
**Figure 3.13: Graphe de l'évolution des inspections avec détention en Algérie**

Source : SNGC/DAM (Mars 2016)

SMP	Nombre d'entrée	Nombre de navires	Nombre d'inspections	Nombre de navires défectueux	Taux d'inspections	Nombre de navires retenus
GHAZOUET	231	146	10	0	6,85%	0
ORAN	839	479	22	6	4,59%	0
ARZEW	386	274	82	23	29,93%	0
MOSTAGANEM	469	195	31	14	15,90%	0
TENES	232	187	76	2	40,64%	1
ALGER	654	423	19	0	4,49%	1
BEJAIA	1488	693	122	39	17,60%	0
JIJEL	554	375	24	0	6,40%	0
SKIKDA	750	448	18	1	4,02%	0
ANNABA	527	304	31	7	10,20%	0
<b>TOTAUX</b>	<b>6130</b>	<b>3524</b>	<b>435</b>	<b>92</b>	<b>12,34%</b>	<b>2</b>

**Tableau 3.5 : Bilan PSC – 2016 par SMP**

Source : SNGC/DAM (Mars 2016)



**Figure 3.14 : Histogramme du bilan annuel des activités PSC par SMP-2016**

Source : SNGC/DAM (Mars 2016)

À la vue des statistiques représentées dans les tableaux (histogrammes et graphes), la première conclusion qu'on peut tirer est que le taux d'inspection de 15% pour lequel l'Algérie s'est engagée à atteindre dans le cadre du mémorandum méditerranéen a été moyennement dépassé pour les années 2011, 2014, et largement dépassé pour les années 2012 et 2015.

Néanmoins, le taux des inspections durant la période allant de 2010 à 2016 est jugé d'une manière générale acceptable et répond aux exigences et recommandations de la convention en vigueur ratifiée par l'Algérie.

Remarquons que même si le nombre de navires entrant dans les ports de l'Algérie durant les années 2011, 2012 et 2013 a enregistré une diminution, cependant le nombre de navires inspectés n'a pas diminué en moyenne.

En 2016, le nombre de navires étrangers inspectés au niveau des ports nationaux dans le cadre de l'Etat du port s'élève à 435 sur un total de 3524 navires, soit un taux de 12,34 % contre un nombre de 708 navires inspectés sur 3989, soit un taux de 17,75 % en 2015.

Cette diminution enregistrée en 2016 est due essentiellement en l'absence des officiers inspecteurs pour des raisons professionnels, ce qui a influé négativement sur le taux global des inspections.

### **Section 3 : Recommandations lors des inspections :**

#### **3.1. Recommandations pour une mise en place d'un PSC plus efficace :**

La responsabilité principale pour l'application effective des normes figurant dans les instruments internationaux appartient aux Etats dont le navire est autorisé à battre le pavillon. Toutefois, et pour prévenir l'exploitation des navires sous-normes, l'intervention des Etats du port reste nécessaire afin d'y remédier au laxisme de certains Etats de Pavillon.

Et pour que cette intervention soit efficace et afin d'éviter de fausser la compétition entre ports de la même région cela passe par l'établissement d'un système amélioré, harmonisé et renforcé de contrôle des navires par l'Etat du port.

Il est essentiel pour l'Algérie que le transport maritime autour de ses côtes, s'opère de manière sûre et sécurisée et dans un cadre respectueux de l'environnement marin. Dans ce but, l'Algérie doit mettre en place un programme qui s'ajoute aux systèmes déjà existant, et qui régleme le contrôle des navires étrangers dans les ports algériens au titre du contrôle par l'Etat du port.

Cela garantit une inspection des navires dans les ports Algériens et permet de s'assurer ainsi que les navires qui naviguent dans les eaux Algériennes sont construits selon les normes exigés par les règlements internationaux et entretenus de manière appropriée.

L'Etat doit avoir une politique déclarée dans la lutte contre l'exploitation des navires sous normes, il doit s'engager à mettre en œuvre tous les moyens financiers et humains nécessaires afin d'atteindre ses objectifs en matière de sécurité de la navigation et de la protection du milieu marin et pour se faire l'Etat doit surtout :

- Renforcer sa législation en matière de PSC en promulguant de nouveaux textes appropriés et en prenant toutes les mesures nécessaires pour donner plein effet aux conventions applicables en matière de sécurité de la vie humaine et de la prévention de la pollution ;
- Etablir une base de données informatisée comportant les informations sur les ports susceptibles d'accueillir les navires étrangers avec un classement de ces ports selon leur ordre d'importance ; et Les inspections effectuées dans ces différents ports ;

La responsabilité technique de l'application du contrôle des navires par l'Etat du port revient à l'administration maritime. Pour cela, elle doit établir un planning à court et à long terme, qui détermine le nombre d'inspections à effectuer et le type de navires ciblés pour une période donnée (quotidienne, hebdomadaire, mensuelle, trimestrielle et annuelle). Ce planning doit comporter le ciblage des navires sous normes et dont la liste est établie en fonction des critères liés aux navires (Age de navires, type, état dont le navire arbore le pavillon, propriétaire, armateurs, société de classification,....).

### **3.2. Recommandations pour une meilleure coopération internationale et régionale des membres du Med Mou**

Pour une meilleure contribution à l'échelle internationale (OMI) en général et à l'échelle régionale (MED MOU) en particulier, l'Algérie doit assouplir au maximum les démarches administratives pour faciliter :

- La transmission des rapports établis par les PSCO ;
- La mise à jour des différentes bases de données ;
- La communication avec les Etats dont les navires défectueux et/ou détenus battent Pavillon ; et
- Mettre un système de communication en interne en organisant des conférences et séminaires à travers tout le territoire pour renforcer les relations et la coopération entre inspecteurs et Administration des différentes Administrations maritimes locales.

Et pour une meilleure coopération et coexistence des mémorandums sur le contrôle par l'Etat du port en Méditerranée, et afin de bannir les navires sous normes de toute la méditerranée, il est recommandé :

- D'inviter les États membres du Mémorandum de Paris et du Mémorandum Méditerranéen à mettre en place une étroite coopération régionale visant à l'application harmonisée des mesures de contrôle par l'État du port dans cette région ;
- De faciliter l'échange d'informations et à favoriser la coopération entre les deux systèmes régionaux afin d'aboutir à une harmonisation complète de ces deux systèmes dans la région ;
- D'instituer une procédure commune pour les inspections des navires à l'ensemble des pays riverains de la Méditerranée ;
- De favoriser l'échange d'expertise entre les pays du Nord et du Sud-Est de la Méditerranée.

*Chapitre4*

## **Chapitre 4 : L'ENJEU DE L'APPLICATION UNIFORME DES REGLES**

### **Section 1 : Les CNEP et le champ d'application de la détention des navires**

#### **1.1. Le contrôle des navires par l'état du port (CNEP)**

La définition et l'application de règles universelles sur la sécurité maritime est une des raisons d'être de l'Organisation Maritime Internationale. A ce titre, les Contrôles des Navires par l'Etat du Port (CNEP) qui existent depuis la fin des années soixante-dix jouent un rôle prépondérant et sont un complément aux contrôles déjà effectués notamment par les Etats du pavillon, par les sociétés de classification et par les chargeurs. Ainsi, les CNEP donnent la possibilité aux Etats côtiers d'inspecter les navires étrangers faisant escale dans leurs ports et de vérifier que ces navires sont en règle avec les réglementations maritimes principalement issues de l'Organisation Maritime internationale (OMI) et de l'Organisation International du Travail (OIT).

Les CNEP se justifient par un double constat. D'une part, une majorité des navires de la flotte mondiale bat pavillon de pays dont les administrations maritimes ont des ressources limitées et ne peuvent pas mettre en place un suivi régulier de la qualité des navires enregistrés sous leur registre. D'autre part, les Etats côtiers peuvent avoir des priorités sensiblement différentes de celles des pays du pavillon (en termes d'environnement ou de sûreté par exemple) et veulent garder un degré de contrôle sur les navires navigant dans leurs eaux territoriales et faisant escale dans leurs ports. Les CNEP sont un facteur décisif de l'amélioration globale de la qualité des navires lors des vingt dernières années pour plusieurs raisons. Par exemple, le fait que l'inspection du navire soit effectuée par un Etat autre que celui du pavillon lui donne évidemment une plus grande crédibilité. Également, la dissociation entre pays contrôleurs et pays contrôlés favorise la transparence et la publication des résultats des inspections (Equasis, Agence Européenne de Sécurité Maritime, Mémoire régionaux de Contrôle par l'Etat du Port - MoU). Si globalement les CNEP peuvent être vus comme un facteur d'amélioration de la qualité des contrôles, ils ne sont toutefois pas sans limite.

Une première limite est liée à l'harmonisation des contrôles, qui est le cheval de bataille des armateurs. Si l'objectif des CNEP est d'assurer la conformité des navires selon des règles qui sont uniques et applicables pour tous, l'interprétation des règles ou bien encore la qualité des contrôles varient selon les inspecteurs et selon les pays. Cet élément conduit à voir régulièrement des armateurs soit se plaindre des conditions dans lesquelles l'inspection de leurs navires s'est déroulée, soit être en désaccord avec les résultats mêmes de l'inspection. A ce titre, la mise en place d'un code de conduite commun à l'ensemble des MoU régionaux sur le CNEP ou bien encore l'existence de procédures d'appel internes au MoUs limite certaines de ces critiques.

La seconde limite est liée à la sur-inspection des navires. Ce constat n'est pas nouveau et suscite une opposition forte des armateurs. Il est ainsi à l'origine de la formation de neuf accords régionaux regroupant la majorité des pays maritimes. Si la décision finale d'inspecter un navire reste du ressort de l'Etat côtier, ils ont pour objet de faire en sorte que les navires ne soient pas l'objet de contrôles multiples et consécutifs.

Cet élément est d'autant plus important que les ressources nécessaires pour assurer les contrôles sont limitées, à la fois en termes de nombre d'inspecteurs et en termes de coûts. Pour disposer d'un ordre de grandeur, le coût induit par l'inspection d'un navire serait de l'ordre de 650 dollars américain (Knapp, 2007).

Dès lors, le nouveau régime pour les pays membres du Paris MoU (regroupant 18 pays) qui prendra effet en 2011 et qui vise à contrôler la totalité des navires entrant dans les eaux européennes, au lieu et place de critères actuels qui fixent un nombre minimal de 25% des navires par pays, devrait permettre de limiter certains de ses effets. Par ailleurs, la nouvelle classification des navires selon leur niveau de risque jouant sur la fréquence des inspections (par exemple un navire peu risqué sera contrôlé tous les 24-36 mois alors qu'un navire à risque doit l'être dans les 5-6 prochains mois) devrait également permettre de s'assurer que les ressources limitées sont bien employées à bon escient.

Une dernière limite porte sur les critères de sélection décidés en amont pour choisir les navires à inspecter. Si l'on se réfère au cas du Paris MoU, deux types d'information sont retenus (Cariou, Mejia et Wolff, 2009) : des critères dits génériques d'un côté, tels que le type de navire et leur âge, et des critères dits historiques de l'autre, tels que les résultats relatifs aux défauts et à la détention observés lors des inspections précédentes. L'étude des choix de l'Agence Maritime Australienne de Sécurité Maritime (AMSA), qui utilise ses propres critères depuis 2001, révèle que pour les navires vraquiers (soit 60% des navires faisant escale dans ce pays), ce sont d'abord l'âge du navire, puis le nombre de défauts constatés durant l'inspection précédente, et enfin la société de classification et le pavillon du navire qui sont les principaux critères expliquant la probabilité pour un navire d'être détenu et donc sa probabilité d'être inspecté.

Cariou, Mejia et Wolff (2007) mettent en évidence des conclusions similaires en appliquant des techniques de décomposition aux résultats de contrôles effectués par l'Administration Maritime Suédoise sur la période allant de 1996 à 2002. L'âge du navire, le pavillon et le type de navire apparaissent comme les trois premiers facteurs qui déterminent le nombre de défauts observés lors d'un contrôle. Les analyses de Cariou, Mejia et Wolff (2008a & b, 2009), portant sur les résultats d'inspections menées au sein des 14 pays membres de l'accord régional de l'Océan Indien (OI-MoU) montrent également que les principaux facteurs qui influencent la probabilité pour un navire d'être détenu à la suite d'un contrôle sont l'âge du navire, la société de classification et le pays où se déroule l'inspection. Enfin, la probabilité de détention et la probabilité de changer de pavillon et de société de classification sont liées à l'historique des résultats des contrôles passés (Cariou et Wolff, 2010).

Gardant à l'esprit l'ensemble de ces éléments (harmonisation, sur-inspection, critères de sélection), une caractéristique commune des analyses empiriques réalisées à ce jour concerne l'existence d'un effet spécifique aux pays d'inspection, qui appliquent pourtant des règles se voulant communes. Ceci conduit à s'interroger sur les raisons pour lesquelles le lieu où l'inspection se déroule peut jouer un rôle. A ce titre, une distinction doit a priori être faite entre des raisons « légitimes », dues au fait que des navires ayant des caractéristiques différentes font escales dans les pays, et celles « moins légitimes » qui pourraient provenir de qualifications initiales des inspecteurs selon les pays (Knapp et Frances 2007) et/ou de contrôles appliqués avec plus ou moins de sévérité.

Cet article se focalise sur cette question en proposant une analyse détaillée selon les pays des résultats des inspections menées au sein même du Mémorandum Régional de l'Océan Indien. Il vise par la suite à comprendre si, lorsque les caractéristiques des navires sont prises en compte, des différences significatives entre pays subsistent.



## 1.2. La détention des navires dans le Mémorandum Régional de l'Océan Indien (IO-MoU) :

Les données prises en considération pour notre analyse correspondent aux inspections des navires réalisées par les 14 pays membres de l'IO-MoU qui fut créé en 1999. Elles couvrent la période allant de janvier 2002 à décembre 2009. Chaque navire inspecté fait l'objet d'un enregistrement qui précise à la fois les caractéristiques du navire, par exemple son âge, son type, sa société de classification ou bien encore son pavillon, et les résultats de l'inspection. Les saisies effectuées comprennent alors le nombre total de défauts, les types de défauts observés, la détention du navire lorsqu'il y a lieu ainsi que la durée de l'éventuelle détention.

Sur la base des données disponibles auprès de l'IO-MoU, nous avons construit un échantillon comprenant 42071 navires pour les huit années d'observation (2002-2009). En moyenne, ce sont un peu plus de 5000 navires qui sont inspectés chaque année comme l'indique le Tableau 1. Le nombre minimal d'inspections est de 4791 en 2007, et le nombre maximal est de 5642 en 2004. Sur l'ensemble de la période, on constate que 53,8% des navires se caractérisent par au moins un défaut lors de l'inspection, quelle que soit la gravité du type de défaut. Le trend est plutôt croissant sur la période, puisque la proportion de navires défectueux passe de 48,6% en 2002 à 57,3% en 2009.

**Tableau 1. Description des inspections des navires - Océan Indien MoU**

Année	Nombre de navires inspectés	% de navires avec au moins un défaut	Nombre moyen de défauts par navire	Taux de détention (en %)
2002	5431	48,6	2,3	5,6
2003	5072	51,9	2,6	9,2
2004	5642	54,1	2,6	8,5
2005	5180	54,9	2,8	7,2
2006	5087	55,0	3,1	7,7
2007	4791	54,5	3,2	9,3
2008	5593	54,5	3,4	10,0
2009	5275	57,3	3,2	9,4
Total	42071	53,8	2,9	8,4

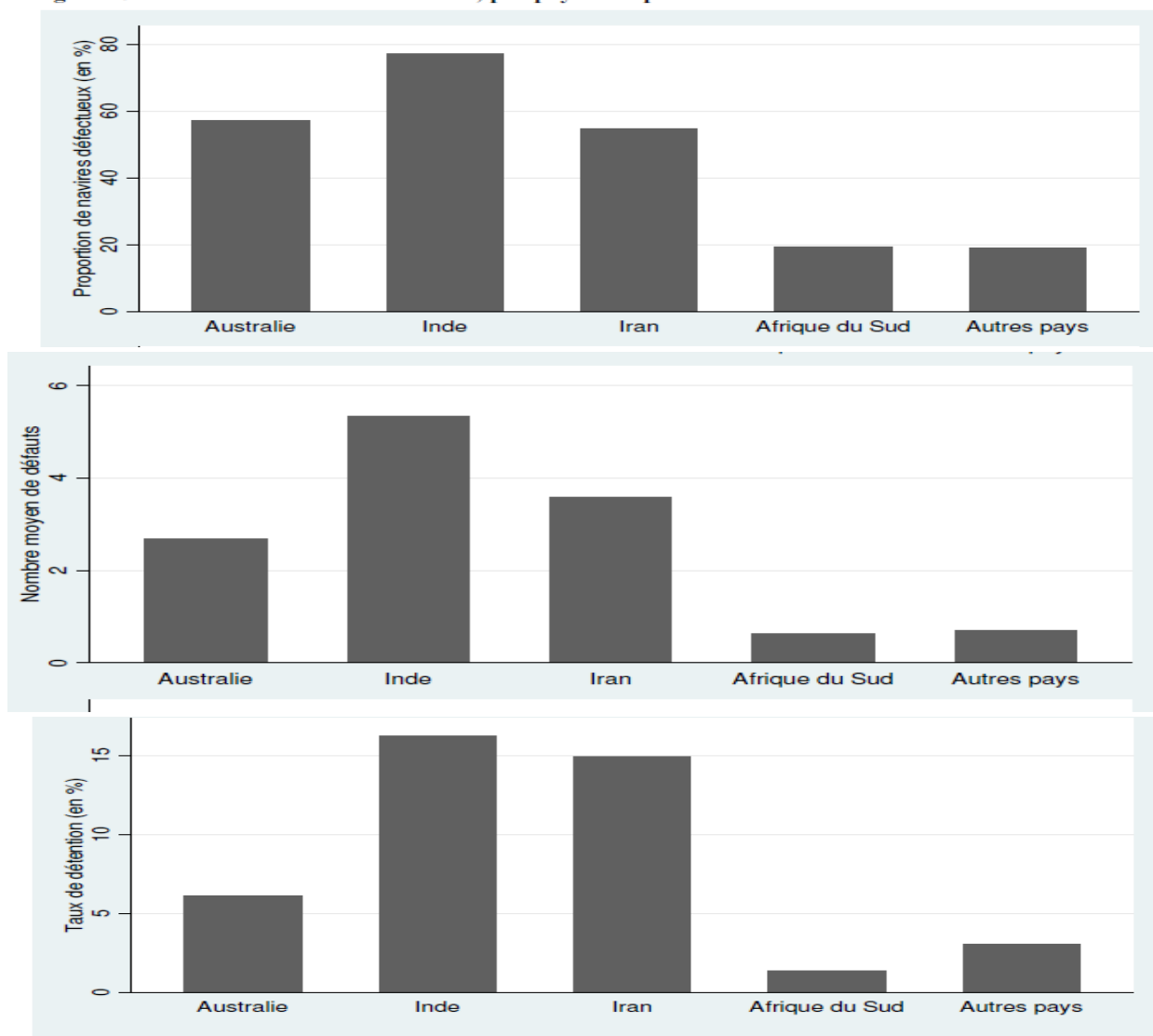
Source : calcul des auteurs, données de l'IO-MoU (2002-2009)

Un profil similaire est observé pour le nombre moyen de défauts par navires. Celui-ci passe de 2,3 en

2002 à 3,2 en 2009, pour une moyenne de 2,9 défauts par inspection sur l'ensemble de la période. Si l'on se limite aux seuls navires ayant au moins un défaut, alors le nombre moyen de défaut est sensiblement plus élevé, 5,4 défauts par inspection. Pour ce qui est du taux de détention, un navire inspecté a un peu moins d'une chance sur dix de faire l'objet d'une détention (8,4%). Là encore, ce taux est plus faible en début de période (5,6% en 2002) qu'en fin de période où il est plus proche de 10%, qui est la valeur observée en 2008 (le taux de détention étant égal à 9,4% en 2009). Concernant ce résultat, il est cependant difficile de savoir si cette croissance s'explique par une meilleure sélection des navires devant être inspectés, par une plus grande sévérité des contrôles, ou bien encore par une détérioration de la qualité de navires.

Le graphique 1 présente les résultats des inspections selon les pays. La classification que nous retenons distingue quatre pays représentant 95% des inspections qui se sont déroulés de 2002 à 2009, soit respectivement l’Australie (N=23674), l’Inde (N=5120), l’Iran (N=7484) et l’Afrique du Sud (N=3777). Les autres pays (N=2016) sont repris au sein d’une catégorie résiduelle. Quels que soient les indicateurs retenus, les données mettent en évidence de fortes différences dans les résultats selon le pays d’inspection. Par exemple, la proportion de navires avec au moins un défaut est de 77,3% en Inde, mais elle est inférieure à 20% en Afrique du Sud et dans les autres pays (19% dans les deux cas) L’Australie et l’Iran se placent dans des positions intermédiaires, autour de 55%. Des disparités assez semblables sont observées pour le nombre moyen de défauts. Celui-ci est plus élevé pour l’Inde (5,33 défauts), l’Iran (3,6 défauts) et dans une moindre mesure l’Australie (2,7 défauts), alors qu’il est beaucoup plus faible en Afrique du Sud et dans les autres pays (0,7 défaut par inspection en moyenne).

**Figure 1. Défauts et détention des navires, par pays d’inspection**

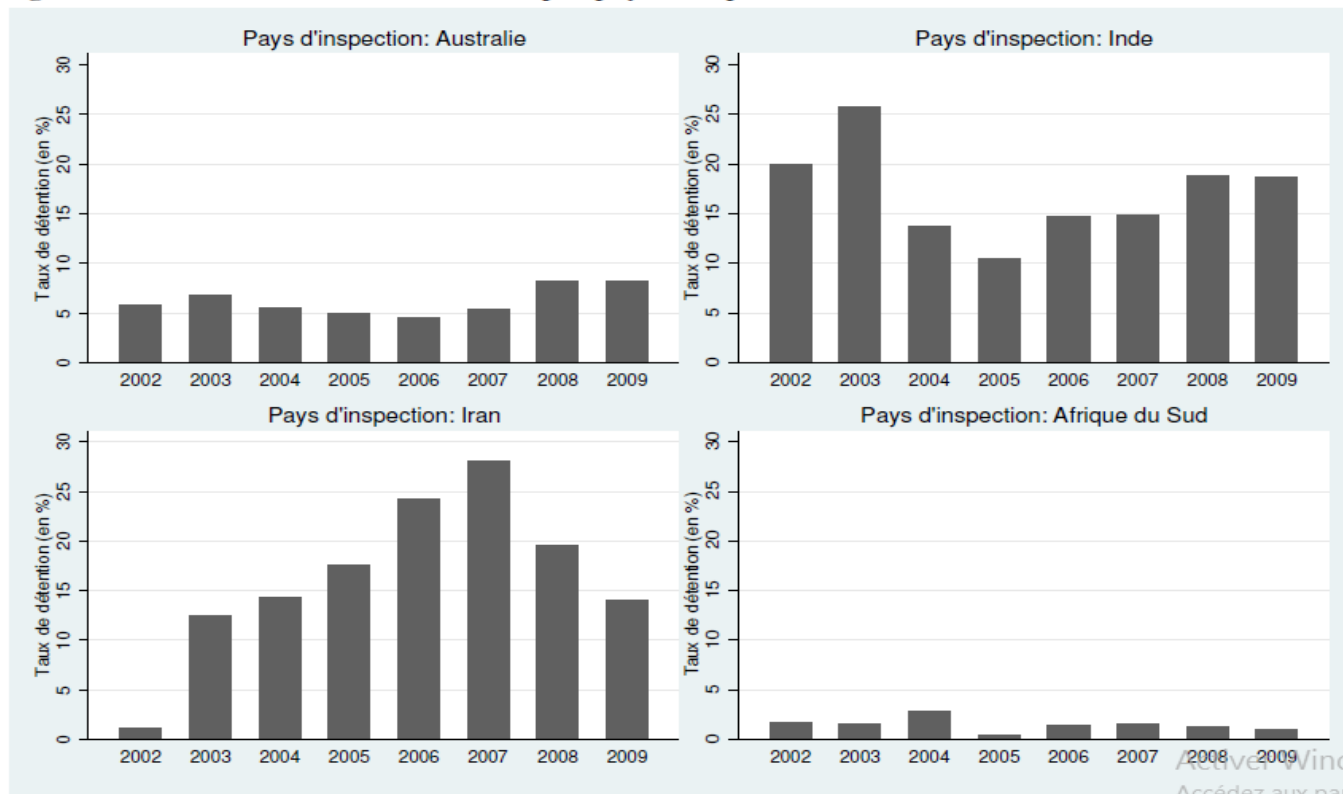


Source : calcul des auteurs, données de l’IO-MoU (2002-2009)

Les écarts sont tout aussi importants pour notre variable d’intérêt qui est la détention. D’un côté, le taux de détention est d’au moins 15% en Inde et en Iran. Ces deux pays d’inspection concentrent à eux seuls 55,5% de l’ensemble des détentions qui se produisent dans le MoU considéré. A l’inverse, le taux de détention est sensiblement plus faible en Australie (6,1%) et dans les autres

pays (3%), la détention restant très marginale en Afrique du Sud (1,4%). A ces variations géographiques s'ajoutent de fortes disparités temporelles comme le montre le graphique (Figure 2) :

**Figure 2. Evolution des taux de détention par pays d'inspection**

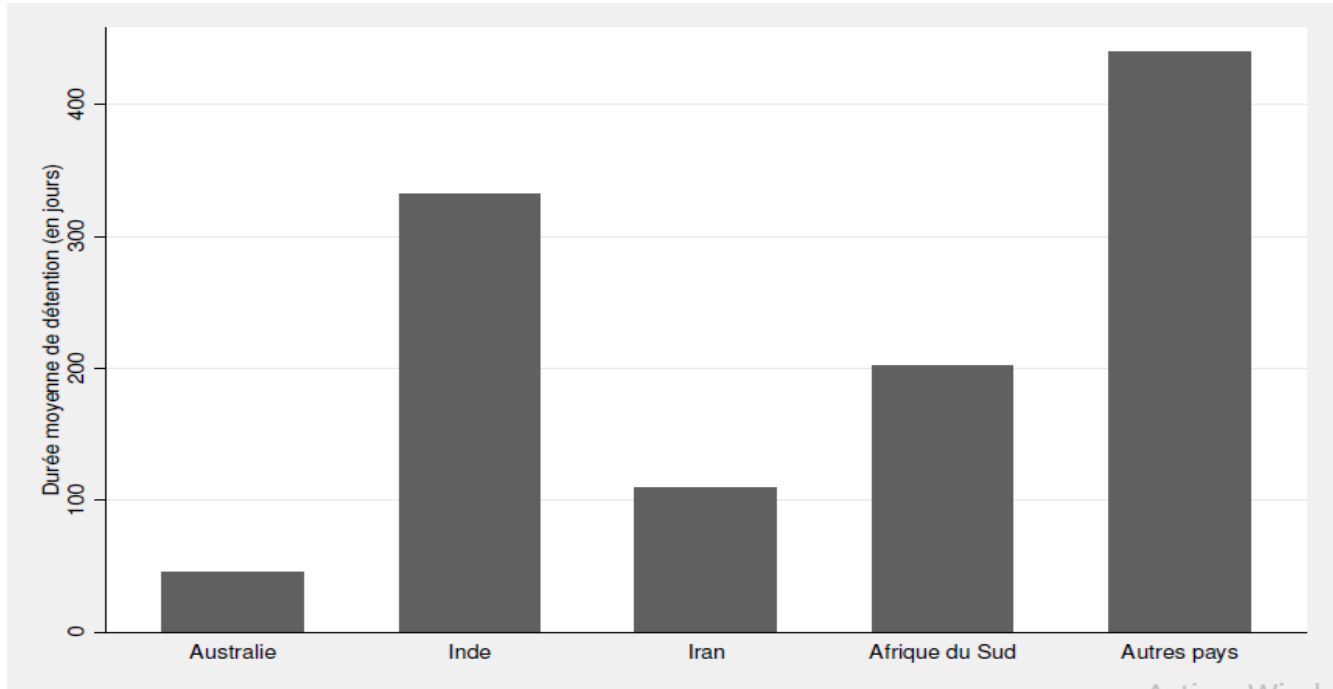


Source : calcul des auteurs, données de l'IO-MoU (2002-2009)

Pour l'Australie, le taux moyen de détention oscille entre 5% et 8%, les taux les plus importants étant observés en fin de période (2008 et 2009). En Inde, le taux de détention se caractérise par un profil plutôt en U : le taux moyen excède les 20% en début de période, puis il s'établit autour de 15% en milieu de période (et même 10% en 2005) avant de remonter. Le profil observé est totalement différent pour l'Iran. D'une situation de quasi-absence de détention en 2002 (1% des navires inspectés), le taux de détention croît ensuite fortement de 2003 à 2007, avec plus du quart des navires inspectés détenus lors de 2007, pour ensuite diminuer sensiblement en 2008 et 2009. Enfin, les détentions sont très peu fréquentes en Afrique du Sud sur l'ensemble de la période.

Un autre indicateur relatif à la détention porte sur la durée moyenne au cours de laquelle les navires sont bloqués dans les ports. Là aussi, le graphique 3 révèle de fortes disparités suivant les pays où les navires font l'objet d'une inspection. La durée moyenne, qui est de 200 jours en Afrique du Sud, 333 jours en Inde et excède une année (440 jours) dans les autres pays, est seulement de 46 jours en Australie et de 110 jours en Iran. Le graphique 4 permet de mieux comprendre les écarts. En Australie, la grande majorité des navires repartent le jour même ou bien le lendemain de leur détention, dans 70% des cas. Cette proportion est de 30% en Iran, où près d'un navire sur deux restes entre deux et sept jours bloqués au port. A l'inverse, en Inde et en Afrique du Sud, les détentions très longues (supérieures à une année) ne sont pas rares, respectivement dans 26,8% et 15,4% des cas.

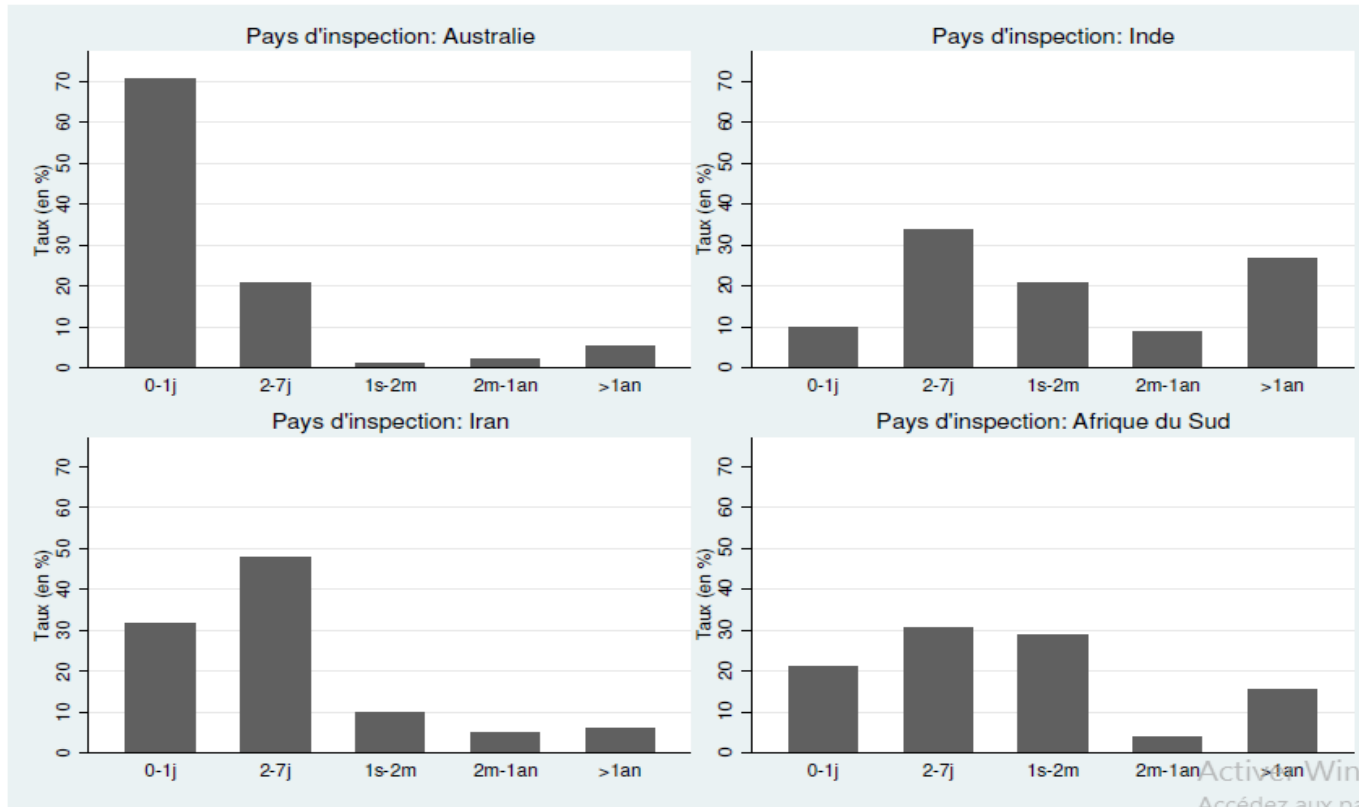
**Figure 3. Durée moyenne de détention, par pays d'inspection**



Source : calcul des auteurs, données de l'IO-MoU (2002-2009)

Activer Windows  
Accédez aux paramètres

**Figure 4. Distribution des durées de détention, par pays d'inspection**



Source : calcul des auteurs, données de l'IO-MoU (2002-2009)

Activer Windows  
Accédez aux paramètres

Un dernier élément concerne la nature des défauts observés, décrits dans le tableau 2. Pour l'ensemble des pays, les défauts les plus souvent observés sont liés à des problèmes de sécurité et

d'incendie (28,6%) et de stabilité et structure (18,8%). A l'inverse, les défauts liés au management (4,5%), aux certificats (5,2%) et à l'équipement et aux machines (5,7%) sont peu fréquents. De nouveau, des écarts importants selon les pays d'inspections peuvent être constatés. Par exemple, les problèmes liés à la sécurité sont sensiblement plus fréquents en Australie (31,8%) qu'en Inde (23,6%). Les certificats représentent un peu plus de 8% de l'ensemble des défauts constatés en Inde et en Iran, mais cette proportion n'est que de 0,5% en Australie. Il y a par ailleurs davantage de problèmes liés à la stabilité et à la structure des navires en Afrique du Sud (26,5%).

**Tableau 2. Caractérisation des défauts observés, par pays d'inspection**

Type de défauts	Australie	Inde	Iran	Afrique du Sud	Autres pays	Ensemble des pays
<b>Ensemble des défauts</b>						
Certificats	2,5	8,1	8,3	6,8	13,6	5,2
Conditions de travail / de vie	6,8	8,7	5,8	6,1	10,5	7,1
Sécurité – incendie	31,8	23,6	26,5	27,9	21,3	28,6
Stabilité – structure	15,9	21,8	21,6	26,5	23,1	18,8
Opération Cargo	13,2	14,0	10,2	10,0	8,3	12,6
Equipement – machines	3,9	9,2	6,7	4,3	4,6	5,7
Navigation – Communication	19,8	11,5	18,7	17,3	14,2	17,6
Management	6,1	3,2	2,3	1,2	4,5	4,5
<b>Défauts en cas de détention</b>						
Certificats	2,3	10,3	9,0	5,6	22,6	7,2
Conditions de travail / de vie	6,2	6,9	4,1	5,8	3,7	5,6
Sécurité – incendie	32,5	25,0	28,3	22,3	24,9	28,7
Stabilité – structure	18,6	20,8	18,6	44,2	23,1	19,6
Opération Cargo	12,1	13,4	11,5	6,9	8,6	12,1
Equipement – machines	3,8	8,5	6,6	4,7	4,6	6,2
Navigation – Communication	15,8	11,9	18,7	9,6	8,6	15,6
Management	8,8	3,2	3,2	0,9	4,0	5,0

Source : calcul des auteurs, données de l'IO-MoU (2002-2009)

Si l'on se restreint au cas des navires détenus, la répartition globale des défauts est assez similaire, mais quelques nuances intéressantes apparaissent. Pour l'Australie, on constate qu'il y a un peu plus de défauts liés à des problèmes de stabilité et de structure (18,6% au lieu de 15,9%), tandis qu'il y en a moins dans le domaine de la navigation et de la communication (15,8% au lieu de 19,8%). Cela peut être le signe que le premier type de défaut est un facteur clé dans la mise en œuvre de la détention, mais il convient de souligner que les données ne permettent pas de savoir quel défaut a conduit à la détention. Une situation similaire est observée dans le cas de l'Afrique du Sud. Dans ce pays, 44,2% des défauts constatés parmi les navires détenus sont liés à des problèmes de stabilité et de structure, alors qu'ils ne représentent que 26,5% de l'ensemble des défauts relevés.

Au total, cette analyse fine des résultats des inspections des navires par les Etats du Port souligne la diversité des situations suivant les pays d'inspection, que ce soit en termes de défauts constatés, de types de défauts, de taux de détention ou bien de durée de détention lorsqu'il y a lieu. L'ampleur de ces écarts mérite assurément réflexion dans la mesure où nous avons choisi de travailler au sein d'un seul MoU, censé mettre en œuvre des règles similaires pour tous les pays le composant. Nous cherchons dès lors à mieux comprendre les origines possibles de ces différences entre les pays

d'inspection, en nous focalisant sur les caractéristiques mêmes des navires faisant escale dans les pays concernés.

### **1.3. Comment expliquer les différences entre pays ?**

Les différences observées dans les résultats des inspections ne sont pas forcément le fait de comportements spécifiques de la part des pays où les contrôles ont lieu. Il se peut tout simplement que les navires examinés ne soient pas les mêmes. Le fait que la détention des navires soit par exemple plus fréquente en Inde qu'en Australie peut s'expliquer par le fait que les navires qui font escale dans le premier pays y sont en moyenne en moins bon état. A l'inverse, un navire en mauvaise condition peut faire l'objet d'une détention dans un pays donné seulement parce que les inspecteurs y sont mieux formés, plus zélés, ou bien parce qu'ils disposent de davantage de moyens pour procéder à des inspections approfondies.

Pour apporter un éclairage sur cette question, nous décrivons dans le tableau 3 les caractéristiques des navires faisant l'objet d'un contrôle par pays d'inspection. Les résultats montrent clairement que les profils de navires ne sont pas les mêmes. Que ce soit pour l'âge à l'inspection, le type, le pavillon ou encore la société de classification, des tests conduisent à rejeter l'hypothèse d'indépendance entre ces variables et le pays d'inspection (au seuil de 1%).

**Tableau 3. Les caractéristiques des navires inspectés**

Variables	Australie	Inde	Iran	Afrique du Sud	Autres pays	Ensemble
Age à l'inspection						
0-4	18,9	14,5	14,2	17,3	9,8	16,9
5-9	26,2	12,2	10,8	17,3	10,5	20,2
10-14	20,7	9,4	12,4	13,7	10,6	16,8
15-19	15,8	10,0	14,6	14,8	8,5	14,4
20-24	13,6	22,0	21,8	20,2	14,4	16,7
25+	4,9	31,8	26,2	16,8	46,2	15,0
Type de navire						
Vraquiers secs	58,3	44,7	19,8	44,0	15,4	46,5
Cargos	6,6	33,9	29,4	25,4	29,1	16,8
Pétroliers	6,9	3,4	27,2	3,7	14,3	10,2
Porte-conteneurs	9,0	7,8	6,0	10,9	20,6	9,0
Chimiquiers	3,1	4,7	5,5	2,5	4,0	3,7
Transporteur de voitures	4,9	0,1	0,1	2,1	1,3	3,0
Transporteur produits forestiers	2,5	0,0	0,0	2,1	0,0	1,6
Navires frigorifiques	0,3	0,0	3,8	5,3	0,7	1,4
Navires rouliers	0,5	1,0	2,8	0,7	5,1	1,2
Gaziers	1,7	0,3	0,9	0,3	1,1	1,3
Autres navires	6,3	4,1	4,4	3,1	8,3	5,5
Pavillon						
Panama	31,3	25,3	23,8	23,2	22,5	28,1
Liberia	7,1	4,1	6,6	11,4	7,8	7,0
Hong Kong - Chine	8,2	6,5	2,8	4,6	3,0	6,5
Bahamas	5,1	2,4	3,5	7,9	2,9	4,6
Chypre	4,0	4,8	3,6	5,5	3,4	4,1
Singapour	5,5	5,9	3,5	4,5	5,6	5,1
Russie	0,4	0,3	14,4	0,2	0,3	2,9
Malte	3,2	5,9	6,3	6,0	5,6	4,4
Grèce	3,5	1,9	2,2	2,9	1,6	2,9
Autres pavillons	31,7	42,9	33,3	33,8	47,5	34,3
Sociétés de classification						
Nippon Kaiji Kyokai	37,7	24,6	18,1	25,4	14,5	30,4
Lloyd's Register	14,6	14,3	13,8	16,1	11,4	14,4
Det Norske Veritas	10,0	6,4	9,8	10,5	7,0	9,4
American Bureau of Shipping	9,2	8,3	7,6	9,6	8,6	8,8
Germanischer Lloyd	7,4	8,7	6,9	15,4	14,8	8,5
Bureau Veritas	7,5	8,9	7,8	11,4	8,1	8,1
Russian Maritime Register of Shipping	0,6	3,3	18,7	2,4	2,2	4,4
China Classification Society	3,9	6,1	2,9	2,0	2,7	3,7
Korean Register of Shipping	5,2	3,8	2,9	1,8	1,6	4,1
Autres sociétés de classification	4,1	15,7	11,6	5,3	28,9	8,1
Nombre d'observations	23674	5120	7484	3777	2016	42071

Source : calcul des auteurs, données de l'IO-MoU (2002-2009)

Les principaux écarts observés sont les suivants. Tout d'abord, les navires inspectés sont beaucoup plus âgés en Inde et en Iran. L'âge moyen des navires à l'inspection est compris entre 17 et 18 ans pour ces deux pays, mais il n'est que de 12 ans en Australie et 15 ans en Afrique du Sud. C'est surtout la proportion de navires les plus anciens qui explique ces différences : 4,9% en Australie, mais 26,2% en Iran, 31,8% en Inde et même 46,2% dans les autres pays de l'IO-MoU. Dans la mesure où il est vraisemblable que l'ancienneté du navire est positivement corrélée avec le nombre de défauts, la différence d'âge des navires inspectés peut à elle seule expliquer la plus grande fréquence de détention observée en Inde et en Iran.

Les navires sélectionnés pour les inspections ne sont pas non plus les mêmes. En Australie, l'essentiel des contrôles concerne les vraquiers secs, dans près de 6 cas sur 10. En Inde, près de 80% des inspections réalisées concerne des vraquiers secs et des cargos. Les pétroliers occupent une part substantielle dans les contrôles en Iran (27,2%), avec les cargos (29,4%) et les vraquiers secs (19,8%).

Ces deux derniers types de navires représentent aussi l'essentiel des inspections en Afrique du Sud, tandis que le poids des porte-conteneurs est plus important parmi les autres pays. En ce qui concerne les pavillons, on observe davantage de navires immatriculés au Panama pour les contrôles réalisés en Australie. Les navires sont plus souvent sous pavillon du Libéria ou des Bahamas en Afrique du Sud et sous pavillon Russe en Iran. Enfin, il y a relativement plus de navires dont la société de classification est la Nippon KaijiKyokai en Australie.

L'analyse économétrique permet alors de savoir si, une fois toutes ces caractéristiques prises en compte, il subsiste ou non des différences significatives entre les pays d'inspection. Autrement dit, à âge donné et à type de navire donné notamment, peut-on affirmer qu'un navire a plus de chance d'être détenu s'il est contrôlé en Inde qu'en Australie ? Ainsi, les régressions reportées dans le Tableau 4 précisent les facteurs qui influencent la probabilité de détention et la durée de détention, sachant que les facteurs explicatifs retenus sont l'âge à l'inspection, le type de navire, le pavillon d'immatriculation et la société de classification. Nous ajoutons par ailleurs dans la régression une série de variables muettes associées aux différents pays, qui permettent de mesurer les écarts nets qui demeurent le cas échéant entre les pays.



**Tableau 4. Les déterminants de la détention**

Variables	Probabilité de détention		Durée de détention	
	coef	t-test	coef	t-test
Constante	-2,706***	-28,20		
Pays d'inspection (ref : autres pays)				
Australie	1,081***	15,02	0,817***	5,08
Inde	1,189***	16,78	-0,236	-1,48
Iran	1,273***	18,09	0,535***	3,38
Afrique du Sud	0,060	0,67	0,149	0,69
Age à l'inspection (ref : 0-4 ans)				
5-9	0,189***	4,40	-0,021	-0,21
10-14	0,459***	10,96	0,040	0,41
15-19	0,642***	15,20	-0,185*	-1,91
20-24	0,785***	19,39	-0,205**	-2,19
25 et plus	1,024***	24,53	-0,353***	-3,75
Type de navire (ref : autres navires)				
Vraquiers secs	0,082*	1,82	0,016	0,19
Cargos	0,244***	5,26	0,039	0,46
Pétroliers	-0,009	-0,17	0,129	1,32
Porte-conteneurs	-0,017	-0,30	0,292***	2,70
Chimiquiers	0,272***	4,38	0,168	1,43
Transporteur de voitures	-0,264***	-3,18	0,379**	2,13
Transporteur produits forestiers	-0,107	-1,02	-0,293	-1,25
Navires frigorifiques	0,109	1,15	0,270	1,54
Navires rouliers	0,113	1,25	0,246	1,47
Gaziers	-0,367***	-2,84	0,036	0,12
Pavillon (ref : autres)				
Panama	0,080***	3,04	0,045	0,94
Liberia	-0,058	-1,26	0,115	1,27
Hong Kong - Chine	-0,115**	-2,36	0,070	0,67
Bahamas	-0,124**	-2,27	0,079	0,71
Chypre	0,028	0,56	-0,029	-0,31
Singapour	0,028	0,57	0,059	0,59
Russie	-0,935***	-10,60	0,312*	1,92
Malte	-0,066	-1,34	-0,039	-0,42
Grèce	-0,146**	-2,07	0,164	1,11
Sociétés de classification (ref : autres)				
Nippon Kaiji Kyokai	-0,664***	-18,30	0,317***	4,76
Lloyd's Register	-0,635***	-17,11	0,182***	2,64
Det Norske Veritas	-0,682***	-15,47	0,250***	2,95
American Bureau of Shipping	-0,550***	-12,46	0,151*	1,79
Germanischer Lloyd	-0,466***	-9,94	0,187**	2,20
Bureau Veritas	-0,473***	-11,34	0,096	1,28
Russian Maritime Register of Shipping	-0,315***	-4,92	0,197*	1,91
China Classification Society	-0,962***	-15,32	0,121	0,89
Korean Register of Shipping	-0,693***	-12,58	0,244**	2,24
Nombre d'observations	42071		3515	

Source : calcul des auteurs, données de l'IO-MoU (2002-2009)

D'après les données, nous trouvons que la probabilité croît fortement avec l'âge à l'inspection du navire.

Le taux moyen estimé de détention augmente par exemple de 10,2 points lorsque l'âge du navire est entre 15 et 19 ans, 13,1 points lorsqu'il est entre 20 et 24 ans, et même 19,3 points lorsqu'il a plus de 25 ans. Parmi les navires inspectés, la probabilité de détention est significativement plus élevée pour les cargos (+3,1 points) et les chimiquiers (+3,7 points). A l'inverse, les navires transporteurs de voitures et les gaziers font moins souvent l'objet d'une détention (respectivement -2,4 et - 3,1 points).

Les navires immatriculés sous pavillon du Panama ont une probabilité plus forte d'être retenus au port (+0,9 point), tandis que le phénomène inverse vaut pour les navires immatriculés en Russie (- 5,2 points), en Grèce (-1,5 points), au Bahamas (-1,3 points) et en Chine (-1,2 points).

Pour mieux comprendre l'influence jouée par les caractéristiques des navires selon les zones géographiques sur le résultat de l'inspection, nous avons tout d'abord réestimé la probabilité de détention en ne prenant que les pays d'inspection comme variables de contrôle dans la régression. Les effets marginaux obtenus sont respectivement de +4,5 points pour l'Australie, +19,1 points pour l'Inde, +16,6 points pour l'Iran et -0,4 point pour l'Afrique du Sud par rapport aux autres pays. La mise en œuvre de tests d'hypothèses révèle que ces écarts sont significativement différents au seuil de 1%. Autrement dit, la probabilité de détention au sein de l'IO-MoU est plus élevée en Inde qu'en Iran, en Iran qu'en Australie, en Australie que dans les autres pays, et enfin dans les autres pays qu'en Afrique du Sud.

Les résultats diffèrent une fois que l'on inclut les caractéristiques des navires inspectés dans la régression, comme le montre le tableau 4. En premier lieu, le taux de détention n'est plus significatif entre les autres pays et l'Afrique du Sud. En second lieu, il n'existe pas de différence significative entre les taux de détention qui sont observés en Inde et en Iran, pays pour lesquels la probabilité de détention augmente d'environ 25 points. Il est donc possible d'établir un classement autour de trois pays : l'Inde et l'Iran où la détention est fréquente, l'Australie qui se trouve dans une position intermédiaire, et enfin l'Afrique du Sud et les autres pays de l'IO-MoU où la détention est moins fréquemment observée.

Les résultats diffèrent une fois que l'on inclut les caractéristiques des navires inspectés dans la régression, comme le montre le Tableau 4. En premier lieu, le taux de détention n'est plus significatif entre les autres pays et l'Afrique du Sud. En second lieu, il n'existe pas de différence significative entre les taux de détention qui sont observés en Inde et en Iran, pays pour lesquels la probabilité de détention augmente d'environ 25 points. Il est donc possible d'établir un classement autour de trois pays : l'Inde et l'Iran où la détention est fréquente, l'Australie qui se trouve dans une position intermédiaire, et enfin l'Afrique du Sud et les autres pays de l'IO-MoU où la détention est moins fréquemment observée.

Il est intéressant de constater que ces conclusions obtenues par l'analyse économétrique rejoignent les résultats descriptifs entrevus à la lecture du graphique 1. En l'état, les données suggèrent donc que les résultats différenciés à la détention ne sont pas réellement liés au fait que ce ne sont pas les mêmes types de navires qui sont inspectés dans les différents pays. Pour démontrer rigoureusement ce résultat, nous nous tournons vers des techniques de décomposition non linéaires. Celles-ci permettent de décomposer l'écart total dans les taux de détention entre deux pays suivant deux éléments distincts. Un premier terme correspond à la différence liée au fait que

les navires inspectés ne présentent pas les mêmes caractéristiques dans les deux pays. Un second terme mesure la part de l'écart total lié au fait que les variables explicatives retenues ne vont pas forcément avoir le même impact sur la détention dans les deux pays considérés.

Sur la base de nos investigations précédentes, nous avons alors retenu trois groupes de pays qui font ensuite l'objet de comparaisons deux à deux : l'Iran et l'Inde (détention élevée), l'Australie (détention moyenne), et enfin les autres pays et l'Afrique du Sud (détention faible).

Quelle que soit la comparaison retenue, les résultats conduisent à la même conclusion. L'essentiel de l'écart observé est imputable à des différences dans l'impact des facteurs explicatifs. Ainsi, dans le cas de l'Australie comparée à l'Inde et l'Iran, cet élément représente à lui seul 93,6% de l'écart total pour les détentions, tandis que les différences dans les caractéristiques des navires inspectés ne représentent que 6,4%. Les proportions sont respectivement de 82,8% et 17,2% lorsque l'on s'intéresse aux écarts dans les taux de détention entre l'Australie et les autres pays.

Pour finir, une analyse similaire a été également menée sur les déterminants des durées de détention. En ce qui concerne les caractéristiques des navires, les durées de détentions augmentent lorsque les navires sont âgés, au-delà de 15 ans. Elles sont à l'inverse plus court pour les porte-conteneurs, pour les navires qui transportent des voitures et pour les plus grandes sociétés de classification.

Il existe en revanche peu de différence entre les pavillons, à l'exception de la Russie pour laquelle les navires sont détenus un peu moins longtemps. Enfin, il existe de nouveau des écarts significatifs entre les pays d'inspection, mais ils ne sont pas analogues à ceux observés pour les taux de détention.

Les durées de détention sont moins importantes en Australie et dans une moindre mesure en Iran par rapport à tous les autres pays de l'IO-MoU (l'Inde et l'Afrique du Sud étant ici prises en compte).

#### **1.4. Discussion**

Ce mémoire avait pour objet de comprendre si les différences observées dans les résultats des Contrôles des Navires par l'Etat du port (CNEP) au sein des pays membres de l'accord régional de l'Océan Indien pouvaient s'expliquer par des différences dans les caractéristiques des navires y faisant escale. Une analyse micro-économétrique de données d'inspection collectées sur la période 2002-2009 pour un échantillon de plus de 40000 navires a permis de mettre en évidence deux résultats principaux. D'un côté, certaines caractéristiques des navires influencent bien la probabilité qu'ils fassent l'objet d'une détention, en particulier le type, l'âge ou bien encore la société de classification du navire. De l'autre, une fois ces facteurs pris en compte, des effets pays subsistent.

Ce résultat est d'importance car il contredit un des arguments très souvent avancé par les autorités en charge des CNEP, à savoir que les résultats des contrôles varient d'un pays à un autre car les navires qui y font escale sont différents. Cette assertion n'est pas vérifiée dans le cas de l'IO-MoU: pour un même navire, celui-ci a plus de chance d'être détenu s'il est contrôlé en Inde ou en Iran qu'en Australie par exemple.

Si ce résultat est intéressant en soit, il ne représente toutefois qu'un premier pas vers une meilleure compréhension de la justification de ces effets pays. S'explique-t-il par la formation initiale des inspecteurs, par une interprétation différente de la réglementation, ou bien encore par des priorités différentes selon les pays ? A ce stade, une réponse définitive est difficile à donner. Néanmoins, en partant du postulat que les réglementations de l'Organisation Maritime Internationale se veulent universelles, les différences observées dans leur mise en place selon les pays méritent de faire l'objet de plus amples recherches dans le futur.

Revenant à l'exécution réelle de la détention d'un navire par l'état du port, on peut dire qu'elle n'est pas applicable à 100% dans tous les pays bien qu'il existe des règles universelles et uniformes et ça reste toujours difficile pour certains pays. Cela est justifié par certaines conditions comme la disponibilité des quais d'attente (comme il est souvent le cas en Algérie), l'absence des moyens de réparations navale. Donc on conclut que l'application des règles uniformes par l'état du port pour détenir un navire est relative et elle dépend de plusieurs critères et raisons, soit des raisons « légitimes », dues au fait que des navires ayant des caractéristiques différentes font escales dans les pays, et celles « moins légitimes » qui pourraient provenir de qualifications initiales des inspecteurs selon les pays et/ou de contrôles appliqués avec plus ou moins de sévérité.

*Conclusion*

## **Conclusion**

L'impact du contrôle des navires par l'État du port peut constituer la justification de son avènement.

Cet impact est largement apprécié par les professionnels du milieu (les acteurs traditionnels et secondaires) dont l'opinion fait écho d'une véritable amélioration dans la qualité de la construction et de l'exploitation des navires ainsi qu'une contribution significative dans la diminution des navires sous-normes.

Notre objectif, à travers ce mémoire est de montrer comment qu'a évolué le Mémorandum d'Entente Méditerranéen sur le contrôle des navires par l'État du port, son évolution en Algérie, et les statistiques ressortant de l'application de la charte du Med Mou en Algérie durant la période 2010 – 2016.

Dans le même contexte, nous avons fait ressortir quelles sont les recommandations pour la mise en place des mesures pour un PSC efficace en Algérie ainsi que pour une coopération internationale et régionale infaillible.

Dans une première étape, nous avons, après un bref historique sur l'avènement du contrôle des navires par l'État du port, évoqué l'importance qu'a joué l'Organisation Maritime Internationale à travers son action de sécurité maritime en coordination avec d'autres organismes tels que l'ONU et l'OIT. Aussi nous avons présenté un aperçu général sur les navires d'états non partis, les navires non soumis aux conventions internationales, les intervenants dans le PSC et enfin les fondements juridiques sur le contrôle des navires par l'État du port et les mémorandums internationaux existant à ce jour.

Nous avons consacré la seconde étape de notre mémoire à l'étude du Med Mou et les procédures d'inspection et ciblage des navires sous normes ainsi que l'engagement des états en matière des navires inspectés.

Dans la troisième étape, nous avons mis l'accent sur le cadre juridique du contrôle des navires par l'État du port en Algérie, la contribution des membres du Med Mou aux inspections, notamment l'Algérie par une analyse des statistiques sur le nombre d'inspections effectuées ainsi que le nombre de navires représentant des déficiences et enfin le nombre de navires détenus durant la période allant du 2010 à 2016.

L'analyse de ces statistiques a fait apparaître que le taux d'inspection de 15 % pour lequel l'Algérie s'est engagée à atteindre dans le cadre du Med Mou a été moyennement dépassé pour les années 2011 et 2014 et largement dépassé pour les années 2012 et 2015.

De ce qui précède, nous concluons que le taux d'inspections de la période suscitée est jugé d'une manière générale acceptable et répond aux exigences et recommandations de la Convention en vigueur, ratifiée par l'État Algérien.

Malgré ce constat positif, des difficultés ont été rencontrées par les inspecteurs durant l'accomplissement de leurs missions de contrôle, qui parfois influent négativement sur leur rendement.

Dans la quatrième étape nous avons parlé de la détention des navires par les PSC et l'enjeu dans l'application uniforme des règles, où existent des disparités importantes sur le résultat des contrôles selon le lieu où ces derniers se déroulent.

Ces disparités se justifient pleinement et s'expliquent tout simplement par des différences dans les caractéristiques des navires faisant escale dans leurs ports. Nous avons exploité des données sur le résultat de 42071 inspections qui se sont déroulées au sein des 14 pays du Mémoire régional de l'Océan Indien afin de savoir si l'argument avancé par les autorités en charge des contrôles est légitime et si les caractéristiques des navires jouent clairement un rôle, en particulier le type, l'âge et la Société de Classification, il demeure toutefois des différences significatives au niveau de la détention selon les pays où l'inspection a lieu

Dans les différents pays et ports du monde ce n'est toujours pas les mêmes types et qualités de navires qui y escales et ce n'est toujours pas des inspecteurs des PSC ayant les mêmes qualifications/compétences/impartialités et moyens qui interviennent

Afin d'atteindre cette application uniforme des règles, il faut augmenter la formation des inspecteurs et de les doter de moyens meilleurs et appropriés, afin d'améliorer leur compétence et impartialité.

Afin de parer à ces difficultés, des recommandations ont été proposées pour une mise en place plus efficace d'un PSC en Algérie, par :

- La consolidation de la législation algérienne en matière du PSC, en promulguant de nouveaux textes appropriés ;
- Établir une base de données informatisée, comportant des informations sur les ports et les inspections qui y sont effectuées ;
- Doter les inspecteurs en moyens matériels : véhicules, de communication, d'informatique

Aussi sur le plan régional, l'Algérie doit assouplir les démarches administratives telles que la transmission des rapports établis par les PSCO, la mise à jour des différentes bases de données.

En fin de compte, toutes ces mesures et dispositions contribueront à une meilleure prise en charge des inspections au titre de l'État du port tant en nombre qu'en qualité. Ceci impliquerait une meilleure contribution de l'Algérie au sein du Med Mou et ne fera que rehausser la place de notre pays à l'échelle régionale et internationale.

Les différences observées dans les résultats des inspections ne sont pas forcément le fait de comportements spécifiques de la part des pays où les contrôles ont lieu. Il se peut tout simplement que les navires examinés ne soient pas les mêmes. Le fait que la détention des navires soit par exemple plus fréquente en Inde qu'en Australie peut s'expliquer par le fait que les navires qui font escale dans le premier pays y sont en moyenne en moins bon état. A l'inverse, un navire en mauvaise condition peut faire l'objet d'une détention dans un pays donné seulement parce que les inspecteurs y sont mieux formés, plus zélés, ou bien parce qu'ils disposent de davantage de moyens pour procéder à des inspections approfondies.

## *Bibliographie*



## Articles

- Journal Officiel Décret présidentiel N°2000-58 du 13-03-2000 portant ratification du Mémoire d'Entente.
- d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région méditerranéenne.
- Résolution A.1052 (27) du ,30 novembre 2011 portant procédures de contrôle des navires par l'Etat du port.

## Ouvrages

- Mémoire les contrôles de sécurité des navires –ESNT-2011
- CMA Code Maritime Algérien
- Statistiques des contrôles par l'Etat du port en Algérie 2016
- Procédure de contrôle des navires par l'Etat du port Edition de 2000 l'OMI.

## Documents électronique :

### A Les conventions :

- 1- internationale sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 95)
- 2- Convention des Nations Unies sur le droit de la mer du 10.12.1982 à Montego Bay,
- 3- Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires du 02.12.1973 à Londres (MARPOL 73/78).
- 5- Convention de l'O.I.T. Concernant les normes minima à observer sur les navires marchands (Convention OIT No 147 de 1976)
- 6- Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer le 01.11.1974 à Londres (SOLAS 74).
- 7- Protocole portant modification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer de 1978.
- 8- Protocole portant modification de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer de 1988.
- 9- Convention sur le règlement international pour prévenir les abordages en mer du 20.10.1972 à Londres (COLREG72).
- 10-Convention internationale sur le jaugeage des navires du 23.06.1969 à Londres (TONNAGE 69).
- 11- Convention internationale sur les lignes de charge du 05.04.1966 à Londres (LL66).
- 12- Protocole portant modification de la Convention internationale sur les lignes de charge de 1988
- 13-Résolution A.1052 (27) du ,30 novembre 2011 portant procédures de contrôle des navires par l'Etat du port.
- 14-Résolution A.682 adoptée en novembre 1991

## **B Ententes et accord internationaux**

1. Mémorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region (Mémorandum d'entente de la Mer Noire de 2000)
2. Memorandum of Understanding on Port State Control for the West and Central Africa (Memorandum d'entente d'Abuja de 1999)
3. Memorandum of Understanding on Port State Control<sup>1</sup> for the Indian Ocean Region (Mémorandum de l'Océan Indien) 1998,
4. Memorandum of Understanding on Port State Control in the Mediterranean Region (Mémorandum de la Méditerranée), 1997,
5. Memorandum of Understanding on Port State Control in the Caribbean Region (Mémorandum des Caraïbes de 1996)
6. Memorandum of Understanding on Port State Control in the Asia- Pacific Region (Mémorandum de Tokyo), 1994,
7. Mémorandum de Vina Del Mar., 1992,
8. Mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (Mémorandum de Paris), 1982,
9. Accord entre certaines autorités maritimes sur le maintien des normes à bord des navires de commerce de La Haye de 1978

## **C Bases de données**

- 1- <http://www.imo.org>
- 2- <http://www.medmou.org>
- 3- <http://www.parismou.org>
- 4- <http://www.joradp.dz>
- 5- <http://www.maib.gov.uk>
- 6- <http://www.ministere-transports.gov.dz>
- 7- <http://www.droit.univ-nantes.fr>
- 8- <http://www.ffsa.fr>
- 9- <http://www.cdmt.org>
- 10- <http://www.medmouic.org>
- 11- <http://www.medsis.org>
- 12- <http://www.wikipedia.org>
- 13- <http://www.bmt.org>
- 14- <http://www.afcan.org/omi.html>
- 15- <http://www.tokyomou.org>

16-<http://www.caraibenmou.org>

17-[www.Acuerdolatino.int.ar](http://www.Acuerdolatino.int.ar)

### **D Législation nationale**

1- Ordonnance N°76-80 du 23-10-1976 modifiée et complétée par la loi N°98-05 du 25-06-1998 portant code maritime.

2- Ordonnance N°73-12 du 03-04-1973 portant création du service national des Garde-côtes (SNGC).

3- Décret présidentiel N°2000-58 du 13-03-2000 portant ratification du Mémoire d'entente sur le contrôle des navires par l'Etat du port dans la région Méditerranéenne.

### **Articles de périodiques**

CMB compagnie maritime belge « protection de l'environnement marin »

Article n 197. Janvier. 2002. Sous la signature de l'administration générale des affaires maritimes J.L Guibert

### **Ouvrages:**

- A MCCLUMPHA. « Maritime Safety and Security ». The BMT Centre for Homeland Security; United Kingdom. Adresse URL : [http://media.bmt.org/bmt\\_media/resources/33/DefenceDispatches3\\_1.pdf](http://media.bmt.org/bmt_media/resources/33/DefenceDispatches3_1.pdf)
- REMPEC international programme, « les accords relatifs au contrôle des navires par l'Etat du port en méditerranée » page 08
- Rapport annuel 2014 du Med Mou

### **Thèse :**

- Ecole d'administration des affaires maritimes enseignement militaire supérieur du second degré brevet technique « Application de la règle 5.2.1 « Responsabilités de l'Etat du port Inspections dans le port » de la CTM, 2006 en Europe APAM Philippe JANVIER 01/10/2014 -57 pages.
- Internship programme les accords relatifs au contrôle par l'état du port en méditerranée par Anne-Caroline Rioux-Leruste décembre 2004.
- Ecole d'administration des affaires maritimes enseignement militaire supérieur du 1er degré diplôme technique la mise en œuvre de la « responsabilité de l'état du port inspection dans les ports » de la CTM 2006, dans le cadre du contrôle par l'état du port alam Hervé métayer le 27/01/2015- 70 pg.

## Liste des Figures

Figure 1.1 : Répartition géographique des Mou illustre approximativement la couverture géographique Mondiale qui est offert par l'ensemble des Mou créés au fil du temps .....	16
Figure 3.1 :Histogramme du nombre d'inspections, détentions et inspections avec déficiences par Etat membre .....	32
Figure 3.2 : Figure annuelle des inspections du Med Mou – Année 2014 .....	32
Figure 3.3 :Histogramme de l'évolution du PSC (Inspections) Med Mou .....	33
Figure 3.4 : Histogramme de l'évolution du PSC (Détentions) Med Mou.....	33
Figure 3.5:Histogramme de l'évolution du PSC (Détentions en % d'inspections) Med Mou .....	34
Figure 3.6 : Histogramme de l'évolution du PSC en Algérie.....	36
Figure 3.7 : Histogramme de l'évolution des inspections en Algérie .....	36
Figure 3.8 : Histogramme de l'évolution des inspections avec déficiences en Algérie.....	37
Figure 3.9: Histogramme de l'évolution des inspections avec détentions en Algérie .....	37
Figure 3.10 : Graphe de l'évolution du PSC en Algérie .....	38
Figure 3.11 : Graphe de l'évolution du nombre d'inspections en Algérie .....	38
Figure 3.12 : Graphe de l'évolution des inspections avec déficiences en Algérie .....	39
Figure 3.13 : Graphe de l'évolution des inspections avec détention en Algérie .....	39
Figure 3.14 : Histogramme du bilan annuel des activités PSC par SMP-2016.....	40
Figure 4.1 : Défauts et détention des navires par les pays d'inspection .....	49
Figure 4.2 : Evolution des taux de détention par pays d'inspection .....	50
Figure 4.3 : Durée moyenne de détention par pays d'inspection .....	51
Figure 4.4 : Distribution des durées de détention par pays d'inspection .....	51

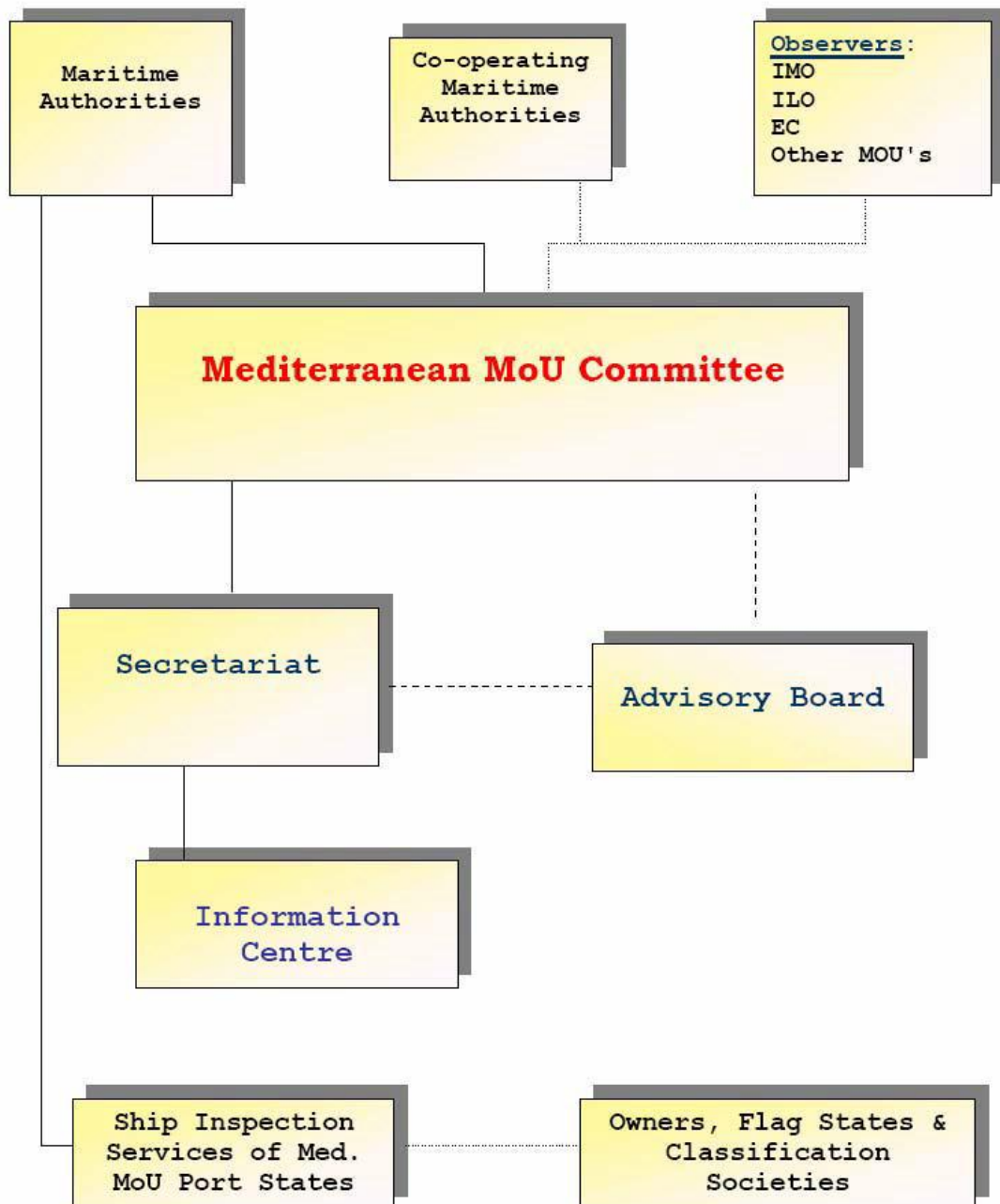
## **Liste des Tableaux**

Tableau 3.1 : Instruments pertinents du PSC (Ratifiés par l'Algérie) .....	29
Tableau 3.2 : Statistiques Med Mou Source : <a href="http://www.medmou.org">http://www.medmou.org</a> .....	31
Tableau 3.3 : pourcentage de contribution des membres du Med Mou .....	31
Tableau 3.4 : Statistiques de PSC en Algérie.....	35
Tableau 3.5 : Bilan PSC – 2016 par SMP .....	40
Tableau 4.1 : Description des inspections des navires –Océan Indien Mou.....	48
Tableau 4.2 : Caractérisation des défauts observés par pays d’inspection .....	52
Tableau 4.3 : Les caractéristiques des navires inspectés .....	54
Tableau 4.4 : Les déterminants de la détention .....	56

## *Annexes*

# ANNEXE N°01 : Secrétariat structure

## Secretariat Structure



# ANNEXE N°02 :

РОССИЙСКИЙ МОРСКОЙ РЕГИСТР СУДОХОДСТВА  
ОБЪЕДИНЁНЬЕ АРАБСКИЕ ЭМИРАТЫ

Reg. номер: JLT3342  
Офис No 704, Fortune Tower, Plot C-1  
Jumeirah Lake Towers, P.O.Box:309123, Dubai, UAE  
Тел: +971 4 369 77 17 Факс: +971 4 369 77 16  
Моб.тел: +971 50 459 31 75  
Эл.почта: [uae@rs-class.org](mailto:uae@rs-class.org)



RUSSIAN MARITIME REGISTER OF SHIPPING  
MIDDLE EAST JLT

Registry code: JLT3342  
Office No 704, Fortune Tower, Plot C-1  
Jumeirah Lake Towers, P.O.Box:309123, Dubai, UAE  
Tel: +971 4 369 77 17 Fax: +971 4 396 77 16  
Mob: +971 50 459 31 75  
E-mail: [uae@rs-class.org](mailto:uae@rs-class.org)

COPY

To: Alexandria Port Authority  
Fm: Ship's class – Russian Maritime Register of Shipping

Date 09.05.2014

Subject: Seaworthy certificate:

We, Russian Maritime Register of Shipping, is Classification society of MV EKATERINA, IMO9158458 at port of Alexandria – Egypt.

Hereby declare that the above vessel is hull and machinery "seaworthy" and safe.

The above vessel was successfully passed her class inspection.

Date 09.05.2014

RS Surveyor  
Vladimir G. Parshin



The Company is registered and licensed as a free zone company under the Rules and Regulations of DMCC



IBAN:  
AED AE170260001014542312304  
USD AE250260001024542312305  
EUR AE950260001024542312306  
SWIFT CODE: EBILAEAD

Emirates NBD Bank PJSC  
GOLD BRANCH  
Khalid Business Banking Centre  
Port Saeed Road  
Deira, Dubai, UAE 32 EAST



People's Democratic Republic of Algeria  
Ministry of Transport  
High National Maritime School  
World Maritime University Branch

N

162 /15/ENSM



## CERTIFICATE

This is to certify that Mr : **TALBI Mohamed**  
Born on : **23/08/1964** at: **TIPAZA**  
Has revalidated his certificate of :

Training on **RADAR and ARPA - Management level**

N° 2899/10 In accordance with provision of regulation A.II/2 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers, 1978, as amended.  
Course approved by the Merchant Marine and Ports Director.

This certificate is valid until : **07/01/2020**  
Issued on : **08/01/2015**

Signature of holder



Director

D.DERARDJA

ENSM BP 61 Bou-Ismaïl TIPAZA ALGERIE / TEL: 213.24.32.62.20/21 FAX: 213.24.32.62.29 E-mail: dg@ensm.edu.dz

	Signature of Holder		توقيع صاحبها
	Full Name	TALBI Mohamed	اللقب و الاسم
	Date & place of birth	23/08/1964 à Cherchell	تاريخ ومكان الإيدباد
	Nationality	Algerian	جنسية
<p>يلتزم حامل هذه الشهادة بالحفاظ وبإمانة الأمانة التي تستوجبها سرية الاتصالات والكف عن كل استعمال غير شرعي و منع كل شخص غير مرخص له من الحصول على معلومات حول محتوى الاتصالات اللاسلكية.</p> <p>The holder of this certificate promise to preserve secrecy, not to make any illegal use and prevent that unauthorized persons obtain knowledge of the radiocommunications.</p>			
This certificate is valid until : 28/05/2021 : هذه الشهادة صالحة إلى غاية :			
Certificate n°	GOC 052 ANF		الشهادة رقم

People's Democratic Republic of Algeria  
 Ministry of Transport  
 High National Maritime School  
 World Maritime University Branch

N° : 453 /12/ENSM



## CERTIFICATE

This is to certify that Mr.: **TALBI Mohamed**  
 Born on: **23/0/1964** at: **CHERCHELL/TIPAZA**  
 Has revalidated his certificate of

**BRIDGE TEAM MANAGEMENT**


N° **62/08** issued after a successful completion of an approved training course in accordance with provision of regulation B-VIII / 2 of the International convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended Course approved by the Merchant Marine Director on the 10th december 2003

This certificate is valid until: **04/11/2017** Director  
 Issued on: **05/11/2012**  
 Signature of holder  M. HADIDI

ENSM BP 61 Bou-ismail TIPAZA ALGERIE / TEL: 213.24.46.19.71/44 FAX: 213.24.46.46.48 E-mail: dg@ism.edu.dz

People's Democratic Republic of Algeria  
 Ministry of Transport  
 High National Maritime School  
 World Maritime University Branch

N° : 638 / 15/ ENSM

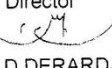


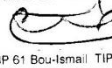
## CERTIFICATE

This is to certify that Mr.: **TALBI Mohamed**  
 Born on: **23/08/1964** at: **TIPAZA**  
 Has revalidated his certificate of :

**TRAINING ON MEDICAL FIRST AID**

N° **5170/10** In accordance with provisions of regulation VI /4-1 of the International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for seafarers, 1978, as amended .  
 Course approved by the Merchant Marine and Ports Director.


This certificate is valid until: **02/11/2020** Director  
 Issued on: **03/11/2015**  D.DERARDJA

Signature of holder  D.DERARDJA

ENSM BP 61 Bou-ismail TIPAZA ALGERIE / TEL: 213.24.32.62.20/21 FAX: 213.24.32.62.26 E-mail: dg@ensm.edu.dz

People's Democratic Republic of Algeria  
 Ministry of Transport  
 High National Maritime School  
 World Maritime University Branch

N° 334 /13/ENSM





## CERTIFICATE

This is to certify that Mr.: **TALBI Mohamed**  
 Born on: **23/08/1964** at: **TIPAZA**  
 Has satisfactorily attended an approved training and completed course on :

**Electronic Chart Display Information System (ECDIS)**

In accordance with provision of regulation A-II /1 of the International convention on Standards of Training, certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as amended .  
 Course approved by the Merchant Marine Director on the 07th march 2007.

This certificate is valid until: **05/03/2018** Director  
 Issued on: **06/03/2013**  M. HADIDI

Signature of holder  M. HADIDI

ENSM BP 61 Bou-ismail TIPAZA ALGERIE / TEL: 213.24.46.19.71/44 FAX: 213.24.46.46.48 E-mail: ism@ism.edu.dz

## ANNEXE N°03 : Les bonnes raisons.



## ANNEXE N°04 : Profil de risque des navires

				Profil				
				Navire à risque élevé (NRÉ)		Navire à risque normal (NRN)	Navire à risque faible (NRF)	
Paramètres génériques				Critères	Points de pondération	Critères	Critères	
1	Type de navire		Chimiquier Gazier Pétrolier Vraquier Navire à passagers	2	Ni un navire à risque élevé ni un navire à risque faible	Tous types		
2	Âge du navire		Tous types > 12 ans	1		Tous âges		
3a		Listes noire, grise et blanche	Noir - Risque très élevé Risque élevé Risque moyen à élevé	2		Blanche		
			Noir - Risque moyen	1				
3B		Vérification de l'OMI1				OUI		
4A	Organisme reconnu		É			Élevé		
			M					
			F	Faible		1		
			TF	Très faible				
4B		Organismes reconnus par un ou plusieurs États membres du ME de Paris				OUI		
5	Société	Performanc e1	E		Élevé			
			M					
			F	Faible			2	
			TF	Très faible				
Paramètres historiques								
6	Nombre d'anomalies enregistrées ors de chaque inspection au cours des 36 derniers mois	Anomalies	Non admissible		≤ 5 (et au moins une inspection effectuée au cours des 36 derniers mois)			
	Nombre d'immobilisations au cours des 36 derniers mois	Immobilisations	≥ 2 immobilisations	1	Pas d'immobilisation			

# ANNEXE N°05 : Formule A et B

## Formule A

### RAPPORT D'INSPECTION EN APPLICATION DU MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DANS LA REGION MEDITERRANEENNE

Autorité établissant le rapport \* Copie à adresser au capitaine  
Adresse) au bureau de la direction  
Téléphone) à l'officier chargé du contrôle par l'Etat du port  
Télécopie) Si le navire est immobilisé copie à adresser :  
à l'Etat du pavillon  
à une organisation reconnue, le cas échéant

1. Autorité établissant le rapport, de ..... 2. Nom du navire .....  
3. Pavillon du navire ..... 4. Type de navire ..... 5. Indicatif d'appel.....  
6. Numéro OMI ..... 7. Jauge brute (tonneaux) ..... 8. Poids mort (le cas échéant).....  
9. Année de construction ..... 10. Date d'inspection ..... 11. Lieu d'inspection.....  
12. Société de classification ..... 13. Date de fin d'immobilisation\*\* .....  
14. Signes particuliers du propriétaire/de l'exploitant (supprimer la mention inutile)\*\* .....

15. Nom et signature du capitaine certifiant que les informations figurant au point 14 sont correctes :

Nom ..... Signature .....

16. Certificat(s) pertinent(s)\*\*

a) Titre	b) Autorité délivrant le rapport	c) Dates de délivrance et d'expiration du rapport
1 .....	.....	.....
2 .....	.....	.....
3 .....	.....	.....
4 .....	.....	.....
5 .....	.....	.....
6 .....	.....	.....
7 .....	.....	.....
8 .....	.....	.....
9 .....	.....	.....
10 .....	.....	.....
11 .....	.....	.....
12 .....	.....	.....

d) Informations sur la dernière visite intermédiaire ou annuelle\*\*

a) Date	b) Autorité effectuant l'inspection	c) Lieu
1 .....	.....	.....
2 .....	.....	.....
3 .....	.....	.....
4 .....	.....	.....
5 .....	.....	.....
6 .....	.....	.....
7 .....	.....	.....
8 .....	.....	.....
9 .....	.....	.....
10 .....	.....	.....
11 .....	.....	.....
12 .....	.....	.....

- 17 Inspection étendue 0 non 0 oui  
18 Défectuosités 0 non 0 oui (voir Formulaire B ci-joint)  
19 Navire immobilisé 0 non 0 oui (\*\*\*)  
20 Défectuosités des articles pouvant être inspectés par une société de classification 0 non 0 oui  
21 Documentation à l'appui 0 non 0 oui (voir annexe)

Bureau du district ..... Nom .....  
(Officier dûment habilité pour le contrôle par l'Etat du port de l'autorité établissant le rapport)

Téléphone : .....  
Télécopie : ..... Signature .....

# Formule B

## RAPPORT D'INSPECTION EN APPLICATION DU MEMORANDUM D'ENTENTE SUR LE CONTROLE DES NAVIRES PAR L'ETAT DU PORT DANS LA REGION MEDITERRANEENNE

Autorité établissant le rapport \* Copie à adresser au capitaine  
Adresse) au bureau de la direction  
Téléphone) à l'officier chargé du contrôle par l'Etat du port  
Télécopie) Si le navire est immobilisé copie à adresser :  
à l'Etat du pavillon  
à une organisation reconnue, le cas échéant

1. Autorité établissant le rapport, de ..... 2. Nom du navire .....  
3. Pavillon du navire ..... 4. Type de navire ..... 5. Indicatif d'appel.....  
6. Numéro OMI ..... 7. Jauge brute (tonneaux) ..... 8. Poids mort (le cas échéant).....  
9. Année de construction ..... 10. Date d'inspection ..... 11. Lieu d'inspection.....  
12. Société de classification ..... 13. Date de fin d'immobilisation\*\* .....  
14. Signes particuliers du propriétaire/de l'exploitant (supprimer la mention inutile)\*\* .....

15. Nom et signature du capitaine certifiant que les informations figurant au point 14 sont correctes :

Nom ..... Signature .....

16. Certificat(s) pertinent(s)\*\*

a) Titre	b) Autorité délivrant le rapport	c) Dates de délivrance et d'expiration du rapport
1 .....	.....	.....
2 .....	.....	.....
3 .....	.....	.....
4 .....	.....	.....
5 .....	.....	.....
6 .....	.....	.....
7 .....	.....	.....
8 .....	.....	.....
9 .....	.....	.....
10 .....	.....	.....
11 .....	.....	.....
12 .....	.....	.....

d) Informations sur la dernière visite intermédiaire ou annuelle\*\*

a) Date	b) Autorité effectuant l'inspection	c) Lieu
1 .....	.....	.....
2 .....	.....	.....
3 .....	.....	.....
4 .....	.....	.....
5 .....	.....	.....
6 .....	.....	.....
7 .....	.....	.....
8 .....	.....	.....
9 .....	.....	.....
10 .....	.....	.....
11 .....	.....	.....
12 .....	.....	.....

- 17 Inspection étendue 0 non 0 oui  
18 Défectuosités 0 non 0 oui (voir Formulaire B ci-joint  
19 Navire immobilisé 0 non 0 oui (\*\*\*)  
20 Défectuosités des articles pouvant être inspectés par une société de classification 0 non 0 oui  
21 Documentation à l'appui 0 non 0 oui (voir annexe)

Bureau du district ..... Nom .....  
(Officier dûment habilité pour le contrôle par l'Etat du port de l'autorité établissant le rapport)

Téléphone : .....  
Télécopie : ..... Signature .....



REPORT OF INSPECTION IN ACCORDANCE WITH  
THE MEDITERRANEAN MEMORANDUM OF UNDERSTANDING ON PORT STATE CONTROL<sup>1</sup>

MARITIME DISTRICT OF ALGERIA  
PRINCIPAL MARITIME STATION OF ALGER'S  
Tel: 00 213 21437522  
fax : (0) 213 214375 22

Copy to : - master  
- head office  
- PSCO  
if ship is detained, copy to:  
- flag State  
- Recognized organization if applicable

SHIP PARTICULARS

1. Name of ship..... NICOLAS A ..... 2. Flag of ship..... TURKEY .....  
3. Type of ship..... CONTAINER ..... 4. Call sign..... TCNT4 .....  
5. IMO number..... 9106443 ..... 6. Gross tonnage..... 8633 .....  
7. Date keel laid/major conversion commenced (dd/mm/yyyy)..... 1995 .....  
8. Deadweight (where applicable)..... 9319 .....  
9. Full particulars of company (identical to particulars as in the ISM DoC)\*\*<sup>2</sup>)  
IMO Company Nbr :..... 4068111 ..... Name :..... ARKAS DENİZCİLİK VE NAKLIYAT A.Ş. .....  
Address..... KASAP S.K, ARKAS Binası 2/2, ESENTEPE .....  
City :..... 34394 SİSİLİ İSTANBUL ..... Country :..... TURKEY .....  
10. 18/ Name and signature of master to certify that the information under 10 is correct:  
Name..... HALİM HAZMET ..... Signature..... [Signature] .....

INSPECTION PARTICULARS<sup>3</sup>

12. Place of inspection: ..... ALGIERS ..... Date of First Boarding: ..... 18.11.2014 .....  
13. If vessel is detained: Date of issue of detention notice : ..... / .....  
14. Date of final report..... / .....  
15. Type of inspection:  Initial inspection       More detailed inspection       Follow-Up of inspection  
 (C.I.C<sup>4</sup>) .....  
16. Follow-Up of inspection(S) :  
Date: ..... / ..... / ..... Place: ..... Authority: ..... By: .....  
Date: ..... / ..... / ..... Place: ..... Authority: ..... By: .....  
17. Operational controls (if any):  abandon ship drill ..... certificates and documents  
 Fire drill .....  
 SOPEP drill ..... engine room  
 SMPEP drill .....  
 Damage control .....  
 Other

<sup>1</sup>This inspection report has been issued solely for the purpose of informing the master and other port States that an inspection by the port State, mentioned in the heading, has taken place. This inspection report cannot be construed as a seaworthiness certificate in excess of the certificates the ship is required to carry.

<sup>2</sup> Non-ISM ship; Master to supply and sign under 12. for correct full particulars of company

<sup>3</sup> Masters, shipowners and/or operators are advised that detailed information on the inspection may be subject to Publication ([www.medmou.org](http://www.medmou.org))

<sup>4</sup> Concentrated Inspection Campaign, a separate questionnaire should be filed up and recorded into Cimed.



Name of ship ..... IMO number .....

18. Relevant certificate(s)

Title	Relevant certificate(s)			Last intermediate or annual survey		
	Issuing Authority /RO	Dates of issue	Date of expiry	Surveying Authority /RO	Date	Place
SafeCon	F.S	26.02.2014	30.10.2015	F.S	16.10.2014	ISTANBUL
SafeEqu	F.S	23.10.2013	31.10.2015	F.S	16.10.2014	...
SafeRad	F.S	23.10.2013	31.10.2015	F.S	16.10.2014	...
SafeCargo						
SafePass						
LL	GL	30.10.2013	31.10.2015	GL	06.09.2014	...
IOPP	GL	30.10.2013	31.10.2015	GL	06.09.2014	...
IAPP	GL	28.02.2014	31.10.2015	GL	06.07.2014	...
DOC	GL	04.10.2010	06.01.2015	GL	29.03.2013	...
SMC	GL	17.03.2014	27.02.2015			
ISSC	ABS	28.02.2014	27.02.2015			
CSR						
MinSMan	F.S	10.01.2014	31.10.2015			
Tonnage	F.S	08.10.2013				

19. Classification society (ies) responsible for issuance of class certificates:

GL Issued on 01.11.2010 Expired on 31.10.2015 (change Flag 03.10.2013)

20. Recognized organization (s) responsible for issuance of certificates on behalf of the flag state:

21. Ship related inspection action taken:

- Flag state informed
- RO informed
- Next port informed
- All deficiencies rectified
- Inspection suspended
- Overriding priority inspection
- Ship allowed to sail after detention
- MARPOL investigation
- Ship detained
- Other: .....

- 22. Deficiencies  no  yes (see attached FORM B)
- 23. Supporting documentation  no  yes (see annex)

PORT STATE PARTICULARS

District office PRINCIPAL MARITIME STATION OF ALGER'S

Address .....

Telephone .....00213 21437522 .....

Fax .....00213 21437522 .....

E-mail .....

Name: MELAB M. H. ...

(Duly authorized PSCO of reporting authority)

Signature .....

This report must be retained on board for a period of at least two years and must be readily available for consultation by Port State Control Officers at all times.



## ملخص:

إن متطلبات الأمن وحماية الوسط البحري المنصوص عليها في المعاهدات الدولية فرضت وجود رقابة على السفن الأجنبية هذه الأخيرة جاءت على شكل مذكرات تفاهم التي أدت إلى خلق فعالية أكثر في مقاييس الأمن والرقابة للحد من الكوارث البحرية

## RESUMEE

Les exigences de la sécurité et de la protection du milieu marin mentionnées dans les conventions maritimes internationales entraînent la nécessité de contrôler et d'inspecter les navires étrangers, cette inspection est devenue sous forme de Mémorandum d'Entente et des Conventions internationales qui a permis de rendre les mesures de sécurité plus efficaces et de limiter les catastrophes maritimes.