

# LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT FACE À L'INSÉCURITÉ MARITIME

EDITÉ PAR

SARRA SEFRIQUI

HELMUT REIFELD



PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT  
ET INSÉCURITÉ MARITIME



# **PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET INSÉCURITÉ MARITIME**

EDITÉ PAR

SARRA SEFRIQUI

HELMUT REIFELD



Konrad  
Adenauer  
Stiftung

*Publié par  
Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.*

*© 2016, Konrad-Adenauer-Stiftung e.V., Bureau du Maroc.  
Tous droits réservés.*

*Toute reproduction intégrale ou partielle ainsi que la diffusion électronique  
de cet ouvrage sont interdites sans la permission formelle de l'éditeur.*

*Les opinions exprimées dans la présente publication sont propres à leurs  
auteurs.*

*Rédaction : Helmut Reifeld, Mohcine Karzazi, Sarra Sefrioui, Bouchta El  
Moumni, Meriem Agrebi, Khanssa Lagdami, Tarik Atmane  
Coordination : Hassan Naciry*

*Maquette de couverture : Babel com, Rabat, Maroc  
Mise en pages : Babel com*

*Impression : Lawne, Rabat, Maroc*

*Dépôt légal : 2017 MO 0425  
ISBN : 978-9954-9666-0-0*

*Edition 2017*

## SOMMAIRE

- 7** | INTRODUCTION  
*Sarra Sefrioui*
- 11** | LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE : UN AIGUILLAGE POUR LES RISQUES ET LES INCERTITUDES  
*Mohcine Karzazi*
- 35** | L'ADAPTATION À L'ÉLÉVATION DU NIVEAU DE LA MER DU POINT DE VUE DU DROIT DE LA MER  
*Sarra Sefrioui*
- 53** | LES IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES SUR L'ENVIRONNEMENT MARIN EN MÉDITERRANÉE OCCIDENTALE  
*Bouchta El Mourni*
- 71** | SÉCURITÉ PRIVÉE ET LUTTE CONTRE LA PIRATERIE MARITIME : L'EXEMPLE DE LA LOI FRANÇAISE DE PROTECTION PRIVÉE DES NAVIRES  
*Meriem Agrebi*
- 117** | LA GOUVERNANCE MARITIME DANS LE SUD DE LA MÉDITERRANÉE AU REGARD DU MÉMORANDUM D'ENTENTE DE LA MÉDITERRANÉE (MOU MED)  
*Khanssa Lagdami*
- 155** | LA NAVIGATION MARITIME ET LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN DANS LE DÉTROIT DE GIBRALTAR  
*Tarik Atmane*
- 167** | LISTE DES AUTEURS



# Introduction

*Pr. Sarra Sefrioui*

La mer couvre les trois quarts de la planète, soit environ 80 % de sa superficie, et forme la source de vie des êtres humains. Sa valeur pour l'humanité est inestimable. Elle a une valeur historique, sociale, culturelle, scientifique, économique, politique, écologique et aussi juridique. Si l'homme a toujours considéré la mer comme étant une source de richesses naturelles, il l'a en revanche, en même temps, considérée comme un espace libre de rejet des ordures de la terre. L'introduction de substances qui portent atteinte au milieu marin menace la sécurité maritime, d'où la notion d'insécurité maritime.

La notion d'insécurité maritime dans ce contexte est une notion large qui couvre plusieurs secteurs. Il n'existe aucune définition juridique universelle de cette notion. En revanche, il s'agirait d'une multitude d'éléments qui pourraient menacer le milieu marin et porter atteinte à la sécurité maritime, en l'occurrence la sécurité environnementale, la paix et la sécurité internationales, la sécurité contre la piraterie maritime et la sécurité des ressources.

Dans ce contexte, le réchauffement climatique, qui atteint notamment le domaine économique, sanitaire, alimentaire et sécuritaire, constitue une menace grandissante susceptible de redéfinir le jeu du pouvoir et de la puissance des États. L'une des conséquences du réchauffement climatique est également la disparition de formations géographiques côtières. Ces dernières risquent d'être supprimées de la carte dans les décennies à venir à cause de l'élévation du niveau de mer. La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer définit la pollution comme « l'introduction directe ou indirecte, par l'homme, de substances ou d'énergie dans le milieu marin, y compris les estuaires, lorsqu'elle a ou peut avoir des effets nuisibles tels que dommages aux ressources biologiques (la faune et la flore marines), risques pour la santé de l'homme, entrave aux activités maritimes, y compris la pêche et les autres utilisations légitimes de la mer, altération de la qualité de l'eau de



mer du point de vue de son utilisation et dégradation des valeurs d'agrément » (article 1, alinéa 4). Ces éléments imposent par conséquent de mettre en place des politiques de prévention, de lutte et d'adaptation.

La Méditerranée, comme mer semi-fermée, est l'une des mers les plus exposées à l'insécurité environnementale, souffrant ainsi des conséquences du changement climatique global sur le milieu, les ressources naturelles existantes et sur l'homme. Les multiples défaillances dans le système de contrôle de la sécurité maritime ont incité la communauté internationale à renforcer les dispositifs juridique et sécuritaire, notamment dans le cadre de la lutte contre la piraterie maritime à travers le recours à la sécurité privée.

L'analyse de la problématique de la protection de l'environnement marin face à l'insécurité maritime à travers l'examen des enjeux géopolitique, juridique et sécuritaire est de plus en plus importante. L'approche géopolitique examinerait les risques et incertitudes géopolitiques actuels et futurs ; l'approche juridique poserait la question de l'adaptation du droit de la mer face au changement climatique, et l'approche sécuritaire prendrait en considération une approche régionale de la Méditerranée. De ce fait se posent les questions de l'impact des changements climatiques et de la protection de la sécurité des navires dans l'espace méditerranéen.

L'ouvrage sur « La protection de l'environnement marin face à l'insécurité maritime » a pour objectif principal de croiser ces approches de la protection de l'environnement marin et de confronter leur application aux enjeux géopolitiques, juridiques et sécuritaires.

### ***Le plan du livre***

En ce qui concerne les enjeux géopolitiques et juridiques de la protection de l'environnement marin face à l'insécurité maritime, la question du « dérèglement climatique : un aiguillage pour les risques et les incertitudes » est analysée par Dr. Mohcine Karzazi ; elle est suivie d'un examen de « l'adaptation à l'élévation du niveau de la mer du point de vue du droit de la mer » par Pr. Sarra Sefrioui ; « les impacts des changements climatiques sur l'environnement

marin en Méditerranée occidentale» sont présentés par Pr. Bouchta El Moumni.

Concernant les enjeux sécuritaires, la problématique de «la sécurité privée et la lutte contre la piraterie maritime: l'exemple de la loi française de protection privée des navires» est examinée par M<sup>me</sup> Meriem Agrebi; une analyse de «la gouvernance maritime dans le sud de la Méditerranée au regard du mémorandum d'entente de la Méditerranée» est présentée par Dr. Khansa Lagdani. Enfin, Pr. Tarik Atmane étudie le rapport entre la protection de l'environnement marin et la navigation maritime dans le détroit de Gibraltar.



# Le dérèglement climatique : un aiguillage pour les risques et les incertitudes

*Mohcine Karzazi*

## **INTRODUCTION**

Dans le contexte d'une mondialisation expansive à interdépendances non-contrôlables, de plus en plus l'humanité fait face à des risques sécuritaires majeurs, à des turbulences géopolitiques et à des désordres planétaires. De ce fait, le jeu du pouvoir et de la puissance des Etats devient inefficace à maîtriser les flux complexes des phénomènes et des événements susceptibles de mettre en péril l'avenir même de l'humanité sur Terre, en l'occurrence par le réchauffement climatique.

Cette menace et ses incidences potentielles sur l'environnement s'avèrent donc, incontestablement, devenir le risque majeur auquel le XXI<sup>e</sup> siècle doit faire face. Le réchauffement du système climatique est sans équivoque, car il est maintenant évident dans les observations de l'accroissement des températures moyennes mondiales de l'atmosphère et de l'océan, la fonte généralisée de la neige et de la glace et l'élévation du niveau moyen mondial de la mer<sup>1</sup>.

Ce qui, autrement dit, signifie que si la quantité du gaz carbonique dans l'atmosphère doublait au cours de ce siècle, le réchauffement global de la planète se situerait entre 2 et 4,5 degrés, la terre se réchaufferait plus vite que les océans, le niveau de la mer devrait s'élever de 26 à 59 centimètres, et l'on enregistrerait la multiplication d'événements climatiques extrêmes.

Le réchauffement climatique constitue donc le défi majeur de l'humanité, d'autant plus que cette menace grandissante s'étend désormais au niveau économique, sanitaire, alimentaire, sécuritaire

ainsi qu'à de nombreux autres secteurs. Comme le dit si justement Gérard Fuchs<sup>2</sup> : « Ce sont le maintien et la généralisation du type de développement des pays les plus avancés qui peuvent conduire à la disparition de notre espèce : réchauffement et dérèglement climatiques découlant des activités humaines peuvent finir par mettre fin à celle-ci. »

Le changement climatique impose donc à l'humanité de réduire ses émissions et de mettre en place des politiques d'adaptation, mais il interroge surtout le modèle de civilisation fondé sur l'exploitation des ressources fossiles, ce qui n'est pas sans soulever des problématiques géopolitiques et sécuritaires bien plus menaçantes encore que le terrorisme et l'extrême pauvreté. « C'est l'urgence écologique et environnementale qui, bientôt, atteindront un point de non-retour, affecteront de manière irréversible l'habitabilité de la Terre ! Ce serait alors une irresponsabilité historique que de léguer aux générations suivantes un héritage de conditions de vie aussi précaires<sup>3</sup>. » L'humanité se trouve alors acculée, sans trop attendre, à faire des choix décisifs pour assurer sa survie pour nourrir 9 milliards d'êtres humains en 2050 ! Cela représente, selon de multiples rapports, un défi impossible quand 850 millions de personnes souffrent déjà de la faim aujourd'hui.

La présente étude pose la question sur la détermination du rapport entre le changement climatique et la redéfinition des normes interétatiques. L'humanité va-t-elle repeindre en vert un capitalisme qui s'accommoderait des contraintes écologiques ou changer de système en cherchant un nouveau rapport à son environnement<sup>4</sup> ?

Pour tenter de donner forme à cette problématique, cet article aborde dans un premier chapitre le caractère planétaire de la menace du réchauffement climatique et tente, dans un deuxième chapitre, de voir comment ces menaces climatiques peuvent être la cause de grands dérèglements et conflits géopolitiques.

## **I. LE RÉCHAUFFEMENT CLIMATIQUE : UNE MENACE PLANÉTAIRE IMMINENTE**

En mars 2014, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat<sup>5</sup> (GIEC) a adopté son cinquième rapport<sup>6</sup> confirmant la réalité du changement climatique : son aggravation avec la part de responsabilité de l'homme qui, en entrant dans l'ère anthropocène (par la déforestation, l'exploitation des ressources hydriques, l'introduction d'espèces exogènes – ou l'éradication d'espèces endogènes – au sein d'écosystèmes, les pollutions multiples et la combustion des ressources fossiles), est devenu la principale force de transformation du système Terre.

Le changement climatique constitue sans doute la forme la plus emblématique. Les défis qu'il pose sont majeurs, puisqu'il s'agit de préserver l'habitabilité de notre planète. Pour autant, les solutions tardent à être mises en œuvre, constat qui n'est pas sans soulever de multiples interrogations. Si, dans un premier temps, la dimension environnementale du changement climatique a pu focaliser l'attention, les enjeux sont indéniablement de nature économique et politique.

Pour les scientifiques, l'élévation des températures constatée depuis le siècle dernier est due à l'accumulation des gaz à effet de serre (GES) d'origine anthropique, problème global au sens géographique comme au sens littéral.

Sur le plan géographique, cela s'explique principalement par les émissions de GES concernant l'ensemble des pays du monde qui en produisent tous, en différentes quantités.

Sa dimension globale, civilisationnelle, est pour sa part liée au fait que toutes les grandes caractéristiques du modèle dominant – et en expansion – sont en relation avec le phénomène, quand elles n'en sont pas tout simplement à l'origine : *la mobilité* (transport), *l'abondance* (société de consommation, production de biens et services), *le confort* (chaleur et électricité). Toutes constituent aujourd'hui les fondements de ce modèle de civilisation reposant sur l'exploitation des ressources fossiles qui demeurent le principal intrant de la croissance des économies capitalistes : *le transport*

repose quasi exclusivement sur la consommation de dérivés du pétrole tout comme la consommation de masse (engrais, matières plastiques) et la production d'énergie (électricité et chaleur) qui, elle, repose davantage sur le charbon et le gaz.

Si le dérèglement climatique est une problématique d'envergure civilisationnelle, sa résolution aura inévitablement des implications géopolitiques.

Dans ce contexte :

- la température moyenne du globe a ainsi augmenté de 0,85°C de 1880 à 2012 ; dans plusieurs régions du globe, la hausse dépasse 1,75°C ; de même, la période 1983-2012 est la période de trente ans la plus chaude enregistrée depuis 1 400 ans ;
- la hausse du niveau moyen des océans s'accélère : de 1,7 mm par an entre 1901 et 2010 à 2 mm par an entre 1971 et 2010, et de 3,2 mm par an entre 1993 et 2010.

En ce qui concerne l'avenir, le GIEC estime que :

- la hausse de la température à la surface de la terre entre les périodes 1986-2005 et 2081-2100 serait comprise entre 2,6°C et 4,8°C, pour le scénario le plus émissif en termes de GES, et de 0,3°C à 1,7°C pour le scénario le plus vertueux ;
- la hausse du niveau moyen des océans irait d'une fourchette de 45 à 82 cm pour le scénario le plus émissif à une fourchette de 26 à 55 cm pour le scénario le plus vertueux ; dans le précédent rapport, la fourchette allait de 18 à 59 cm ;
- la fonte des pôles et des glaciers s'accélère et la banquise arctique estivale a perdu entre 9,4% et 13,6% de sa surface depuis 1979 ; elle pourrait totalement disparaître ;
- les glaciers de montagne ont perdu en moyenne environ 275 milliards de tonnes de glaces par an entre 1993 et 2009 ; la couverture neigeuse de l'hémisphère nord a perdu en moyenne 11,7% par décennie entre 1967 et 2012.

## **1. Sur les rails d'un scénario pessimiste**

À partir des statistiques sur le volume de rejets de GES dans l'atmosphère, les climatologues simulent, grâce à des modèles informatiques, quelle sera la température dans vingt, cinquante ou cent ans. Sont ainsi définis les scénarios évaluant une température moyenne en fonction du niveau de concentration des GES dans l'atmosphère :

- dans le cadre du scénario le plus vertueux<sup>7</sup>, la température terrestre augmenterait probablement de 0,3 à 1,7°C en 2100, par rapport à la moyenne mesurée entre 1986 et 2005 ;
- selon le scénario le plus « réchauffant », la hausse serait probablement comprise entre 2,6 et 4,8°C. Cette évolution se traduirait par une montée du niveau des océans de 26 à 55 cm dans le cas le plus optimiste et de 45 à 82 cm dans le cas le plus pessimiste<sup>8</sup> ;

Rappelons qu'un consensus s'est dégagé depuis quelques années pour tenter de limiter à 2°C le réchauffement moyen de la planète. D'abord formulé officiellement en 2007 par la Commission européenne, cet objectif a été adopté par la communauté internationale lors de la 15<sup>e</sup> Conférence des parties (COP15) de la CCNUCC à Copenhague en 2009. Il est essentiel de noter, à ce stade, que l'évolution des émissions depuis une vingtaine d'années suit le rythme du scénario le plus émissif<sup>9</sup>. Par conséquent, l'humanité se dirige vers une multitude de phénomènes plus extrêmes les uns que les autres. Les retombées de cette évolution, avec plus d'émission de gaz à effet de serre, changeront les équilibres géopolitiques régionaux et internationaux et seront la cause d'une multitude de conflits armés.

## **2. Le changement climatique : un élément central dans les conflits de demain**

Les experts se sont mis d'accord sur la généralisation et la durabilité des bouleversements climatiques de tous genres<sup>10</sup>. De ce fait, sécheresses, tempêtes ou inondations vont durablement toucher les sociétés avec des risques d'instabilité accrus. Ils recommandent



alors de commencer à établir des prévisions par grandes régions du globe, en raison de l'affinage des modèles climatologiques.

Toujours est-il que le phénomène du réchauffement climatique constitue une problématique complexe car, bien qu'étant de nature environnementale, cette question a des conséquences multiples sur de nombreux domaines : la pauvreté, le développement/sous-développement économique, la démographie mondiale, le développement durable, la gestion des ressources, les mouvements migratoires, les famines, les pénuries alimentaires et les maladies infectieuses émergentes transmissibles ou maladies à transmission vectorielle<sup>11</sup> (paludisme, maladie de Lyme, dengue, fièvre du Nil occidental et chikungunya).

Selon les scientifiques, ceci offre les exemples les plus manifestes de l'effet du réchauffement climatique sur la propagation des maladies. A mesure que la planète se réchauffe, les moustiques et les porteurs d'agents pathogènes se déplacent plus au nord et favorisent la propagation des maladies dans les pays et les régions jusque-là épargnés, comme les Etats du nord des Etats-Unis, le Canada, la Suède et certaines régions de l'Europe. La dengue touche près de 400 millions de personnes chaque année, et jusqu'à cinq ou six milliards de personnes pourraient être infectées par la maladie d'ici 2080<sup>12</sup>, à mesure que les températures augmenteront.

Ces domaines interférant directement ou indirectement avec les questions de la paix et de la sécurité internationales de par l'ampleur des préoccupations liées au réchauffement de la planète, les stratégies s'intéressent nécessairement, eux aussi, aux conséquences sécuritaires.

Ainsi, on constate que :

- en Amérique du Sud, il existe un risque élevé quant à « la disponibilité en eau dans les régions semi-arides ou dépendantes de l'eau des glaciers », vers le milieu du siècle ; cela devrait entraîner une « baisse de la production et de la qualité des aliments ».
- en Afrique, « dans les régions sèches, la fréquence des périodes de sécheresse va probablement augmenter d'ici 2100<sup>13</sup> », et les

tensions pourront se multiplier : «Le changement climatique va accroître indirectement les risques de conflit violent de type guerre civile, violence interethnique et violentes manifestations en exacerbant les facteurs déjà établis comme la pauvreté et les crises économiques», estime le GIEC.

Une chose est certaine, les pays les plus pauvres seront les plus atteints : «Les risques sont inégalement répartis et sont généralement plus grands pour les populations et communautés désavantagées<sup>14</sup>.»

Le rapport souligne aussi à plusieurs reprises que le niveau du réchauffement entraînera des conséquences de plus en plus dommageables : les risques croissent de manière disproportionnée lorsque la température s'accroît de 1 à 2°C de réchauffement supplémentaire et s'approche de 3°C. Il s'inquiète du risque de changements soudains et irréversibles, appelés «points de bascule». C'est sur la sécurité alimentaire que l'inquiétude semble la plus grande, d'autant plus affectée que le réchauffement moyen sera plus important.

### **3. Les économies d'énergie et les transferts de technologie comme solution ultime**

Le troisième volet du rapport du GIEC, réalisé par le groupe III constitué d'économistes, est centré sur les mesures d'adaptation qui devraient être prises pour éviter un réchauffement global trop important. Il y a urgence car les politiques mises en place depuis le dernier rapport publié en 2007 n'ont pas réussi à enrayer les rejets de CO<sub>2</sub> dans l'atmosphère. La situation est pourtant urgente : «Le total des émissions de gaz à effet de serre a continué à s'accroître entre 1970 et 2010 avec une augmentation décennale plus importante à la fin de cette période.» Les émissions ont augmenté de 2,2% par an entre 2000 et 2010, alors que la moyenne des trois décennies précédentes s'établissait à 0,4%.

De plus, les émissions ont représenté, durant les quatre dernières décennies, près de la moitié du total depuis 1750. En cause la croissance économique et démographique qui est le facteur le plus

important de l'augmentation des émissions due à la combustion des énergies fossiles. D'ici à la fin du siècle, la concentration des GES dans l'atmosphère devra être limitée à 450 ppm (partie par million), pour éviter que le réchauffement ne dépasse les 2°C. Pour cela, il faudrait réduire les émissions de 40 % à 70 % d'ici 2050, et quasiment à un niveau nul d'ici 2100<sup>15</sup>.

Les experts font également des propositions pour rentrer dans l'ère de l'atténuation, notamment via le recours à l'efficacité énergétique décarbonée, par les pistes suivantes :

- les énergies renouvelables ;
- le développement massif des techniques de stockage du CO<sub>2</sub> ;
- les programmes de reforestation (avec stoppage de la déforestation).

Toutefois, pour maintenir la concentration des gaz à effet de serre en dessous de 530 ppm en 2100, il faudrait investir annuellement au niveau mondial près de 700 milliards de dollars dans cette efficacité énergétique et moins de 200 dans la production d'électricité.

#### **4. L'Antarctique entre opportunités économiques et risque environnemental**

Le traité de l'Antarctique<sup>16</sup> signé en 1959<sup>17</sup>, prolongé par le protocole de Madrid signé en 1991, est normalement préservé de toute activité militaire et de toute recherche de ressource minérale. Seuls les scientifiques sont autorisés à y effectuer des recherches.

Le continent, qui n'a jamais eu de population indigène, est également protégé en ce qui concerne la faune et la flore. Il est aussi préservé du tourisme. Cela dit, la Russie et la Chine mènent une politique active, tout comme l'Australie, bien consciente de ses intérêts car en 2048 les dispositions du protocole seront revisitées et ceux qui arriveront en position de force pourront *de facto* en tirer avantage.

L'Arctique se trouve donc dans une position paradoxale et inhabituelle face au réchauffement climatique. Ailleurs, les effets

de ce phénomène sont dénoncés et craints. Ici, les États riverains attendent avec impatience de pouvoir exploiter les ressources d'un océan dont le plateau continental est immense, particulièrement au large des côtes sibériennes, où il atteint la longueur de 700 kilomètres, record mondial. Il est de surcroît probable que cette nouvelle activité amplifie les atteintes environnementales par la pollution qu'elle occasionnera, si les gouvernements ne parviennent pas à s'entendre et à mettre en place des standards de protection élevée. Ce qui paraît actuellement difficile au regard de l'incompatibilité entre les diverses revendications nationales. Il est donc certain que l'Antarctique focalisera un jour les convoitises des puissances en matière de ressources, minérales ou halieutiques.

Cependant, le lien avec le dérèglement climatique doit être précisé pour apprécier la pertinence d'un scénario impliquant les intérêts stratégiques des Etats entre 2020 et 2048.

## **5. Pression démographique et pénurie agricole: l'équation impossible face à l'instabilité climatique**

Le dérèglement climatique pèsera sur les phénomènes de déforestation, de désertification, de destruction de la biodiversité et de détérioration foncière. De même, la hausse des températures aura des impacts importants sur le niveau de la production céréalière, aussi bien en termes de qualité que de quantité. Les ressources hydriques<sup>18</sup> pâtiront de l'évolution de la pluviométrie<sup>19</sup>, ce qui impactera les rendements agricoles et donc la sécurité alimentaire du pays dont l'agriculture irriguée dépend à 93%<sup>20</sup> des eaux de surface selon la base de données AQUASTAT de la FAO. Cela aura bien sûr des conséquences sur la qualité des sols qui souffrent déjà de mauvaises pratiques<sup>21</sup> exacerbant les effets des sécheresses<sup>22</sup>.

La migration des populations des zones rurales<sup>23</sup> vers les zones urbaines, conjuguée à une croissance démographique, pourrait provoquer des pénuries et des tensions sur les ressources. En effet, l'ensemble des infrastructures urbaines<sup>24</sup> sera-t-il capable d'absorber ce flux de migrants, certes progressif mais permanent ?

En exacerbant la problématique de la gestion des ressources naturelles, le changement climatique pourrait bien favoriser et/ou accélérer l'exode rural qui pourrait avoir des impacts sécuritaires.

## **II. LES MANIFESTATIONS DES MENACES CLIMATIQUES SOUS LA FORME DE CONFLITS GÉOPOLITIQUES**

Actuellement, la dynamique de la double pression – démographie et croissance économique – exerce un impact sur les demandes mondiales en matières premières mais aussi sur les besoins en énergie, en eau et en produits agricoles.

Avec l'introduction d'un nouveau facteur, le changement climatique, cette pression ne pourra à l'avenir que s'accroître et générer des risques de tensions interétatiques quant à l'exploitation de ressources de plus en plus rares mais à la demande croissante. Cela fait des changements climatiques un facteur déstabilisant pour la sécurité internationale que nous allons tenter d'illustrer. De ce fait, les menaces sur la sécurité internationale et la géopolitique sont nombreuses. Nous allons tenter de l'illustrer par des cas précis pour comprendre quelles pourraient être les incidences possibles telles la fonte des glaciers continentaux et du permafrost ou la montée du niveau marin.

De même nous tenterons d'évoquer certaines des retombées du réchauffement climatique sur le Maroc et leurs conséquences.

### **1. La disparition des glaciers continentaux, une niche de tensions transfrontalières**

Tout Etat repose sur l'eau en tant que facteur essentiel pour assurer sa stabilité. Cette matière est indispensable à la population car centrale pour toute activité économique et agricole. La pression démographique et la croissance économique nécessitent par ailleurs d'avoir accès à suffisamment de sources d'approvisionnement en eau.

Or, la fonte des glaciers continentaux, véritables réservoirs d'eau naturels, s'est accélérée ces dernières années et risque de causer des dommages qui dépassent la simple dégradation esthétique des paysages montagneux. La disparition des glaciers modifie les débits fluviaux et avec eux, l'origine même de l'énergie hydraulique et de l'approvisionnement en eau pour de nombreuses régions. Leur disparition représente donc un spectre majeur pour le développement économique et humain, situation qui serait susceptible de causer à son tour un nombre important de réfugiés climatiques auxquels viendraient s'ajouter, dans le cas de cours d'eau transfrontaliers, d'éventuelles tensions interétatiques. Le cas de l'Himalaya illustre cette problématique.

Le massif himalayen est l'origine d'importants cours d'eau et fleuves de grande importance tels le Mékong, l'Indus, le Brahmapoutre ou encore le Gange. La diminution de ces derniers aura des répercussions majeures sur les populations des pays riverains (Inde, Chine, Pakistan). Ces pays sont confrontés à une forte croissance aussi bien démographique qu'économique tout en étant à la fois victimes de stress hydrique. La demande en eau sera le besoin primaire et en croissance continue pour l'Inde et la Chine, ce qui augmente les risques de conflits relatifs à l'utilisation des ressources himalayennes.

La Chine représente à elle seule environ 20 % de la population mondiale avec à sa disposition seulement 7 % des réserves en eau douce, ce qui explique l'intérêt stratégique<sup>25</sup> que porte la Chine à cette région. La Chine dispose, néanmoins, d'un avantage sur son voisin l'Inde concernant l'exploitation des réserves régionales car elle contrôle l'entièreté du plateau tibétain ainsi que la majorité du massif himalayen. Ceci devrait permettre aux autorités chinoises de faire face à la sécheresse que connaît le nord de son territoire<sup>26</sup>.

La Chine est, d'un autre côté, confrontée à une forte pollution industrielle et agricole, qui constitue un facteur aggravant la pression déjà importante que connaissent ses ressources. Pour remédier à la situation, la Chine a entrepris en 2002 le Projet d'adduction d'eau du sud au nord (PAESN)<sup>27</sup>. Ce projet inquiète l'Inde<sup>28</sup> qui craint que la Chine entreprenne d'autres transferts massifs d'eau. Selon plusieurs experts, cette dernière devrait en

effet être inévitablement touchée à l'horizon 2020 par les premières ponctions du PAESN. D'où l'idée de le réalimenter par d'autres dérivations qui pourraient potentiellement concerner le cours supérieur du Brahmapoutre<sup>29</sup>, fleuve d'importance qui, bien que prenant sa source au Tibet, est également l'artère nourricière de la très fertile vallée d'Assam située dans la province du même nom à l'extrémité nord-est de l'Inde. Malgré un climat subtropical et une mousson abondante, la diminution du volume du Brahmapoutre aurait des répercussions sur l'approvisionnement en eau de la province ainsi que sur son activité agricole et industrielle. Les autorités pourraient alors avoir à affronter des troubles dans une région qui est déjà régulièrement le théâtre de conflits ethniques<sup>30</sup>.

A terme, le risque de tensions et de conflits entre les deux voisins iront grandissant, et des incidents transfrontaliers ne sont pas à exclure de manière sporadique notamment dans la province de l'Arunachal Pradesh<sup>31</sup>. Cela pourrait affecter à différents degrés l'équilibre sécuritaire régional et les relations internationales sur le continent asiatique, si on ajoute à cette équation le voisin pakistanais, lui-même victime de stress hydrique et d'une situation interne très instable<sup>32</sup>.

Islamabad ne peut se permettre de voir éclater des troubles en raison d'un manque d'approvisionnement en eau. Aujourd'hui, l'Inde est un partenaire stratégique de la Chine<sup>33</sup> qui l'a aidée à développer ses capacités nucléaires. Les autorités chinoises et pakistanaises ont même paraphé en 2005 un Traité d'amitié, de coopération et de bon voisinage avant d'organiser début décembre 2006 des manœuvres militaires communes baptisées « Friendship 2006 ».

Devant cette situation, l'Inde éprouve un sentiment d'enclavement face à ses voisins et cherche, pour équilibrer la situation, un rapprochement stratégique avec les USA et le Japon. Cette situation d'inflammation transfrontalière va s'accroître si des mesures de diminution drastique des émissions de gaz à effets de serre ne sont pas prises immédiatement.

## **2. La fonte du permafrost: des conséquences économiques déstabilisatrices**

Le permafrost<sup>34</sup> recouvre près du quart de la surface de l'hémisphère nord et joue un rôle important dans les régions nordiques où il assure la stabilité du sol et des infrastructures qui s'y trouvent. Il a déjà perdu 15 % de sa surface entre 1900 et 2008. Sa disparition pourrait causer d'importants problèmes pour les pays limitrophes qui risqueraient de nombreux glissements de terrains et affaissements du sol. D'un côté, les infrastructures actuelles, routes, habitations, complexes industriels, connaîtraient des dégâts. D'un autre côté, la mise en œuvre des grands chantiers<sup>35</sup> s'en trouverait elle aussi sérieusement menacée. Ainsi, par exemple :

- **Pour le Canada** qui souhaite développer le nord de son territoire pour y exploiter ses ressources naturelles et affirmer sa souveraineté sur le passage du nord-ouest, la disparition du permafrost, en rendant les sols boueux et marécageux, risque de causer un handicap majeur pour l'acheminement des hydrocarbures par voie terrestre à travers le territoire canadien et de constituer une difficulté supplémentaire dans un environnement déjà difficile.

De plus, dans la perspective à plus long terme d'une exploitation commerciale du passage du nord-ouest et des richesses de l'Arctique, le Grand Nord canadien pourrait bien connaître un grand boum économique à l'horizon 2050 nécessitant la mise en place de nombreuses infrastructures. Or, la disparition progressive du permafrost pourrait bien venir jouer ici les trouble-fête.

- **La Russie**, qui a déjà commencé à exploiter massivement les ressources en gaz et en pétrole situées à l'extrême-nord de son territoire<sup>36</sup>, verra ses infrastructures endommagées par la fonte du permafrost qui perturbera l'approvisionnement des grandes villes de l'Ouest russe et des pays d'Europe centrale et orientale.

L'étendue du territoire russe rend ce risque d'autant plus inquiétant que des travaux de réparation nécessiteraient obligatoirement un certain temps, obligeant les pays destinataires<sup>37</sup> à trouver d'autres sources d'approvisionnement sous peine de se retrouver privés d'hydrocarbures. Si l'on considère l'ensemble des pays du



continent européen<sup>38</sup>, les premiers pays touchés seraient bien évidemment ceux ayant la plus grande proximité géographique avec la Russie mais aussi les poids lourds de l'économie européenne très dépendants du gaz russe comme l'Allemagne, l'Italie ou encore la France. Des perturbations trop importantes sur les réseaux des pipelines russes affecteraient également l'économie de la Russie de manière considérable<sup>39</sup>. Etant donné sa situation, Moscou a tout intérêt à prendre dès aujourd'hui les mesures d'adaptation nécessaires concernant ses infrastructures.

La Russie est également en pourparlers avec la Chine et le Japon concernant des projets d'oléoducs et de gazoducs devant les approvisionner à partir des sites d'extraction de la République de Sakka – pour le Japon – et du bassin de Lena – pour la Chine. Ces différents projets devront également tenir compte, lors de leur mise en chantier, des réalités imposées par le changement climatique et la fonte du permafrost qui recouvre actuellement une grande partie des tracés proposés à ce jour.

Par conséquent, la disparition progressive du permafrost redessinera l'environnement et pourrait avoir de lourdes répercussions sur l'exploitation et l'acheminement des ressources. Les Etats concernés doivent prendre des mesures appropriées pour prévenir les conséquences de ce changement et assurer ainsi la continuité de leur développement économique régional et de leurs engagements commerciaux.

### **3. La montée du niveau des mers et des océans, un phénomène qui menace des millions de personnes**

Lors de la dernière glaciation, il y a environ 20 000 ans, le niveau de la mer était en moyenne 120 mètres plus bas qu'aujourd'hui. Avec la fonte des grandes calottes glaciaires qui recouvraient alors le nord de l'Amérique et de l'Europe, le niveau de la mer est remonté pendant plusieurs millénaires puis s'est stabilisé, entre -6 000 et -3 000 ans<sup>40</sup>. Grâce à des observations géologiques et archéologiques, nous savons que depuis cette date le niveau moyen de la mer a peu varié (moins de 0,1 mm par an globalement).

Par conséquent, la montée du niveau des mers et des océans, qui résulte de la fonte des inlandsis groenlandais<sup>41</sup> et d'échanges d'eau avec les autres réservoirs (atmosphère, réservoirs d'eaux continentales, glaciers de montagne), estimé à 17 centimètres<sup>42</sup>, devrait connaître une hausse additionnelle d'au moins 40 centimètres d'ici à la fin du siècle. Cet accroissement aura d'importantes conséquences dont l'inondation des basses terres dans le monde, affectant par la même occasion 250 millions de personnes, si aucune mesure préventive ne venait à être prise.

En 2005, 39 % de la population mondiale vivait à moins de 100 kilomètres des côtes, soit 2,4 milliards d'individus, et 42 des villes de plus d'un million d'habitant sont situées au bord de la mer. On peut aisément imaginer l'impact qu'engendrerait une aggravation de ce phénomène. Pour évaluer la menace, il faut également tenir compte des conséquences de la montée du niveau des mers sur la stabilité des sols.

Cependant, si les océans devaient monter d'un mètre, il faudrait tenir compte d'une augmentation fictive de 3 mètres à cause du phénomène de l'érosion. Or, aujourd'hui, plus de 20 % de la population mondiale vit à moins de 3 mètres au-dessus du niveau de la mer<sup>43</sup>. Bien qu'aujourd'hui limitée à 40 centimètres d'ici 2100 par le scénario le plus envisageable du GIEC, cette prévision ne tient pas compte de la dynamique du processus de fusion des inlandsis groenlandais et arctique dont de récentes observations démontrent une accélération au cours de la dernière décennie. Si la contribution de ce phénomène à la montée du niveau marin est aujourd'hui estimée à 0,35 millimètre par an sur une augmentation moyenne de 3 millimètres par an, elle pourrait bien être revue sévèrement à la hausse<sup>44</sup>.

Afin de mieux illustrer l'ampleur que pourrait prendre ce phénomène, l'évocation de l'exemple groenlandais est central. Bordé par les eaux arctiques, le Groenland, aujourd'hui très sensible au réchauffement climatique, voit son inlandsis diminuer d'année en année et participe activement à la montée des océans. Or, la disparition totale de la calotte groenlandaise entraînerait à elle seule une augmentation du niveau marin d'approximativement 7 mètres. Ce scénario deviendrait envisageable dans la mesure

où la hausse de la température moyenne d'ici à la fin du siècle excéderait de 2°C la moyenne de l'ère préindustrielle, hypothèse qui connaît aujourd'hui un fort taux de probabilité si l'on en croit les déclarations du monde politique et scientifique. Il faut toutefois remarquer que même une hausse de 2°C des températures d'ici à 2100 signifierait inévitablement l'inondation totale de nombreuses zones littorales de basse altitude comme la Camargue ou la baie de Somme en France, ainsi que les Pays-Bas ou encore le Bangladesh.

Les Etats insulaires de faible altitude seront les premières victimes de la montée du niveau marin. Au-delà d'une possible diminution substantielle de la superficie de leur territoire national, il en va dans certains cas de la survie même de l'Etat. Les archipels de Tuvalu et des Maldives pourraient ainsi être entièrement inondés et devenir inhabitables. Des flux migratoires importants sont donc à prévoir, et les conditions d'accueil de ces réfugiés climatiques sont susceptibles de poser un problème aux pays voisins qui seront eux aussi confrontés à des problèmes environnementaux en plus de leurs problèmes internes.

L'archipel des Maldives<sup>45</sup> subira, en cas de réchauffement des océans associé à une augmentation progressive du niveau marin, des conséquences catastrophiques :

- à court terme: une dégradation substantielle de ses capacités touristiques, secteur qui représente par ses revenus près de la moitié du PIB ;
- à plus long terme, c'est l'existence même de l'Etat qui est concernée<sup>46</sup>.

L'archipel, conscient de tels risques, veut engager des pourparlers avec l'Inde, le Sri Lanka et éventuellement l'Australie pour l'acquisition de terres afin d'y accueillir les futurs réfugiés climatiques.

Face à l'éventualité de la disparition totale de l'archipel et en cas d'absence d'un accord politique, cela constituerait le pire des scénarios :

- L'Inde serait contrainte d'accueillir au moins une partie de cette population privée de son habitat naturel. Reste à savoir si New

Delhi serait prêt à accueillir ces réfugiés climatiques et si ceux-ci arriveraient à s'intégrer au sein d'une société indienne présentant de fortes particularités culturelles. Sans mesures d'intégration adéquates, le risque de ghettoïisations communautaires ne serait donc pas à exclure et pourrait générer tensions et troubles sociaux. La population musulmane de confession sunnite et les Maldiviens se retrouveraient dans la minorité musulmane indienne qui ne représente que 12% de la population du pays. Au-delà de la question de l'intégration de cette nouvelle population au sein de la société indienne, il conviendrait plutôt de s'interroger sur les problèmes que rencontrerait cette intégration au sein de la communauté musulmane, communauté qui subit déjà elle-même de nombreuses discriminations et les exactions des extrémistes hindous.

Un accueil des réfugiés maldiviens par le Sri Lanka est également envisageable mais ne serait guère plus facile malgré une certaine affinité linguistique. Les réfugiés rencontreraient les mêmes difficultés d'intégration économique qu'en Inde auxquelles s'ajouteraient l'instabilité récurrente du pays malgré la récente victoire du gouvernement sur la rébellion tamoule. Ces éléments rendent ainsi peu probable la prise en charge de plusieurs milliers de réfugiés par les autorités de Colombo qui ont déjà fort à faire pour maintenir l'équilibre à l'intérieur du pays.

Pour cela, nous constatons que la montée du niveau des mers consécutive au réchauffement climatique engendrerait un grand nombre de perturbations sur la scène internationale. En menaçant jusqu'à la survie même de certains Etats, elle soumettra peut-être, plus qu'aucun autre effet, les autorités politiques au défi du phénomène des réfugiés climatiques. En analysant l'importance des grandes villes et des infrastructures situées le long des littoraux, on remarque que les coûts qu'engendrerait une telle augmentation auront des conséquences non seulement à l'économie mondiale mais également sur la stabilité internationale.

#### **4. Le Maroc face au réchauffement climatique: des risques grandissants et des mesures à prendre**

Les conséquences du changement climatique n'épargnent aucun Etat. Le Maroc, situé au nord du continent africain, se distingue par quatre types de climat: humide, subhumide, semi-aride et aride.

Les observations climatiques réalisées ces dernières décennies indiquent que les régions qui étaient classées sous climat humide ou subhumide régressent au profit des régions à climat semi-aride et aride. Les projections climatiques établies par la Direction de la météorologie nationale marocaine prévoient une augmentation des températures moyennes estivales de l'ordre de 2°C à 6°C et une régression de 20% en moyenne des précipitations d'ici à la fin du siècle.

De ce fait, le Maroc doit faire face, globalement, à une multitude de risques liés à ces crispations climatiques. S'il bénéficie du statut de faible émetteur de gaz à effets de serre<sup>47</sup>, il est par contre soumis de par sa position géographique à une grande vulnérabilité naturelle face aux changements climatiques. Cette vulnérabilité se trouve exacerbée par :

- la progression du phénomène de désertification ;
- l'accentuation des phénomènes extrêmes: inondations, tempêtes... et leurs impacts sur l'infrastructure des systèmes alimentaires ;
- l'agriculture largement dominée par les cultures *bour* et donc tributaire de la pluviométrie ;
- l'augmentation des besoins de la population et des industries ;
- l'augmentation de l'immigration des régions subsahariennes durement impactées, elle aussi, par les changements climatiques ;
- l'aggravation des pressions exercées sur les ressources hydriques déjà lourdement sollicitées par la surexploitation et la dégradation et qui feront face dans l'avenir à une demande accrue, stress dû à la sécheresse exacerbée dans les régions déjà exposées à ce fléau ;
- la baisse de la productivité des cultures due à la chaleur et à la sécheresse ;

- la variation de l'incidence et de l'extension géographique des maladies à transmission vectorielle ou d'origine hydrique due à l'évolution des températures et des précipitations moyennes et de leur variabilité.

Ces vulnérabilités seront croissantes alors que le réchauffement climatique accentuera davantage l'empreinte écologique. Ce qui, autrement dit, signifie une exposition majeure de nombreux pays, dont le Maroc, à des déstabilisations géopolitiques.

## **CONCLUSION**

Le monde se trouve donc, concernant la problématique du dérèglement climatique, devant un long processus de changement de logique de réflexion. Il doit passer d'une logique d'émission, fondée sur un système économique libéral d'exploitation des ressources fossiles, obsédé par la croissance économique et menacé par un débordement démographique, à une logique d'atténuation et d'adaptation basée sur une économie propre et diversifiée, de transfert de technologie et d'action commune face aux menaces climatiques.

Ce processus de négociations a débuté il y a plus de vingt-cinq ans pour aboutir à l'accord sur le changement climatique lors de la COP21 à Paris qui a eu comme objectif de « maintenir l'augmentation de la température mondiale bien en dessous de 2 degrés Celsius et de mener des efforts encore plus poussés pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 degré Celsius », avec des mesures d'atténuation et d'adaptation<sup>48</sup>.

Appelée à être poursuivie par la COP22 à Marrakech, l'action se doit d'œuvrer à concevoir et pratiquer de nouvelles politiques économiques recherchant :

- l'efficacité énergétique ;
- l'invention de technologies sobres en carbone ;
- la généralisation de l'arrêt de la déforestation couplée avec la reforestation ;

- la réaffirmation des financements effectifs à mobiliser sans attendre 2020 en faveur de l'Afrique<sup>49</sup>;
- à traduire en mécanismes juridiques les principes de Paris pour garantir l'application de l'accord et discuter de la problématique financière, notamment de la répartition de l'enveloppe du Fonds vert pour le climat censée collecter 100 milliards de dollars par an à partir de 2020. Des fonds sont encore à collecter et les modalités de répartition à définir : quels pays prioritaires ? En fonction de quels critères ? Quels projets à financer d'urgence ?

Les enjeux de la COP22 sont multiples. En effet, si la signature de l'Accord de Paris le 12 septembre 2015 a constitué une avancée déterminante dans le traitement du problème à l'échelon international, beaucoup de questions n'ont pas été tranchées. Il s'agira donc, globalement, de la promotion d'un usage raisonné de notre environnement naturel et de ses ressources sur la base d'une prise de conscience fondamentale de ce que nous sommes et de ce que nous voulons devenir pour éventuellement pouvoir changer de civilisation.

Malheureusement, se basant sur les statistiques des vingt dernières années, on ne peut que constater que l'humanité se dirige vers les scénarios les plus catastrophiques, déstabilisateurs pour les Etats et périlleux pour les populations. Le dérèglement climatique dont il est question ne constitue, en réalité, qu'un aspect parmi d'autres des dérèglements (et dérèglementations), chaotiques et multidimensionnels, auxquels l'humanité se devra de faire face à l'avenir.

Dans cette époque de confusion généralisée, le dérèglement climatique se transformera en nouveau paradigme pour un possible aiguillage à travers les difficultés actuelles à répondre aux transformations du monde générant, malheureusement, des tourmentes économiques et des conflits guerriers.

## NOTES

1 | *«Résumé à l'intention des décideurs», Contribution du Groupe de travail I au quatrième rapport d'évaluation du groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, Bilan 2007 des*

*changements climatiques : les bases scientifiques physiques, France, 2 fév. 2007, traduction française provisoire, p. 8, disponible sur le site internet [www.effet-de-serre.gouv.fr](http://www.effet-de-serre.gouv.fr).*

- 2 | *Gérard Fuchs, Directeur du secteur International de la Fondation Jean-Jaurès, Changement climatique : que faire ?, note n° 204, Fondation Jean-Jaurès, 20 février 2014, page 1.*
- 3 | *Federico Mayor et Roberto Savio, « Menace globale réponse globale », Groupe d'études et de recherches sur les mondialisations (GERM), page d'accueil / ensemble du site, réf. : 000038765, date : 2015-11-14, [www.mondialisations.org](http://www.mondialisations.org).*
- 4 | *Le changement ou le désastre, « Environnement, climat: désordres et combat », Manière de voir, n° 144, décembre 2015-janvier 2016.*
- 5 | *Le GIEC, une institution créée en 1988 par l'OMM (Organisation météorologique mondiale) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), s'est récemment vu décerner le prix Nobel 2007 de la paix, conjointement avec l'Américain Al Gore: une reconnaissance que le changement climatique a un impact direct sur la sécurité collective et donc sur la paix.*
- 6 | *Le premier volet dresse un nouvel état des connaissances climatologiques. En mars et avril 2014, les volets II et III de ce rapport ont été publiés, analysant sous l'angle des sciences sociales et économiques les questions des impacts du changement climatique et des mesures à prendre pour les limiter.*
- 7 | *Le plus improbable, puisqu'il suppose que l'on aurait des émissions de gaz carbonique négatives à partir de 2070, autrement dit que l'on nettoierait l'atmosphère.*
- 8 | *Valeurs ici aussi calculées par rapport à la moyenne entre 1986 à 2005, et globalement par un ensemble de risques beaucoup plus important que ce que l'on peut attendre d'un réchauffement de 2°C par rapport à l'époque préindustrielle.*
- 9 | *Une attention particulière doit être accordée à la question des scénarios qui dépendent des choix radicalement différents pouvant être opérés par les Etats au niveau national et, dans une moindre mesure, par la communauté internationale. Les conséquences de tous ordres que pourrait engendrer le changement climatique seront en effet extrêmement différentes selon que l'on raisonne sur un réchauffement global moyen de 2°C ou de 4°C: tous les risques qu'envisagent les experts prendront en effet une ampleur massive dans le cas du réchauffement le plus élevé, et parfois d'une nature nouvelle.*
- 10 | *Selon le GIEC, « d'ici 2100, à cause du changement climatique [...], des centaines de millions de personnes seront affectées par des submersions côtières et déplacées à cause de pertes de terres. La majorité des gens touchés se trouvent en Asie du Sud-est ».*
- 11 | *Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) : [www.mondialisations.org](http://www.mondialisations.org). Voir aussi le Rapport du GIEC sur le site : [www.ipcc.ch](http://www.ipcc.ch)*
- 12 | *Idem.*



- 13 | *Idem.*
- 14 | *Idem.*
- 15 | *Rapport du GIEC sur le site : [www.ipcc.ch](http://www.ipcc.ch)*
- 16 | *L'Antarctique est un continent de 14 millions de km<sup>2</sup> recouvert de 98 % de glaces d'une épaisseur moyenne de 1,6 km qui en fait un continent inconnu, entouré entièrement par l'océan austral et bordé par les mers de Ross et de Weddell.*
- 17 | *Traité signé le 1<sup>er</sup> décembre 1959 à Washington et entré en vigueur le 23 juin 1961 après ratification des 12 signataires (Afrique du Sud, Argentine, Australie, Belgique, Chili, Etats-Unis, France, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Royaume-Uni, Russie) : Dépositaire : Gouvernement fédéral des Etats-Unis. Langues : anglais, français, russe, espagnol.*
- 18 | *Baisse du débit des cours d'eau, du niveau des lacs et des nappes phréatiques.*
- 19 | *Allongement et réduction des épisodes de précipitations.*
- 20 | *Rapport de la FAO, 2015, L'État de l'insécurité alimentaire dans le monde. [www.fao.org](http://www.fao.org).*
- 21 | *Courtes rotations des récoltes, utilisation non contrôlée des feux de brousse, retrait des résidus protecteurs provenant des récoltes précédentes.*
- 22 | *Réduction des périodes de jachère, pour l'agriculture comme pour l'élevage.*
- 23 | *Le GIEC estime que d'ici 2020 entre 75 et 250 millions d'Africains seront exposés à un risque accru de stress hydrique. Ils sont nombreux au Sahel. Les conflits existant entre les exigences humaines et celles de l'environnement quant aux ressources en eau seront par la force des choses intensifiés, [aggravant] les problèmes d'eau dans les zones urbaines et rurales. [www.ipcc.ch](http://www.ipcc.ch).*
- 24 | *Distribution d'eau, nourriture, assainissement, transport, marché de l'emploi.*
- 25 | *Le Tibet compte pour environ 30% des ressources d'approvisionnement du pays.*
- 26 | *45% de sa population avec seulement un peu moins de 15% de l'eau disponible, ce qui cause d'importantes migrations internes.*
- 27 | *La Chine prévoit la construction d'une série de barrages et de canaux afin de réaliser le transfert de plusieurs milliards de mètres cubes d'eau du Yangtsé vers le fleuve Jaune qui a vu son débit diminuer.*
- 28 | *Pour l'Inde, l'approvisionnement en eau relève également d'une importance stratégique (4% de réserves d'eaux douce pour 16% de population mondiale). L'Inde connaît une pression démographique supérieure à celle de la Chine.*
- 29 | *Développement économique et stabilité de l'extrême indien qui pourrait potentiellement subir les conséquences du PAESN.*

- 30 | *En 2008, la province d'Assam fut le théâtre de 13 attentats ayant causé 66 morts et 330 blessés.*
- 31 | *Lieu de passage du Brahmapoutre et dont la Chine n'a jamais reconnu la souveraineté indienne depuis la guerre de 1962.*
- 32 | *Les rivalités politiques ainsi que la guérilla menée contre les Talibans à l'ouest de son territoire.*
- 33 | *Le Pakistan entretient de très bonnes relations diplomatiques avec Pékin qui a réussi à séduire l'ennemi historique de son voisin indien pour l'inclure peu à peu dans sa sphère d'influence.*
- 34 | *Egalement appelé pergélisol, il désigne un sol gelé durant une longue période là où la température reste sous la barre des 0°C. On distingue le permafrost permanent, gelé continuellement, et le permafrost sporadique qui gèle et dégèle suivant les saisons. Principalement concentré au Canada et en Russie dont la moitié de la surface en est recouverte.*
- 35 | *Permettant le développement économique régional.*
- 36 | *Plusieurs pipelines en provenance des grands sites d'extraction russes tels que ceux situés en Sibérie, dans la République des Komis et la péninsule du Yamal.*
- 37 | *L'Union européenne, qui reste le premier partenaire de la Russie pour ses exportations de gaz (65% des exportations russes) et de pétrole (58% des exportations russes).*
- 38 | *Gazprom fournissait en 2006 environ 26% du gaz qui y était consommé, et la Russie représentait environ 50% du pétrole importé.*
- 39 | *Très dépendante des exportations de produits énergétiques qui représentaient pour 2007 pas moins de 64% des exportations totales de la Russie et comptaient pour environ 45% dans le budget de l'Etat. Le géant gazier russe et premier producteur mondial Gazprom contribue pour 20% aux recettes de l'Etat et fournit à lui seul 8% de son PIB.*
- 40 | *Lettre du changement global n° 19 [www.cnrs.fr](http://www.cnrs.fr)*
- 41 | *[recherchespolaires.veille.inist.fr](http://recherchespolaires.veille.inist.fr)*
- 42 | *Collectif, le Monde diplomatique : l'Atlas de l'environnement.*
- 43 | *Les rivages régresseront d'environ 100 mètres pour chaque élévation d'1 mètre.*
- 44 | *Selon une étude menée par le professeur Eelco Rohling de l'Université de Southampton et publié dans la revue Nature Geoscience en décembre 2007, les prévisions du GIEC concernant une augmentation de 2°C de la température moyenne d'ici à la fin du siècle sont comparables aux variations de température que connut la terre lors de sa dernière période « interglaciaire ». Or, toujours selon cette étude, l'augmentation du niveau des mers et des océans s'élevait pour la même période à 1,6 mètre par siècle, soit 4 fois plus que les prévisions actuelles du GIEC pour un accroissement de température similaire. Les conclusions de cette étude amènent de nombreux chercheurs à penser que les prévisions actuelles du GIEC en matière d'estimation du niveau marin sont effectivement beaucoup trop basses. D'autres recherches*

*ont depuis lors étayé la thèse de la sous-estimation par le GIEC, dans ses différents scénarios, de l'ampleur que devrait connaître la montée du niveau des océans d'ici la fin du siècle, ce qui laisse suggérer que la référence à 40 cm est donc bien trop optimiste.*

- 45 | *Situé à 451 kilomètres des côtes indiennes, d'une superficie de 300 km<sup>2</sup> pour une population de 305 556 habitants, soit une densité de population de 1018,5 hab./km<sup>2</sup>, il ne connaît aucun point culminant à plus de 2,4 mètres ce qui en fait le pays le plus plat au monde.*
- 46 | *Le gouvernement maldivien est bien conscient de la menace qui pèse sur l'archipel dont la vulnérabilité aux flots a été mise en évidence lors du tsunami de décembre 2004 qui avait alors provoqué une vague de 3 mètres de haut, inondant la majeure partie du pays et détruisant complètement 14 îles qui ont dû être évacuées. Au final, cette catastrophe aura engendré le déplacement de 12 500 personnes et aura fortement perturbé l'activité économique du pays.*
- 47 | *Emissions de GES :*
- *émissions globales et per capita modestes mais en augmentation continue : > 48,07 Mteq CO<sub>2</sub> en 1994 1,84 Teq CO<sub>2</sub>/habitant ; > 63,44 Mteq CO<sub>2</sub> en 2000 2,21 Teq CO<sub>2</sub>/habitant ; > 75,04 Mteq CO<sub>2</sub> en 2004 2,5 Teq CO<sub>2</sub>/habitant ;*
  - *le Maroc fait partie des pays les moins émetteurs dans la zone MENA ;*
  - *le secteur de l'énergie est responsable de plus de 52 % des émissions globales du pays, suivi par l'agriculture avec 31 %, pour l'année 2004 ;*
  - *absorptions de CO<sub>2</sub> : > 5 090 kT en 1994 (CNI) ; > 5 623,73 kT en 2000 (SCN).*
- 48 | *Atténuer les effets du fléau en réduisant les émissions suffisamment vite pour atteindre l'objectif de température préconisée ; adopter un système de transparence dans le bilan et dans la comptabilité de l'action climatique ; adapter et renforcer la capacité des pays à faire face aux impacts climatiques, renforcer la capacité à se remettre des impacts climatiques (Pertes et préjudices) ; prévoir des soutiens (des financements pour que les nations en développement construisent des avens propres et résilients).*
- 49 | *Historiquement non responsable dudit réchauffement climatique mais subissant pourtant déjà ses plus graves conséquences) : des programmes en faveur des projets d'énergies renouvelables encourageant l'utilisation de l'énergie solaire, éolienne, hydroélectrique ou géothermique selon le potentiel de chaque pays. Des programmes de lutte contre la désertification, contre la déforestation accompagnée d'opérations de reforestation. Des programmes de préservation des lacs, des fleuves, des oueds avec dépollution de leurs eaux et sauvegarde ou préservation des diverses richesses naturelles.*

# L'adaptation à l'élévation du niveau de mer du point de vue du droit de la mer

*Sarra Sefrioui*

Un regard récent sur des informations satellitaires entre 2002 et 2014 montre que les mers sont en expansion entre 1,4 mm par an au lieu de 0,7 à 1 comme il était prévu à cause de l'expansion thermique<sup>1</sup>. Plusieurs formations géographiques côtières seraient supprimées de la carte dans les décennies à venir à cause du réchauffement climatique. La réalité du changement climatique et de l'élévation du niveau de mer génère des conséquences juridiques sur le changement ou la disparition des lignes de base et/ou des zones maritimes. Ce qui représente actuellement une grande inquiétude pour droit de la mer contemporain. Actuellement, l'attention est tournée en particulier vers les prévisions sur la question de l'élévation du niveau de la mer en considérant la nécessité de réviser l'approche des lignes de base et les revendications maritimes qui y sont liées. Les coordonnées fixes des lignes de base peuvent perdre leur importance dès lors qu'elles sont submergées.

Il est important de rappeler que les zones maritimes des États côtiers – la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental, sont mesurées à partir de lignes et points de base, selon les dispositions de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 (ci-après « la Convention »). En effet, le cadre juridique de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 est basé sur la géographie maritime. Cette dernière est par nature instable et évolutive, contrairement à la Convention qui est un instrument juridique assurant la stabilité de l'engagement des États-membres. En l'absence de réponses de la Convention de 1982, comment donc les juristes s'adapteront aux enjeux environnementaux liés à la disparition des îles et au déplacement de certaines îles, qui sont des points de la ligne de base à partir de laquelle la mer territoriale

et les autres zones maritimes sont mesurées? Quelles sont les conséquences pratiques du déplacement de cette ligne? Et quels sont les mécanismes juridiques dont dispose l'État côtier concerné par la disparition des formations insulaires sur lesquels les lignes de base sont tracées?

Avec l'élévation du niveau de la mer, les lignes de base risquent de subir un changement auquel la Convention n'a pas trouvé de réponse pour savoir si les lignes de base et, par conséquent, les zones maritimes du point de vue juridique changent avec le changement de la géographie. La jurisprudence internationale en matière de délimitation maritime ne fournit pas d'éléments de réponse face à ce défi du changement climatique.

Afin de trouver des réponses, certains spécialistes ont privilégié l'adaptation de la ligne de base à la ligne de côte qui a subi un changement à cause de l'élévation du niveau de la mer. Mais cette théorie d'adaptation ne s'est pas avérée efficace. D'autres spécialistes ont défendu la stabilité des lignes de base car les coordonnées de celles-ci sont définitivement notifiées au Secréariat des Nations Unies et sur la base desquelles les limites des zones maritimes et éventuellement les frontières maritimes sont établies de manière permanente indépendamment de tout changement de la côte. Cet article a pour objectif de se focaliser sur les conséquences et les réponses juridiques à la question de la disparition des formations géographiques – sur lesquelles des points de base sont placés – à cause de l'élévation du niveau de la mer.

Dans l'analyse de cette question, on remarquera que l'élévation du niveau de la mer, et ce que cela entraîne comme perte de la terre, constitue une *procédure physique* relative à la nature (I), mais qui demande une réponse juridique d'adaptation ou de fixation des lignes de base et, par conséquent, des limites des zones maritimes. Cet article essaie de donner des éléments de réponse à la question de savoir si les lignes de base devraient changer avec le changement géographique dû à l'élévation du niveau de la mer ou si, au contraire, elles devraient rester stables et fixes (II). L'article conclut enfin que même si les lignes de base physiques se déplacent à cause de l'élévation du niveau de la mer, elles devraient rester stables juridiquement.

## **I. L'ÉLÉVATION DU NIVEAU DE LA MER ENTRAÎNERAIT LA DISPARITION ET/OU LE DÉPLACEMENT DE LA LIGNE DE BASE**

### **1. Les implications de l'élévation du niveau de la mer**

Le changement climatique entraînant la hausse du niveau de la mer menace de redessiner la carte géographique du monde, altérant radicalement les lignes de côtes et créant de nouvelles zones dans les océans<sup>2</sup>. La vulnérabilité des côtes et des îles met en danger leur existence, crée l'émergence de certaines formations insulaires ou même de certains États insulaires (îles-États)<sup>3</sup>. La prise de conscience de ce phénomène n'est pas nouvelle, et l'enjeu de la hausse du niveau de la mer est au cœur de l'actualité<sup>4</sup>. Toutefois, depuis que la question de la disparition possible des îles est abordée dans les années quatre-vingt, les études se limitent à des questions climatiques quant au sort des populations migrantes appelées « réfugiés climatiques<sup>5</sup> ». Ce n'est pas le phénomène en lui-même, mais c'est plutôt l'accélération du taux de l'élévation du niveau de la mer<sup>6</sup> qui devient inquiétant et occupe de plus en plus les juristes. Dès 1980, des études ont traité des effets juridiques de la hausse du niveau de la mer. Il a été notamment reconnu que des îles peuvent bel et bien disparaître. Cette élévation du niveau de la mer a également des effets négatifs sur la vie des habitants : l'alimentation, l'eau, la santé et autres, créant ainsi des déplacements de population<sup>7</sup>.

Du point de vue juridique, il convient de souligner que l'article 5 de la Convention de 1982 dispose que les lignes de base sont mesurées à partir de la laisse de basse mer, comme indiqué sur « les cartes marines officiellement reconnues par l'Etat côtier ». De plus, l'article 7 de la Convention prévoit une exception autorisant l'établissement de lignes de base droites conformément aux dispositions de l'article. Sur ces lignes de base, la montée du niveau de la mer implique une instabilité des côtes capable de faire disparaître des îles et des hauts fonds découvrant où des points de base peuvent être placés.

L'augmentation du niveau de mer crée, d'une part, une indétermination des lignes de base normales de la laisse de basse mer rendant ainsi plus difficile la fixation de la limite extérieure de la mer territoriale. D'autre part, et par conséquent, elle crée un retrait de ces lignes de base vers la côte. Nous pouvons en effet, affirmer que, compte tenu de ce «retrait» de la ligne de base, la limite extérieure de la mer territoriale, de la zone économique exclusive et du plateau continental sera également déplacée vers la côte.

Or, si les conséquences paraissent claires en ce qui concerne la mer territoriale<sup>8</sup> et la zone économique exclusive, les effets sur la limite extérieure du plateau continental pourraient être plus compliqués. L'article 76 paragraphe 9 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 impose à l'État côtier de «remet[tre] au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies les cartes et renseignements pertinents, y compris les données géodésiques, qui indiquent de façon *permanente* la limite extérieure de son plateau continental...<sup>9</sup>.» Par conséquent, chaque État côtier est tenu de publier ses données géodésiques et ses cartes pour rendre les lignes de base et les limites extérieures des zones maritimes officiellement enregistrées auprès des Nations Unies. En revanche, la question qui se pose est la suivante : comment un État peut-il publier ses données géodésiques si sa laisse de basse mer est en changement constant à cause de l'élévation du niveau de mer ? L'article 76 de la Convention indique que les données géodésiques du plateau continental (seulement) doivent indiquer la limite extérieure du plateau continental de façon permanente<sup>10</sup>. L'État a le droit d'actualiser ses cartes lorsqu'il le juge nécessaire, en présentant les justifications de cette modification. Ce qui explique le risque de se trouver devant des versions multiples de carte pour le même État. Toutefois, on peut comprendre de cette exigence de permanence de la limite extérieure du plateau continental qu'en cas d'élévation du niveau de la mer, cette dernière n'affecte pas la permanence et la stabilité de la limite du plateau continental<sup>11</sup>. Il convient en effet d'affirmer que malgré le déplacement de la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la mer territoriale, il ne touche nullement la limite extérieure du plateau continental, d'autant plus que ce dernier peut être étendu à plus de 200 milles marins.

Malgré le fait que l'instabilité des lignes de base normales ne soit pas un phénomène récent et que depuis plusieurs années il ait été reconnu que les lignes côtières sont mouvantes et menacent la stabilité de la ligne de base<sup>12</sup>, cette question n'a pas été suffisamment analysée, car les réponses ne sont pas toujours évidentes. Les incertitudes relatives aux effets du déplacement des lignes de base ou de la disparition d'îles ou autres formations insulaires comme points de base font toujours un objet de controverses en l'absence de dispositions dans la Convention relatives à ce point et la non-existence d'une pratique internationale reconnue.

## **2. Les conséquences de la disparition des îles et des formations insulaires sur lesquels un point de base est placé**

Il convient de rappeler que l'article 7 de la Convention permet à l'État côtier d'utiliser des lignes de base droites lorsque les conditions sont réunies. Ces lignes de base doivent lier entre des « points appropriés », à savoir des points de base qui peuvent être placés sur la côte continentale et sur les îles et les autres élévations qui sont découvertes à marée haute à condition qu'un phare ou des installations similaires y soient construits. Cependant, les « points appropriés » sur lesquels est établie la ligne de base ont tendance à disparaître dans la mer à cause de l'élévation du niveau de la mer ou encore de changer de statut juridique qui peut, en soi, être une disparition de l'île ou un changement de sa qualification juridique.

### ***a. La disparition de l'île avec l'élévation du niveau de la mer***

Les îles sont assimilées aux États côtiers dans la mesure où elles ont droit à des zones maritimes dès lors qu'elles sont juridiquement qualifiées d'îles<sup>13</sup>. De ce fait, la disparition d'une île pourrait entraîner la disparition des zones maritimes qui l'entourent. À titre d'exemple, en principe, si une île est située dans les 12 milles marins de la côte continentale d'un État ou d'une île, l'État côtier aura droit – en plus des zones maritimes générées par la côte continentale – aux zones maritimes de l'île y compris le plateau



continental et la zone économique exclusive. En revanche, en cas d'absorption de l'île par la mer, l'État côtier bénéficie uniquement des zones maritimes que génère sa côte continentale sans celles de l'île. Dans le même sens, la perte de zones maritimes est plus importante pour l'État côtier lorsque l'île/point de base disparue est située relativement loin de la côte et dans la limite des 24 mille. Dans ce cas de figure, au lieu que les limites extérieures des zones maritimes de l'État côtier soient repoussées vers le large grâce à l'existence de l'île, la mer territoriale, la zone contiguë, le plateau continental et la zone économique exclusive deviennent respectivement plus étroites<sup>14</sup>.

En outre, concernant les hauts fonds découvrants, l'effet de leur disparition dépend essentiellement de leur situation géographique ainsi que de leur rôle sur les points de base<sup>15</sup>. L'émergence du haut-fond découvrant qui, par définition, n'est pas permanente (article 13 de la Convention), se trouve affectée par la hausse du niveau de la mer. De ce fait, afin de préserver l'émergence de l'élévation, certains spécialistes<sup>16</sup> ont soutenu que les activités de l'État côtier pour préserver un haut-fond découvrant en mettant en place des installations artificielles rentrent dans le cadre de l'article 7 de la Convention dans la mesure où les lignes de base droites à partir de hauts-fonds découvrants est légale si cet Etat a reçu « la reconnaissance internationale générale<sup>17</sup> ». En revanche, bien que la reconnaissance internationale générale soit une condition d'utilisation de hauts-fonds découvrants dans l'établissement des lignes de base droites, il convient tout de même de rappeler que c'est dans un cadre totalement différent que la Cour internationale de justice a accepté la pratique de la Norvège qui a utilisé des hauts-fonds découvrants non construits pour tracer ces lignes de base droites<sup>18</sup>. Les situations de disparition d'une élévation autrefois existante ne peuvent être assimilées aux situations où la formation n'a jamais eu lieu.

Dans cette perspective, le service néerlandais de l'hydrographie, *The Netherlands Hydrographic Service* a décidé de considérer le haut-fond découvrant qui se situe à la limite de la largeur de la mer territoriale comme une partie de la côte. De même, il a prévu une solution alternative qui consiste à prendre en compte le haut-fond découvrant en montrant que les zones maritimes de l'État

côtier sont susceptibles de voir un changement vu le dynamisme et l'instabilité qui caractérisent le haut-fond découvrant. Cette mention aura donc pour objectif de créer les effets juridiques nécessaires qui s'ensuivent<sup>19</sup>. Par ailleurs, la liste des problèmes relatifs à la hausse du niveau de la mer est loin d'être close. Si la formation ne disparaît pas totalement, elle peut tout de même changer de statut juridique.

### ***b. Les conséquences du changement éventuel du statut d'île***

La hausse du niveau de la mer remet en question la qualification de la formation insulaire. Cette élévation pollue les réservoirs d'eau douce d'une île et la rend potentiellement inhabitable<sup>20</sup> et donc change son statut juridique d'« île » vers celui de « rocher ». Comme nous l'avons souligné plus haut, l'importance du statut juridique se reflète sur les zones maritimes que ces formations sont capables de générer. Par ailleurs, qualifier la formation signifie la catégorisation de l'élévation selon qu'elle se définit comme « île », « rocher » ou « haut-fond découvrant ». En conséquence, la re-détermination du statut juridique de la formation insulaire qualifiée autrefois d'île influe considérablement sur la génération des zones maritimes.

Sur l'effet du changement de statut de l'île, nous invoquons à titre d'exemple le Royaume-Uni qui a considéré Rockall, qui était bien une « île », comme étant un « rocher ». Cependant, il convient tout de même de signaler que cette re-détermination du statut de l'île est *volontaire* et décidée par l'État lui-même. Les exemples de changement de statut d'île à rocher à cause de l'élévation du niveau de la mer n'existent pas encore. Ce qui ne signifie nullement que le risque de disparition n'existe pas.

Certes, les travaux de la conférence des Nations Unies sur le droit de la mer n'ont pas donné la place que méritaient les effets éventuels de l'élévation du niveau de la mer capables de menacer la stabilité de la ligne de base. Une tentative insuffisante de la Convention de répondre à ce problème d'instabilité et de possible disparition de points de base se trouve dans l'article 5 de la Convention de 1982. Ce dernier dispose notamment que la laisse de basse mer servant

à tracer la ligne de base normale est celle qui « est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'État côtier ». De ce fait, l'État côtier a le plein droit de choisir le niveau de référence pour sa laisse de basse mer qui va de toute évidence dans le sens de ses intérêts. Par ailleurs, il peut donc tenir compte de la possible disparition de certaines de ses formations insulaires s'il reconnaît l'existence de ce risque dans le futur. En revanche, ces propos doivent être pris avec prudence afin d'éviter tout abus dans la publication des cartes marines. Les enjeux environnementaux imposent une considération et un examen, par le juriste, des risques qui peuvent naître de l'adoption de lignes de base qui ont tendance à être instables et non permanentes, particulièrement en présence d'îles et d'autres formations insulaires<sup>21</sup>.

Le changement du statut juridique d'une île peut conduire à l'intervention de l'État concerné afin de conserver la formation insulaire sur laquelle un point de base est placé. Selon certains experts, notamment Alfred Soons, la conservation artificielle de la ligne côtière et des îles en les protégeant des inondations est totalement permis en droit international. Il argumente qu'une île renforcée pour maintenir un point de base ne doit pas perdre son statut d'île et doit continuer à générer ses zones maritimes même si elle devient totalement submergée<sup>22</sup>. En revanche, cela ne pourra pas pleinement résoudre la question juridique des lignes de base : la Convention sur le droit de la mer visait-elle à ce que les lignes de base soient fixes et permanentes ou mouvantes ?

## **II. LA NATURE DES LIGNES DE BASE TRACÉES SUR DES ÎLES MENACÉES DE DISPARITION : LES LIGNES DE BASE MOUVANTES ET LES LIGNES DE BASE FIXES**

Les réponses aux différents risques liés aux menaces environnementales et leurs conséquences sur les lignes de base et les limites extérieures des lignes s'articulent autour de deux options : a) l'utilisation du système des lignes de base mouvantes dans la détermination des limites extérieures des zones maritimes ; b) le gel de certaines ou de toutes les lignes traçant le rebord externe des zones maritimes de manière définitive.

## 1. La ligne de base mouvante, *ambulatory baseline*

Lors de l'élaboration de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982, les négociateurs ne se sont pas prévu les changements qui pourraient intervenir dans la géographie et leurs conséquences juridiques éventuelles afin de chercher des solutions adéquates. Dès lors, cette Convention ne prévoit nullement le cas où la ligne de base à partir de laquelle est mesurée la mer territoriale est susceptible de se déplacer. Elle ne traite pas non plus des effets du déplacement éventuel de la ligne de base sur la limite extérieure de la mer territoriale. L'unique disposition de la Convention qui contient l'hypothèse d'un changement intervenant au niveau de la ligne de base se trouve dans le passage relatif aux deltas. L'article 7(2) de la Convention de 1982 dispose que :

«Là où la côte est extrêmement instable en raison de la présence d'un delta et d'autres caractéristiques naturelles, les points appropriés peuvent être choisis le long de la laisse de basse mer la plus avancée, et, même en cas de recul ultérieur de la laisse de basse mer, ces lignes de base droites restent en vigueur tant qu'elles n'ont pas été modifiées par l'État côtier conformément à la Convention.»

Cette disposition permet en effet à l'État côtier de garder la ligne de base droite établie préalablement, malgré le recul possible de la laisse de basse mer. Toutefois, nous pouvons noter que la stabilité de la ligne de base droite concerne uniquement le delta et d'autres caractéristiques naturelles méconnues de la Convention. Nous remarquons par ailleurs que cet article n'est pas de grande aide pour la recherche d'un éclaircissement sur les effets du recul de la laisse de basse mer sur les limites extérieures des zones maritimes en dehors des deltas. Pour sa part, la jurisprudence internationale n'a pas encore eu l'occasion de se prononcer sur ces cas de figure. Car la détermination des lignes de base aux fins de la détermination des zones maritimes sous juridiction nationale est une opération effectuée essentiellement par l'État côtier. De ce fait, la question est examinée jusque-là uniquement par la doctrine internationale. Là encore, la réponse est loin d'être uniforme. Certains auteurs ont fait valoir dans un premier temps que la limite extérieure de la mer territoriale et des autres zones maritimes doit être

mouvante, *ambulatory*, en ce sens qu'elle se déplace en fonction du déplacement de la ligne de base<sup>23</sup>.

Concernant la première hypothèse qui a été révélée afin d'appuyer cette théorie, elle fait valoir que le déplacement de la ligne de base à partir de la côte continentale ou de l'île doit entraîner le déplacement, dans le même sens, de la limite extérieure de la mer territoriale et des autres zones maritimes. Les auteurs qui représentent cette tendance sont notamment Alexander<sup>24</sup>, Caron<sup>25</sup> Schofield<sup>26</sup> et Soons<sup>27</sup>. En effet, étant donné que la limite extérieure de la mer territoriale se déplace, conséquence du déplacement de la ligne de base, ceci affectera également les limites extérieures de toutes les autres zones maritimes. Alexander souligne expressément que « les lignes de base normales peuvent changer au fil du temps au fur et à mesure du changement de la laisse de basse mer, et ce à cause à l'érosion, du dépôt ou de la mise en place de structures au large de la mer<sup>28</sup> ».

En ce qui concerne la nature instable des lignes base normales, les hauts-fonds découvrants – capables d'être considérés pour placer des points de base lorsqu'ils se situent totalement ou partiellement dans la mer territoriale<sup>29</sup> – risquent de ne pas toujours être pris en compte pour placer des points de base aux fins de la détermination de la limite des zones maritimes. Cela pourrait être dû au fait qu'ils n'apparaissent pas toujours dans les différentes versions des cartes marines de l'État côtier<sup>30</sup>. Ce qui constitue une autre limite de la Convention dans un aspect qui peut marquer l'imprécision du point de base pouvant être situé sur une formation insulaire au large de la côte continentale.

Dans plusieurs cas de la pratique étatique, il a été fait référence à des points de base instables. Il s'agit à titre d'exemple de la détermination des points de base dans le Golfe du Mexique où il a été indiqué que le point de départ de la ligne de base se situe au milieu de l'entrée du Rio Grande, sans que la législation mexicaine puisse préciser les coordonnées exactes de ce point<sup>31</sup>. En outre, pour éviter le risque d'établir une ligne de base qui pourrait être instable, plusieurs États n'enregistrent pas leurs coordonnées géodésiques mais se contentent de la publication de cartes marines qui sont formellement plus facile à actualiser et qui pourraient

permettre une certaine flexibilité dans la détermination éventuelle de points de base.

Néanmoins, cette théorie de l'*ambulatory baseline* a échoué pour plusieurs raisons. La raison principale est qu'en pratique elle s'est avérée être une source d'instabilité et de conflit<sup>32</sup>. Le recul de la limite extérieure de la mer territoriale a pour effet que l'État côtier ou l'île pourraient perdre une large partie de l'étendue de leurs zones maritimes. En ce qui concerne la prise en compte des hauts-fonds découvrants pour placer un point de base, rappelons l'article 13 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 : un haut-fond découvrant peut servir de point de base lorsqu'il se situe entièrement ou partiellement dans les 12 milles de la mer territoriale. En revanche, selon la théorie de la ligne instable de détermination de la frontière ou de l'*ambulatory baseline*, ce haut-fond découvrant ne pourra plus servir de point de base pour mesurer la mer territoriale et les autres zones maritimes. Il se trouvera en effet en dehors de la mer territoriale et au-delà de sa limite extérieure car il est tantôt découvert, tantôt recouvert par la mer (ce qui fait d'ailleurs sa définition). Cela dit, en application de cette théorie, lorsqu'une ligne de base est amenée à être instable, une perte très importante sera enregistrée pour l'État côtier qui a légitimement le droit d'étendre vers le large ses espaces maritimes en plaçant le point de base sur le haut-fond découvrant.

De même, ces auteurs considèrent que le recul de la ligne de base incite les États à consacrer beaucoup d'efforts et de moyens financiers afin de préserver leur ligne de base<sup>33</sup>. En effet, l'importance de la ligne de base ne réside pas dans la ligne elle-même, mais plutôt dans la valeur des zones maritimes qu'elle crée<sup>34</sup>. En cherchant à renforcer ses points de base, le Japon, par exemple, a entrepris des travaux sur deux rochers pour qu'ils ne disparaissent pas dans la mer<sup>35</sup>. Soons et Caron ont considéré que c'est une opération qui ne sort pas du cadre légal de préservation d'une formation insulaire<sup>36</sup>. Ils ajoutent que la condition qui permet à une formation insulaire de survivre, c'est que le statut de point de base de cette dernière ne change pas.

L'application de l'interprétation de la théorie de la ligne de base mouvante affecterait la limite extérieure des zones maritimes. En

ce qui concerne les hauts-fonds découvrants et les îles en particulier qui sont utilisés pour placer des points de base, ils seraient émergés. En conséquent, la ligne de base et la limite extérieure des zones maritimes mesurée à partir de celle-ci serait déplacée en ce sens que lesdites îles ne pourraient plus générer une zone économique exclusive ni un plateau continental. Elles perdraient même leur mer territoriale si elles disparaissaient totalement<sup>37</sup>.

## **2. Les lignes de base immuables « *freezing baselines* »**

À l'exception de deux situations déterminées traitées par la Convention de 1982<sup>38</sup> et qui concernent les lignes de fermeture des deltas et de la limite extérieure du plateau continental<sup>39</sup>, la question du déplacement des lignes de base à cause de la disparition des formations sur lesquelles les points de base sont placés n'a pas fait l'objet d'analyse durant les travaux de la Conférence sur le droit de la mer.

Les dispositions qui peuvent faire allusion à la question de la fixation des coordonnées géographiques des limites des zones maritimes se trouvent dans l'article 16 de la Convention sur le droit de la mer :

« 1. Les lignes de base à partir desquelles est mesurée la largeur de la mer territoriale établies conformément aux articles 7, 9 et 10 ou les limites qui en découlent et les lignes de délimitation tracées conformément aux articles 12 et 15 sont indiquées sur des cartes marines à l'échelle appropriée pour en déterminer l'emplacement. A défaut, une liste des coordonnées géographiques de points précisant le système géodésique utilisé peut y être substituée.

2. L'État côtier donne la publicité voulue aux cartes ou listes des coordonnées géographiques et en dépose un exemplaire auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. »

L'article appelle à ce que les coordonnées géographiques des lignes de base et les limites extérieures soient indiquées sur des cartes marines ou publiées. Cette publicité auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est une étape cruciale

pour un État dans l'accomplissement de ses obligations relatives à l'établissement du système des lignes de base. Elle suppose en principe que, après la publication, ces coordonnées ne pourront pas faire l'objet de changement.

Si Caron en 1990 a appelé à repenser les lignes de base à la lumière d'une éventuelle élévation de la mer, son interprétation montre que les lignes de base des États côtiers ne doivent pas être mouvantes. Il argumente qu'il serait plus judicieux de fixer la limite de juridiction des zones maritimes à la position actuellement acceptée. Geler (*freeze*) les points de base notamment ceux situés sur les îles constituerait une stratégie d'adaptation au changement climatique importante sans avoir besoin de recourir à une préservation des lignes de base par une intervention humaine « artificielle » pour maintenir le titre sur les zones maritimes<sup>40</sup>. De ce fait, la question de la préservation physique des lignes de base ne se poserait plus car, si les limites maritimes sont gelées et les lignes de base reculent, les États côtiers ne gagneraient aucune portion additionnelle de la surface maritime. De plus, la fixation permanente des limites extérieures des zones maritimes éviterait aux États de devoir ajuster leurs cartes marines de manière permanente et leur économiserait les coûts qui y sont liés<sup>41</sup>.

En revanche, Prescott et Schofield indiquent que certains États comme le Royaume-Uni et les Pays-Bas ont adopté l'idée selon laquelle la carte marine est le seul document juridique qui définit les lignes de base. En effet, en reconnaissant que la ligne de la côte change dans le temps, la carte marine ou la liste des coordonnées géographiques des lignes de base droites tel qu'inscrites auprès du Secrétariat des Nations Unies doivent rester le document juridique de référence. Il est possible de reconnaître que l'intention derrière l'établissement des lignes de base était de créer une certaine permanence. Or, jusqu'à quelle mesure ces lignes pourraient-elles être permanentes, surtout après la disparition des points de base<sup>42</sup> ?

Certains auteurs, notamment Westerman en 1988 et Roach et Smith en 2000, défendent la conservation des lignes de base de manière définitive. Geler les lignes de base vise à ne plus permettre aux États côtiers de réviser leur lignes de base ou les modifier une fois les coordonnées actuelles notifiées auprès du bureau des Nations



Unies. Or, au cas où ces lignes de base droites seraient excessives et ne se conformeraient pas aux règles de droit de la mer, le gel des lignes de base perpétuerait ces revendications.

Qu'en est-il du plateau continental généré par les îles? Pratiquement tous les auteurs ayant traité de la question des effets du changement climatique sur les frontières maritimes ont qualifié la nature fixe des limites extérieures du plateau continental de probable et nullement obligatoire. Geler les limites du plateau continental d'une île permet de garder la limite extérieure pour qu'elle soit maintenue malgré la disparition de ladite île. En fait, il s'agit pour Soons<sup>43</sup> non pas de geler les lignes de base à partir desquelles les zones maritimes sont mesurées, mais de geler les limites extérieures des zones maritimes des États. Ces limites sont mesurées à partir des points de base qui pourraient être situés sur des formations amenées à disparaître. La question qui se pose en effet est de savoir s'il est possible de maintenir une limite extérieure sans limite intérieure. À titre d'exemple, la petite île japonaise Minami-Tori Shima (0,5 mille de territoire, 5 mètres d'élévation) générerait une zone économique exclusive et un plateau continental et même un plateau continental étendu. Or, avec la disparition de cette île sous la mer, l'île a perdu sa zone économique exclusive sans perdre son plateau continental (notifié de manière permanente selon les paragraphes 8 et 9 de l'article 76 de la Convention). En effet, la limite extérieure du plateau continental et du plateau continental étendu continue d'exister sans aucune limite intérieure.

Enfin, la méthode du gel des lignes de base est critiquée par le fait qu'elle peut s'avérer dans certains cas insuffisante et inappropriée. Or, la logique juridique milite en faveur de l'immutabilité du tracé défini, au nom tant de la stabilité juridique que de la frontière elle-même<sup>44</sup>. Elle reste une solution pratique capable de garantir un caractère stable aux prétentions étatiques. Dans ce sens, si l'on cherche à déterminer la nature des lignes de base et à opter pour une *stabilité* au niveau de ces lignes, le gel des points de base ou des limites des zones maritimes tel que déterminés au moment de leur établissement s'avère être la solution la plus adéquate. Les dispositions de l'article 76 §9 de la Convention concernant la fixation des limites du plateau continental peuvent servir à fixer et conserver les limites des autres zones maritimes par analogie.

Or, aucune technique n'est encore prévue pour mettre en œuvre ce système de gel des lignes.

## NOTES

- 1 | The Guardian. <http://www.theguardian.com/environment/2016/jan/26/sea-level-rise-from-ocean-warming-underestimated-scientists-say> (1<sup>er</sup> juillet 2016)
- 2 | R. Rayfuse, « *W(h)ither Tuvalu? International Law and Disappearing States* », *Symposium International sur les îles et les océans (version révisée du document présenté), International Symposium of Islands and Oceans, Tokyo, Japan, 22-23 January 2009*, p. 1. Pour les effets du changement climatiques sur le niveau de la mer, voir l'Atlas des océans des Nations Unies, <http://www.oceansatlas.org/servlet/CDSServlet?status=ND0xODKzLjYMTg4OCY2PWVuJjMzPW5ld3MmMzc9aW5mbw~#koinfo> (10/07/2016).
- 3 | *C'est le cas par exemple des îles États menacées de disparition, notamment Tuvalu, Kiribati, les îles Marshall les îles Malwines et autres. Voir D.D., Caron, « When Law Makes Climate change Worse: Rethinking the Law of Baselines in Light of a Rising Sea Level », Ecology Law Quarterly, 1990, n° 17, 1990, p. 621-653.*
- 4 | *Les inquiétudes se multiplient car la surface de la mer a connu une hausse de 225 centimètres entre 1993 et 2007. De ce fait, il a été scientifiquement reconnu que Vanuatu et les autres îles-États disparaîtront durant le 21<sup>e</sup> siècle. En effet, l'île pourra dans certains cas exister sur la surface de la mer, mais la vie sur ces îles deviendra très difficile voir impossible du fait de présence d'eau salée seulement plutôt que d'eau potable. H. Graßl, Climate Change and the Oceans: Basic facts and Developments, Cours de l'Académie d'été du droit de la mer et du droit maritime, Hambourg, 3 août 2009. Voir également le rapport le plus récent intitulé « Climate Change 2007 » du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) des Nations Unies et Organisation météorologique mondiale (OMM), accessible en ligne sur: [http://www.ipcc.ch/publications\\_and\\_data/publications\\_and\\_data\\_reports.htm#1](http://www.ipcc.ch/publications_and_data/publications_and_data_reports.htm#1) (10/07/2016).*
- 5 | Voir idem.
- 6 | C.H., Schofield, *The Trouble With Islands*, The University of British Columbia, Vancouver, 2009, p. 206.
- 7 | *La question qui peut être soulevée est de savoir si le réchauffement climatique et l'élévation du niveau de mer sont une partie d'un processus de vie qui continuera à s'aggraver ou s'ils sont une partie d'un cycle normal? Il s'avère que la question du réchauffement n'est pas une question nouvelle mais fait partie d'un cycle de la vie qui se renouvelle chaque millier d'années (environ chaque cent mille années). L. Mayer, Geology, Geophysics, Mapping and UNCLOS Article 76, Center for Coastal and Ocean Mapping / NOAA-UNH Joint Hydrographic Center, University of New Hampshire, États-Unis, notes de présentation Rhodes Academy of Oceans Law and Policy, Juillet 2011.*

- 8 | Qui incluent également la zone contiguë et la zone de pêche.
- 9 | C'est nous qui soulignons.
- 10 | La largeur du plateau continental est mesurée à partir des lignes de base et finit souvent naturellement aux 200 milles marins. Il peut en effet être étendu à 200 milles après la demande de l'État côtier auprès de la Commission des limites du plateau continental. Article 76 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982.
- 11 | En ce sens, D. Freestone et J. Pethick, «Sea Level Rise and Maritime Boundaries: International implications of impacts and responses», G.H. Blake (éd.), *Maritime Boundaries, World Boundaries*, vol. 5, Londres/New York, p. 73-90. Voir aussi, A.H.A., *Soons*, op. cit., p. 216-218.
- 12 | Voir J.R.V. Prescott et C.H. Schofield, *The Maritime Political Boundaries of the World*, Leiden/Boston, Martinus Nijhoff Publishers, 2005, p. 100-101.
- 13 | L'article 121 § 1 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 dispose que : « Sous réserve du paragraphe 3, la mer territoriale, la zone contiguë, la zone économique exclusive et le plateau continental d'une île sont délimités conformément aux dispositions de la Convention applicables aux autres territoires terrestres. »
- 14 | Voir A.H.A., *Soons*, op. cit., p. 217.
- 15 | En effet, comme nous avons vu plus haut, le haut-fond découvrant est pris en compte comme point de base lorsqu'il est situé totalement ou partiellement dans la mer territoriale. Et seulement lorsque que le phare ou des installations similaires y sont construits (article 13 de la Convention de 1982). Voir, C.M. Calerton, et C. Schofield, «Developments in the Technical Determination of Maritime Space: Charts, Datums, Baselines, Maritime Zones and Limits», *Maritime Briefing*, n° 3, I.B.R.U, University of Durham, Royaume-Uni, 2001, p. 38.
- 16 | 16 E. Bird et J.R.V. Prescott, «Rising Global Sea Levels and National Maritime Claims», *Marine Policy Reports*, n° 177, 177-196.
- 17 | Article 7 par. 4 de la convention de 1982.
- 18 | CIJ, arrêt, *ibid.*, Recueil 1951, p. 116.
- 19 | Pour une étude détaillée sur cette question, voir L. Dorst (*Hydrographic Service of the Royal Netherlands Navy*), «The Effects of Changing Baselines on the Limits of the Netherlands in the North Sea», 5<sup>th</sup> ABLOS Conference: Difficulties in Implementing the Provisions of UNCLOS, 15-17 October 2008. Document accessible en ligne sur le lien suivant : <http://www.gmat.unsw.edu.au/ablos/ABLOS08Folder/Session6-Paper3-Dorst.pdf> (03/10/2016).
- 20 | D.D. Caron, «When Law Makes Climate...», p. 638.
- 21 | R. Rayfuse, «W(h)ither Tuvalu? International Law and Disappearing States», *Symposium international sur les îles et les océans (version révisée du document présenté)*, *International Symposium of Islands and Oceans*, Tokyo, Japon, 22-23 janvier 2009, p. 5.

- 22 | A.H.A. Soons, «*The Effects of a Rising Sea Level On Maritime Limits and Boundaries*», *Netherlands International Law Review*, vol. n° 2, 1990, p. 222-223.
- 23 | D.D. Caron, «*When Law Makes Climate change Worse: Rethinking the Law of Baselines in Light of a Rising Sea Level*», *Ecology Law Quarterly*, n° 17, 1990, p. 635.
- 24 | L. Alexander, «*Baseline Delimitations and Maritime Boundaries*», *Virginia Journal of International Law*, vol. 23, n° 503, 1983, p. 535.
- 25 | D.D. Caron, «*When Law Makes Climate change Worse: Rethinking the Law of Baselines in Light of a Rising Sea Level*», op. cit., 1990, p. 621-653.
- 26 | C.H. Schofield, «*Against a Rising Tide: Ambulatory Baselines and Shifting Maritime Limits in the face of Sea Level Rise*», *Proceedings of the International Symposium of Islands and Oceans, Terashima, Tokyo, Ocean Policy Research Foundation, 2009*, p. 70-77.
- 27 | A.H.A. Soons, «*The Effects of a Rising Sea Level On Maritime Limits and Boundaries*», op. cit., p. 207-232.
- 28 | Traduction de l'auteur, voir L. Alexander, «*Baseline Delimitations and Maritime Boundaries*», *Virginia Journal of International Law*, vol. 23, n° 503, 1983, p. 535.
- 29 | Voir la prise en compte des hauts-fonds découvrants pour placer des points de base aux fins de la détermination de la largeur des zones maritimes, *Supra.*, p. 79.
- 30 | C.H. Schofield, «*Against a Rising Tide: Ambulatory Baselines and Shifting Maritime Limits in the face of Sea Level Rise*», *Proceedings of the International Symposium of Islands and Oceans, Terashima, Tokyo, Ocean Policy Research Foundation, 2009*, p. 74 et s.
- 31 | *Législation mexicaine, Federal Act relating to the Sea, 8 janvier 1986*, Accessible sur l'URL suivante : [http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MEX\\_1986\\_Act.pdf](http://www.un.org/Depts/los/LEGISLATIONANDTREATIES/PDFFILES/MEX_1986_Act.pdf) (05/09/2016).
- 32 | Voir D.D. Caron, *When Law Makes Climate change Worse: Rethinking the Law of Baselines in Light of a Rising Sea Level*, p. 636.
- 33 | Idem.
- 34 | D.D. Caron, «*Climate Change, Sea Level Rise and the Coming Uncertainty in Oceanic Boundaries: A Proposal to Avoid Conflict*», *Maritime Boundary Disputes, Settlement Processes, and the Law of the Sea, Seoung-Yong Hong et Jon M. Van Dyke (éd.), Brill, 2008*, p. 12-13.
- 35 | Voir Y.H. Song, «*Okinotorishima: a «Rock» or an «Island»? : Recent Maritime Boundary Controversy between Japan and Taiwan/China*», *Maritime Boundary Disputes, Settlement Processes, and the Law of the Sea, Seoung -Yong Hong and J.M. Van Dyke, Martinus Nijhoff Publishers, Leiden/ Boston, 2009*, p. 145-176.
- 36 | A.H.A. Soons, «*The Effects of a Rising Sea Level on Maritime Limits and Boundaries*», vol. 37, n° 2 *Netherlands International Law Review*, 1990, p. 222-223.

- 37| Ibid., p. 216-217.
- 38| *Article 5 de la Convention sur le droit de la mer*: «Sauf disposition contraire de la Convention, la ligne de base normale à partir de laquelle est mesurée la largeur de la mer territoriale est la laisse de basse mer le long de la côte, telle qu'elle est indiquée sur les cartes marines à grande échelle reconnues officiellement par l'Etat côtier.»
- 39| *L'article 76 § 9 souligne que les États côtiers doivent déposer au Secrétariat Général des Nations Unies les limites extérieures permanentes du plateau continental. Or, le plateau continental est déterminé par les facteurs géologiques et géomorphologiques déterminés qui ne peuvent être affectés par l'élévation du niveau de la mer. Cette permanence des coordonnées sert essentiellement à déterminer les limites du plateau continental au-delà de 200 milles marins.*
- 40| Voir également, R. Rayfuse, «W(h)ither Tuvalu?...», op. cit., p. 6.
- 41| D.D. Caron, op. cit., p. 647.
- 42| T. Palmer, «Sea Level Change and Baselines», *Proceedings of the Canadian Hydrographic Conference and National Surveyors Conference, Paper 2A-2, 2008, p. 4.*
- 43| A.H.A. Soons, «The Effects of a Rising Sea Level On Maritime Limits and Boundaries», op. cit., p. 224.
- 44| Kamto, «Sur quelques questions techniques liées à la détermination du tracé d'une frontière maritime délimitée», *l'Evolution et l'état actuel du droit international de la mer: Mélanges du droit de la mer offerts à Daniel Vignes, R.C. Raigón et G. Cataldi (dir.), Bruxelles, Bruylant, 2009, p. 492.*

# Les impacts des changements climatiques sur l'environnement marin en Méditerranée occidentale

*Bouchta El Moumni*

## **INTRODUCTION**

Les différents scénarios permettant d'explorer le futur des ressources et des usages en Méditerranée en relation avec les changements climatiques passent obligatoirement par la mise en place d'une stratégie scientifique transdisciplinaire à moyen et à long terme prenant en considération l'impact du changement global sur le milieu, les ressources et l'homme. Pour sa réussite effective, la stratégie proposée ne doit pas être liée aux échéances électorales des décideurs de l'ensemble des pays et régions impliquées, mais obéir plutôt à une méthodologie élaborée sur la base de critères et d'indicateurs de suivi et d'évaluation pouvant être modifiés ou corrigés à chaque fois qu'il sera nécessaire. Un effort considérable reste à promouvoir pour harmoniser et intégrer les connaissances provenant des différents services environnementaux marins, nationaux et internationaux. Les services œuvrent indépendamment et sans aucune coordination les uns avec les autres, même si les thèmes des actions sont parfois similaires, voire même identiques.

La mer Méditerranée, considérée comme une mer fermée ou semi-fermée (article 122 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer), est d'une importance géostratégique capitale, avec une population totale (des 21 pays riverains) de 430 millions d'habitants dont 143 millions vivent dans les régions côtières, 7 % de la population mondiale, 46 000 kilomètres de côtes, 1 % de l'océan mondial mais 10 % de la biodiversité mondiale, 32 % du tourisme mondial, 60 % de la population pauvre en eau (Guillaume B. & Comeau A. 2005). Cette importance, en plus du rôle joué par les échanges commerciaux, ses ressources vivantes et énergétiques,

la sécurité régionale etc., lui vaut d'être prise en considération et d'être une priorité dans toutes les conférences et réunions internationales, notamment la conférence (COP 22) à Marrakech en novembre 2016. L'indice de littoralisation varie d'un pays à l'autre et reste particulièrement élevé dans certains pays du sud de la Méditerranée : 1,2 en France, 3 en Syrie ou en Egypte et même 20 en Algérie ou en Libye. C'est une mer déficitaire en eau, car les eaux apportées par les fleuves et les précipitations restent faibles par rapport aux eaux évaporées. Elle est très influencée par la pollution, l'érosion côtière, la surpêche, l'augmentation des températures des eaux, l'introduction d'espèces intrusives, la bétonisation du littoral, etc. Malgré cette importance et cette particularité, la mer Méditerranée se trouve inopportunément fortement menacée par le réchauffement climatique. Les conséquences fâcheuses de ces changements affectent déjà de plus en plus la biodiversité et l'environnement méditerranéen dans sa globalité, y compris les ressources en eau, l'agriculture et la santé humaine.

La rive sud de la mer Méditerranée se caractérise par une démographie plus importante que celle de la rive nord, une population agricole en décroissance, une croissance urbaine rapide, une aquaculture qui prend de l'importance accompagnée de la croissance d'espèces intrusives et un espace littoral de plus en plus aménagé. L'urbanisation accompagnée d'une artificialisation du littoral entraîne inévitablement une transformation des sols et de leur surface, provoquant ainsi la réduction des superficies agricoles, forestières, naturelles et semi-naturelles et une modification hydrologique des bassins versants. L'impact négatif de ces transformations sur la zone littorale et l'arrière-pays se traduit par la dégradation de l'habitat, la perte de biodiversité et la transformation du paysage. Ce phénomène est appelé à se développer avec les conséquences du changement climatique, contraignant les populations des plaines et des montagnes à quitter leurs territoires de production suite aux sécheresses répétées, à la déforestation et à l'érosion des sols.

Il est nécessaire de rappeler que durant toute l'histoire de la Terre il y eut des fluctuations climatiques naturelles à tendance réchauffement ou refroidissement. A titre d'exemple, les cycles glacio-eustatiques du Pléistocène avec une période moyenne

d'environ 100 000 ans. Au vingtième siècle, des changements globaux se sont produits mais sur des périodes beaucoup plus courtes que les changements naturels. La tendance actuelle est au réchauffement et se trouve accélérée par une influence anthropique liée à l'impact des activités humaines, notamment industrielles, favorisant les émissions de gaz à effet de serre. En effet, l'un des principaux problèmes liés à l'activité humaine est l'augmentation de la concentration atmosphérique en dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>). Ces concentrations ont augmenté de près de 40 % depuis le début du développement industriel. L'une des conséquences directes de cette augmentation est la hausse des températures des mers et des océans provoquant ainsi la fonte des glaces, l'élévation du niveau marin, la stratification des masses d'eaux, l'acidification des eaux océaniques et enfin l'impact direct sur les mécanismes biogéochimiques contrôlant la circulation océanique (Calafat F.M. & Chambers D.P. 2013).

## **I. CONSTAT ET ÉTAT SYNTHÉTIQUE DES LIEUX**

L'état des lieux proposé ici prendra en considération les actions liées directement ou indirectement au changement climatique, à savoir la pollution, l'élévation du niveau marin et l'érosion côtière, la surpêche et l'aquaculture, l'introduction d'espèces exotiques, le changement climatique et la santé humaine.

### **1. Pollution et changement climatique**

Malgré la présence d'un important arsenal juridique visant la préservation et la sauvegarde de l'environnement de la mer Méditerranée (Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, 1982), cette dernière continue à être la cible d'une pollution en relation avec les activités industrielles et urbaines. On sait que 80% de la pollution organique et inorganique en zone marine littorale (au sens large du système) résulte d'apports telluriques générés par les activités humaines dans les bassins versants ; les micropolluants sont sous la forme dissoute mais souvent associés aux particules fines, ce qui est le cas de la plupart des métaux lourds. De ce fait, ils suivent la dynamique et la variabilité



des flux reliant le bassin versant au milieu marin où ils seront définitivement stockés, plus ou moins durablement, dans les prodeltas, les lagunes (Giuliani *et al.*, 2015 ; El Moumni *et al.*, 2015) et le proche littoral où ils peuvent être remobilisés et remis en suspension lors d'épisodes météorologiques (Ludwig *et al.*, 2010). Plusieurs zones appelées *hot-spot* sont détectées au niveau des embouchures des rivières principales, temporaires et canaux du pourtour de la méditerranée occidentale. Dans beaucoup de cas, malheureusement, les produits rejetés en mer n'ont reçu aucun traitement préalable. Avec l'élévation des niveaux marins, les rejets domestiques et industriels se trouveront de plus en plus bloqués en amont de leurs sources (villes et agglomérations), provoquant ainsi un dysfonctionnement des canaux d'évacuation aux conséquences fâcheuses sur le bien-être et la santé des habitants. Si la pollution par les déchets liquides reste difficile à évaluer, celle engendrée par les déchets solides peut l'être. En France par exemple, la production des déchets par an et par habitant a doublé en quarante ans, passant de 170 kg/h/an en 1960 à 374 kg/h/an en 2009 (Cheshire *et al.*, 2009). La nature des déchets rejetés en mer Méditerranée varie d'un milieu à l'autre et reste fortement liée à l'activité socio-économique à l'origine de sa production. Les gestionnaires et décideurs caractérisent la nature des déchets en fonction de l'activité comme la pêche, le tourisme, l'industrie, l'agriculture ou les activités urbaines et portuaires. La gestion des différents déchets nécessite la connaissance de la nature des déchets rejetés en mer ainsi que les mécanismes responsables de leur transport, distribution et mise en place.

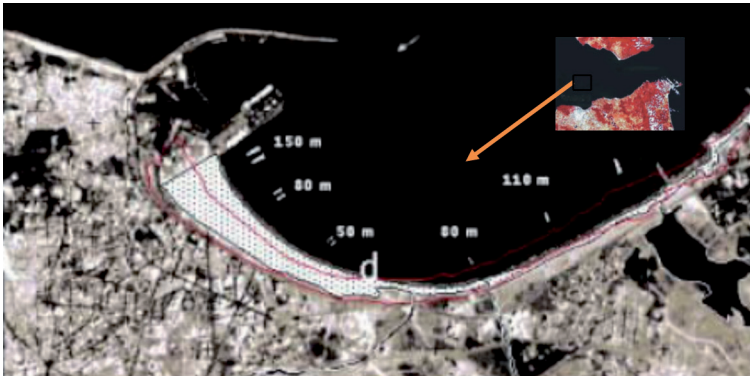
D'autres phénomènes, en relation avec les fortes chaleurs, comme c'est le cas de la malaïgue, sont présents en Méditerranée. Ces phénomènes appelés aussi « la mauvaise eau » résultent de rejets riches en matière organique. Leur accumulation se trouve favorisée par les fortes chaleurs et un calme hydrodynamique, notamment dans les lagunes, les baies et les golfes. A cette pollution s'ajoute celle engendrée par les hydrocarbures, les eaux de ballast (pouvant générer l'apparition et la prolifération d'espèces exotiques), les produits toxiques et radioactifs avec leurs conséquences sur la biodiversité et l'environnement du milieu. Les scientifiques attirent de plus en plus, l'attention sur une nouvelle forme de pollution liée aux rejets de médicaments et surtout d'antibiotiques résistants pouvant arriver jusqu'à l'homme *via* la chaîne alimentaire.

## **2. Érosion côtière, élévation du niveau marin et changement climatique**

L'érosion littorale est un phénomène fréquent en Méditerranée. C'est une dégradation mécanique se manifestant le plus souvent par un recul du trait de côte. L'érosion littorale peut résulter de phénomènes naturels et/ou de l'action de l'homme. L'impact du changement climatique vient accélérer ce phénomène au niveau du littoral méditerranéen en relation avec l'élévation du niveau de la mer. Les pressions exercées sur le littoral méditerranéen sont outrées. Elles sont liées à l'urbanisation, aux aménagements touristiques et portuaires, aux infrastructures routières et autoroutières etc. Cette pression est appelée à s'amplifier sous l'effet des changements globaux, poussant ainsi les habitants des terres intérieures à quitter leur territoire pour aller s'installer sur la bande côtière à moins de 100 kilomètres du rivage. Ce phénomène est valable aussi pour les agriculteurs qui quittent année après année les terres pour partir en ville fuyant la sécheresse, l'érosion, la diminution des récoltes et la pénurie en eau. A l'horizon 2025, les spécialistes prévoient l'installation d'environ les trois quarts de la population de la majorité des pays du sud de la Méditerranée sur la bande littorale. Ce schéma est appelé à s'aggraver pour la zone côtière méditerranéenne déjà surpeuplée avec plus de 150 millions de résidents permanents, sans la prise en considération du flux saisonnier en relation avec les activités touristiques, sachant que la Méditerranée représente la première destination touristique mondiale.

Les phénomènes d'érosion dans l'espace méditerranéen touchent 19% du littoral français, 13,5% du littoral espagnol, 27% en Grèce et 23% en Italie, etc. Le littoral de la rive sud de la Méditerranée subit également l'impact d'une forte érosion à différents degrés d'un pays à l'autre. Les données existantes sont incomplètes et fragmentaires, ce qui rend la quantification difficile à réaliser de manière claire et précise. Pour illustrer l'érosion côtière au sud de la Méditerranée, je cite l'exemple de la baie de Tanger avant sa reconversion, en cours de finalisation, pour un port de plaisance. En l'espace de quarante ans environ (1958-1996), la baie a connu un recul de 160 mètres dans sa partie orientale, compensée par une avancée de 150 m dans sa partie occidentale (fig. 1).

Figure 1. Evolution du trait de côte de la baie de Tanger entre 1958 et 1996 avec 150 m d'engraissement à l'ouest contre 160 m d'érosion et de recul à l'est de la baie (El Moumni et al., 2002)



A l'échelle du globe, les zones littorales abritent 60 % de la population mondiale et sont actuellement gravement menacées. Cette menace se trouve renforcée par le changement climatique et l'élévation du niveau de la mer (El Moumni *et al.*, 2002 ; Lenôtre *et al.*, 2007). Ainsi, 46 millions de personnes sont touchées chaque année dans le monde par ce phénomène. Les facteurs naturels participant à l'érosion côtière se trouvent influencés par les changements climatiques tels que l'augmentation de la température et l'élévation du niveau de la mer, les courants littoraux, les effets des houles et des marées (faibles en Méditerranée), la pluie et les vents. La variation irrégulière et imprévisible de ces paramètres pourra accentuer l'impact des facteurs déclenchant l'érosion dans les décennies à venir.

La problématique érosion-apports sédimentaires est d'une portée pluridisciplinaire : hydrologie, géochimie, gestion des risques, écotoxicologie, ingénierie et gestion des systèmes naturels littoraux. La régulation des débits de l'eau en amont et les sécheresses répétées liées au changement climatique ont fortement réduit dans l'espace méditerranéen les apports meubles constitutifs des littoraux et nourrissant les plages, les lagunes, les fonds infralittoraux et les prodeltas qui constituent les substrats d'une abondante faune benthique et bathypélagique. Par ailleurs, les aménagements côtiers ont totalement modifié les transits littoraux à l'origine de l'équilibre

sédimentaire. Par opposition au développement durable, la recharge artificielle des littoraux pour la protection des constructions et des infrastructures touristiques se fait au détriment d'autres milieux, y compris maritimes. L'érosion du littoral en de nombreux points du pourtour méditerranéen, la remontée du niveau marin, l'impact de la remontée des biseaux salés dans les rivières côtières et les fleuves constituent des facteurs qui sont appelés à s'amplifier avec le changement climatique.

En plus des facteurs naturels, les facteurs anthropiques matérialisés par les barrages et les aménagements fluviaux piègent de grandes quantités de sédiments dans les retenues (100 millions de tonnes de sédiments retenus par an), empêchant ainsi l'alimentation des plages et du littoral en composants détritiques et terrigènes. Même résultat pour les aménagements portuaires et les ouvrages de défense (digues, épis...) édifiés généralement pour protéger les ouvrages touristiques, urbains et diverses infrastructures. A l'échelle de l'Union européenne, 15 kilomètres-carrés de l'espace littoral sont perdus annuellement, ce qui nécessite une dépense de 3,2 milliards d'euros par an pour la protection des côtes (Lenôtre *et al.* 2007). Sur le plan hydrodynamique, les différents outils de protection contribuent à la perturbation du schéma de circulation naturelle (vagues, houles, courants et marées) ce qui entraîne une accumulation de sable dans les zones protégées par opposition aux zones ouvertes. A ceci s'ajoute bien évidemment l'extraction, souvent illicite, de sables sur les plages et/ou en mer ce qui, d'une part, rend le bilan sableux déficitaire dans les zones littorales et, d'autre part, agit négativement sur les niches et les ones de ponte permettant le renouvellement des ressources halieutiques en Méditerranée.

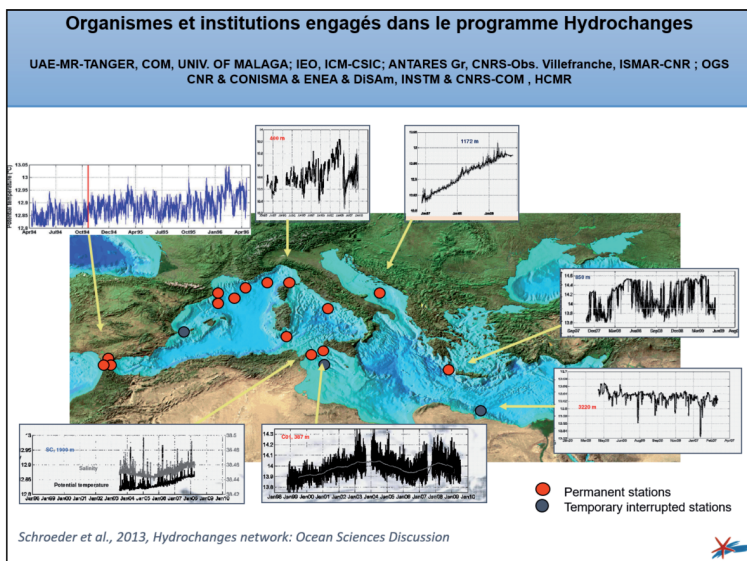
La protection du littoral méditerranéen passe obligatoirement par une coopération des équipes et des organismes sur tout le pourtour méditerranéen dans le cadre d'un réseau d'experts Nord-Nord, Nord-Sud et Sud-Sud. Le réseau de suivi et de mesures doit prendre en considération :

- le suivi des installations et leur maintenance selon un protocole et une méthodologie standardisée ;

- le suivi périodique topo-bathymétrique : profils de plage, du trait de côte, bathymétrie petit fond ;
- la caractérisation des stocks sédimentaires (prélèvements, géophysique haute résolution) ;
- le suivi des communautés végétales, notamment les posidonies ;
- le suivi des événements exceptionnels ;
- la collecte régulière de l'information météo, houle ;
- le suivi morpho-sédimentaire ;
- la mesure hydrodynamique : houle, courant, marée ;
- le suivi temporel continu par vidéo numérique ;
- etc.

L'élévation du niveau de la mer en Méditerranée, l'augmentation de la température et de la salinité des masses d'eaux superficielles font l'objet d'une étude de monitoring en réseau (Programme hydrochanges). Ce programme, piloté par la CIESM et impliquant des institutions et organismes du pourtour méditerranéen (fig. 2), a permis de mettre en évidence le suivi de l'élévation de la température sur plus de dix ans. Les résultats obtenus mettent clairement en évidence, dans pratiquement toutes les stations étudiées, une augmentation progressive de la température des eaux de surface ou de sub-surface (Schroeder K. *et al.*, 2013). Cette variation de la température et de la salinité, combinée à l'augmentation de l'acidité des eaux marines, sous l'effet de l'absorption du CO<sub>2</sub>, a des conséquences directes et indirectes sur la biodiversité, les mécanismes biogéochimiques, la circulation des masses d'eau, la stratification, les échanges d'eau à travers les détroits ainsi que sur les niches écologiques et les nurseries nécessaires au renouvellement et à la préservation du stock halieutique.

Figure 2. Résultats du programme Hydrochanges piloté par la CIESM (Schroeder et al., 2013)



### 3. Surpêche, aquaculture et changement climatique

Les zones côtières et maritimes sont des lieux où coexistent plusieurs activités ayant des intérêts pas toujours compatibles, voire même opposés. Elles abritent des plateformes portuaires de plus en plus complexes et dotées de zones industrielles, logistiques et commerciales connexes (95 % des échanges commerciaux s'effectuent par voie maritime). Le tourisme littoral ne cesse de se développer, avec la mise en place d'infrastructures d'accueil adaptées étalées sur plusieurs localités. Les ressources marines en Méditerranée (énergétiques, minérales et biologiques) prennent de plus en plus d'importance, ce qui pousse certains pays du pourtour méditerranéen à œuvrer, dans les instances internationales, pour l'extension des plateaux continentaux. Le bassin méditerranéen joue un rôle capital dans la télécommunication internationale, par les câbles sous-marins reliant pays et continents.

La pêche utilisant des pratiques comme le chalutage intensif et les filets maillants dérivants s'est développée après la fin de la

Seconde Guerre mondiale. Actuellement, avec la réduction du stock halieutique partout dans le monde et en particulier dans l'espace méditerranéen, la question se pose déjà : « les pêches vont-elles disparaître, faute de poissons ? » (Cury P., 2012 & 2013). Avec le réchauffement climatique et l'intrusion d'espèces invasives parfois prédatrices, le stock halieutique en Méditerranée se trouve menacé, avec la probabilité d'extinction de certaines espèces. Si la gestion des ressources halieutiques des pays méditerranéens appartenant à l'UE est faite par la politique commune de la pêche (PCP, 1983), inspirée de la politique agricole commune (Kalaydijan R., 2010), celle des pays du sud de la Méditerranée reste dépendante des décisions nationales de chaque pays, tout en appliquant les directives des organisations internationales relatives aux quotas de pêche sur les principales ressources commerciales comme celle de la FAO (FAO, CGPM).

De l'avis de la majorité des spécialistes de la filière, la politique de la pêche en Méditerranée doit être revue à la base et en profondeur pour une durabilité du secteur. Il faudrait instaurer de nouveaux modes d'exploitation, plus économes en énergie fossile, mieux adaptés à la préservation de la ressource halieutique en particulier et à la biodiversité en général, plus respectueux des périodes de repos biologique. Certains spécialistes se posent même la question : *pourquoi ne pas faire comme en milieu continental et développer massivement l'élevage ?* (Bœuf G., 2014).

La réponse à cette question se trouve dans l'aquaculture. Cette activité anciennement pratiquée en Egypte et en Chine il y a 4 000 ans environ, connaît de surprenantes améliorations technologiques et scientifiques permettant d'augmenter la quantité des produits et leur diversification. Les espèces consommées et issues de milieux aquatiques toutes familles confondues (huîtres, crevettes, carpes, anguilles, silures, truîtes, tilapias, esturgeons, sérioles, lousps, daurades, poissons plats, saumons, thons, etc.) dépassent de loin le nombre d'espèces consommées et issues du milieu terrestre (vache, porc, mouton, poulet, pintades, oie, etc.) (Bœuf G., 2014).

Selon la FAO, les produits de l'aquaculture (espèces animales et végétales) ont augmenté de 5 fois environ en l'espace de vingt ans

(tableau 1). Cette tendance à la croissance peut continuer avec les innovations scientifiques liées au domaine.

*Tableau 1. Productions mondiales en aquaculture en millions de tonnes (FAO, 2012)*

	1989	1995	2000	2005	2011
Animaux	12,3	24,5	33,3	47,3	63,6
Plantes	4,2	6,8	9,5	12	18

L'aquaculture est considérée comme une grande réussite par les spécialistes (tableau 1). Elle peut alléger l'activité de la pêche en Méditerranée et constituer une source alimentaire parallèle, limitant ainsi la pression liée à la pêche et permettant la régénération et la reproduction du stock halieutique. Malgré ce succès rapide, l'aquaculture doit lutter aussi pour s'adapter aux impacts des changements climatiques caractérisés par l'augmentation de la température des eaux, l'élévation du niveau de la mer, l'acidité des eaux, l'hypoxie, les pertes de diversité, les espèces invasives, les aménagements des littoraux et la pollution (y compris celle autoproduite par l'activité aquacole).

Les aménagements aquacoles combinés aux nouvelles conditions d'adaptation favorisées par l'augmentation de la température des eaux méditerranéennes et aux conséquences du transport par voie maritime sont souvent à l'origine d'espèces intrusives à travers le monde. Ce phénomène n'est pas spécifique à la Méditerranée mais couvre pratiquement tout l'océan mondial. Par exemple, l'huître creuse et la truite arc-en-ciel se trouvent actuellement dans presque tous les coins du globe, les tilapias d'origine africaine ou asiatique sont en Amérique tropicale. D'autres exemples concernent le saumon originaire de l'Atlantique que l'on trouve actuellement dans le Pacifique, au Canada ou au Chili, la coquille Saint-Jacques française au Pérou et les carpes chinoises en Europe de l'Ouest (Bœuf G., 2002).

En somme les changements climatiques auront des conséquences à la fois sur le stock halieutique naturel et sur les fermes aquacoles. La pression anthropique matérialisée par le réchauffement, l'acidification et la désoxygénation des eaux marines montre



d'ores et déjà son impact sur la réduction du volume de l'habitat favorable à de nombreux organismes pélagiques (Gros Ph. et Prouzet P., 2014).

## 5. Climat et santé humaine

La santé humaine peut être gravement affectée par les variations climatiques dans l'espace méditerranéen. La recherche a mis en évidence la relation directe entre changement climatique et maladies à transmission vectorielle, se matérialisant par la variabilité interannuelle et interdécennale du climat (Githeko *et al.*, 2001). Ces maladies se trouvent favorisées par les variations météorologiques saisonnières, la situation socio-économique, les modifications de l'environnement et la résistance aux médicaments. Il est prouvé que le paludisme se trouve rapidement influencé par d'autres impacts indirects, dont les conséquences précises restent à définir. Les variations climatiques et la dégradation de l'environnement qui en résulte constituent des facteurs de déclenchement efficaces de certaines épidémies. Les nouvelles conditions liées au changement global favorisent les facteurs de risques d'épidémie, de pandémies et de réémergence de maladies infectieuses. Il serait nécessaire de mettre l'accent, de manière pluridisciplinaire, sur les relations dynamiques entre le climat, l'environnement et la santé (Monfort P. *et al.*, 2014).

D'autres maladies et infections se trouvent liées à l'impact des antibiotiques rejetés en mer en relation avec les traitements vétérinaires et/ou les soins humains. La retransmission à l'homme de composants résistants *via* les produits de la pêche constitue un danger pour la santé humaine. L'augmentation de la température des eaux marines en Méditerranée peut rendre ces composants encore plus résistants et donc plus dangereux. Les zones méditerranéennes à forte concentration en aquaculture sont les plus menacées par l'introduction de pathogènes, virus, bactéries ou parasites favorisant ainsi les transmissions de maladies difficiles à guérir, en relation avec la résistance des germes véhiculés.

## **II. MESURES STRATÉGIQUES POUR L'ATTÉNUATION ET L'ADAPTATION**

Des propositions d'atténuation et d'adaptation au changement climatique dans l'espace méditerranéen sont proposées dans cet article, mettant l'accent sur le fait que le changement climatique influence directement la sécurité alimentaire, la disponibilité de l'eau, les impacts dévastateurs des événements extrêmes, la vulnérabilité des zones littorales, le stock halieutique et l'introduction d'espèces invasives, etc. Les conséquences directes sont l'exode rural, le conflit d'usage, la vulnérabilité et la pauvreté des populations, pouvant déboucher sur des conflits armés à différentes échelles.

Le nouvel accord USA-Chine (sommet bilatéral, septembre 2016) sur la déclaration de Paris constitue l'exemple d'une réelle politique volontariste des deux pays les plus pollueurs au monde. Reste à concrétiser ces accords et ces signatures par tous les pays engagés en mettant en place des outils et mesures d'accompagnement permettant d'appliquer les prévisions et recommandations des scientifiques et notamment celles du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), visant à limiter la poursuite de l'augmentation du réchauffement global à deux degrés au maximum. A préciser aussi que ces mesures n'auront pas, nécessairement, les mêmes effets dans tous les pays bordant le bassin méditerranéen. Les particularités régionales, sociales, économiques, culturelles... sont à prendre considération.

### **1. Les mesures proposées**

En plus des recommandations concernant la réduction progressive de l'utilisation des énergies fossiles sources de gaz à effet de serre pour atténuer l'augmentation de la température, il faudrait agir localement en impliquant directement les populations et les ONG. Parmi les mesures simples, réalistes et réalisables à prendre en considération nous notons ici :

- Renforcer la coopération régionale, nationale et internationale de tous les organismes œuvrant pour lutter contre les impacts du changement climatique dans l'espace méditerranéen et développer les aires marines protégées (AMP), notamment au sud

et à l'est de la Méditerranée, permettant aux espèces sensibles de s'adapter aux nouvelles conditions infligées par le changement climatique.

- Etablir une collaboration permanente entre gestionnaires (administration internationale, nationale, régionale ou groupes d'acteurs) et chercheurs (de manière pluridisciplinaire regroupant les sciences exactes, juridiques, économiques et sociales). Sur cette base une mixité (gestionnaires-scientifiques) peut se développer à plusieurs échelles (communes, régions et pays) pour travailler ensemble sur des cas précis et répondre aux conséquences des changements climatiques par la proposition de solutions. Des indicateurs permettant l'évaluation continue de la perturbation de l'écosystème sont à mettre en place, et des solutions réalistes et adaptées au contexte sont à proposer.
- Renforcer la coopération scientifique entre pays riverains de l'espace méditerranéen tout en faisant abstraction des conflits régionaux qui entravent le plus souvent cette coopération la rendant ainsi inefficace et improductive.
- Améliorer le statut juridique gérant la coopération scientifique pour la protection de la Méditerranée contre les conséquences climatiques, tout en encourageant les pays du sud et de l'est (malheureusement instables politiquement) à mettre en place les mesures qui s'imposent pour la préservation de l'environnement et la lutte contre les aléas climatiques.
- Œuvrer à la mise en place de zones-ateliers sur tout le pourtour méditerranéen servant d'observatoires pour échanger les bonnes pratiques et l'adoption de solutions réussies.

## **2. Conclusions et recommandations**

En conclusion, les mesures pour lutter contre les impacts du changement climatique en Méditerranée et les variations environnementales qui en découlent ne peuvent se faire qu'en convergeant les efforts de l'ensemble des acteurs et intervenants. Les propositions françaises faites par l'ANR et le Chantier MISTRALS peuvent constituer une base solide de réflexion et de coopération impliquant les pays du nord, du sud et de l'est de la Méditerranée.

Les dispositifs de suivi à long terme en matière d'environnement ne sont pas récents puisque dès 1980, la National Science Foundation créait aux Etats-Unis le réseau LTER (Long Term Ecological Research) pour soutenir le suivi de phénomènes écologiques et la dynamique de la biodiversité liée aux changements climatiques et aux usages. Depuis les années 90, le CNRS a mis en place une structure similaire à travers les zones-ateliers (observatoires régionaux). Un effort de fédération entre les divers réseaux existant en Méditerranée est en cours, à travers un SOERE : système d'observation et d'expérimentation. L'Agence nationale de la recherche française (ANR) a lancé une réflexion scientifique sur «The Grand Challenges», visant l'approfondissement des connaissances relatives au changement climatique et la dégradation des systèmes en invitant les pays du pourtour méditerranéen à s'engager sur cette voie. Elle ambitionne la mobilisation des acteurs socio-environnementaux et des services écosystémiques en encourageant l'interdisciplinarité incluant les institutions non académiques, les décideurs et le public pour le bien-être humain, pour un développement durable et la lutte contre la vulnérabilité.

A ce titre, la démarche de gouvernance des territoires littoraux, pour un développement durable dans le cadre d'une gestion intégrée des espaces et des ressources, pourrait être adoptée. En effet, la GIZC, concept né suite au sommet de Rio en 1992 et repris par les grandes instances internationales, prend en compte les enjeux terrestres et marins. La Convention de Barcelone prévoit de généraliser sa mise en œuvre par les Etats riverains de la Méditerranée.

Ayant participé aux groupes d'experts de l'ANR pour l'élaboration d'une réflexion pratique pour répondre, au moins partiellement, à l'impact du changement climatique, l'idée de zone-atelier a été retenue. Elle consiste à choisir une région cohérente, en termes de système couplé bassin versant – lagune – zone humide – littoral/côtier. Identifier ensuite des paramètres pertinents sur le long terme à suivre sur les plans bio-physiques et socio-économiques. Développer des techniques innovantes sur la gestion de l'eau en mettant l'accent sur le transfert des savoirs vers les politiques publiques et la sensibilisation, voire l'éducation et la formation des professionnels.

Pour les pays du Sud, plus vulnérables que ceux du Nord à l'impact des changements climatiques, le Maroc, cité comme exemple par les instances internationales, a développé des outils et un arsenal juridique nécessaires pour se préparer et minimiser les impacts des changements globaux. D'autres mesures sont à entreprendre prochainement. Actuellement, le Maroc a pu mettre en place, à l'image de beaucoup de pays de la rive Nord, des mesures telles que :

- les lois relatives aux énergies renouvelables et à l'efficacité énergétique ;
- la loi sur l'eau et la stratégie de l'eau ;
- la loi du littoral ;
- les grands chantiers de développement et les programmes énergétiques et environnementaux : MASEN, IRESN, SIE, ADEREE, 4CMaroc, Plan national climat, Plan national vert, Plan Maroc vert, Plan national de lutte contre la désertification, Plan national de reboisement, Adaptation de la politique aux changements climatiques, etc.

Plusieurs zones-ateliers couvrant pratiquement l'ensemble du bassin méditerranéen ont été proposées. Côté Maroc-Méditerranée, le littoral de la région Tanger-Tétouan-Al Hoceima a été proposé et retenu. Cet atelier peut constituer une zone-clef du sud de la Méditerranée : par sa situation géostratégique bordant le détroit de Gibraltar, en tant que zone-charnière entre l'Atlantique et la Méditerranée, d'une part, et sa proximité avec l'Europe et la porte de l'Afrique, d'autre part.

Cette zone-atelier connaît un développement socio-économique sans précédent avec la mise en place d'infrastructures de grande envergure (routières, autoroutières, ferroviaires, portuaires, aéroportuaires et industrielles) et est appelée à se développer davantage tout en aspirant à être l'exemple méditerranéen de conciliation entre développement socio-économique, préservation de l'environnement et lutte contre le changement climatique.

## RÉFÉRENCES BIBLIOGRAPHIQUES

- Bœuf G. (2014), *Océan, biodiversité et ressources*, Collection Mer et Océan. Vulnérabilité du système océanique. Sous la direction de Monaco A. et Prouzet P. ISTE Editions.
- Calafat F.M, Chambers D.P. (2013), Quantifying recent acceleration in sea level unrelated to internal climate variability, *Geophysical Research Letters*, 40, p. 3661-3666.
- Cheshire A.C., Adler E., Barbière J., Cohen Y., Evans S., Jarayabhand S., Jeftic L., Jung R.T., Kinsey S., Kusui E.T., Lavine I., Manyara P., Oosterbaan L., Preira M.A., Sheavly S., Tkalin A., Varadarajan S., Wenneker B., Westphalen G. (2009), «UNEP/IOC. Guidelines on survey and Monitoring of Marine Litter», *UNEP Regional Seas Reports and Studies*, n° 186, IOC 41.
- Cury P. (2012), *Une mer sans poissons? Vers des pêches lentes, l'Homme peut-il s'adapter à lui-même?*, p. 101-105, Quae Editions, Versailles.
- Cury P., Pauly D. (2013), *Mange tes méduses !*, Odile Jacob, Paris.
- El Moumni B., El Arrim A., Maâtouk M., El Hatimi I., Wahbi M. et Tribak A. (2012), «Erosion de la baie de Tanger. Monographie CIESM. Erosion littorale en Méditerranée occidentale», Tanger, 18-21 septembre 2002. [http://ciesm.org/online/monographs/18/WM\\_18\\_43\\_47.pdf](http://ciesm.org/online/monographs/18/WM_18_43_47.pdf)
- El Moumni B., Giluani S., Bellucci L.G., Piazza R., Paolo F.P., Bengara L., Vecchiato M. Romano S., Zambon S. & Frignani M. (2015), «Study of Coastal Environments in the North of Morocco», Twelfth International Conference on the Mediterranean Coastal Environment – MEDCOAST. Varna – Bulgaria, 2015 ([www.scopus.com](http://www.scopus.com)).
- FAO, CGPM : Commission générale des pêches pour la Méditerranée (2014), Rapport de la trente-huitième session. Siège de la FAO, Rome, 19-24 mai, 2014.
- FAO, Fishery Statistics Yearbook, FAO, 2012.
- Giuliani S., Piazza R., El Moumni B., Polo F.P., Vecchiato M., Romano S., Zambon S., Frignani M., Bellucci L.G. (2015), «Recognizing different impacts of human and natural sources on the spatial

- distribution and temporal trends of PAHs and PCBs (including PCB-11) in sediments of the Nador lagoon (Morocco)» *Science of the Total Environment*, DOI: 10.1016/j.scitotenv.2015.04.057, EID: 2-s2.0-8492890155.
- Gros Ph. et Prouzet P. (2014), *Impact du changement global sur la dynamique des ressources vivantes exploitées*. Collection Mer et Océan. Sous la direction de Monaco A. et Prouzet P. ISTE Editions.
- Guillaume B. & Comeau A. (2005), *Méditerranée : les perspectives du Plan Bleu sur l'environnement et le développement*, Sous la direction de 432 p. Editions de l'Aube (Le Moulin du Château, 84240 La Tour d'Aigues, France).
- Kalaydijan R., (dir.) (2010), *Ifremer. Données économiques maritimes françaises 2009*, Editions Quae, Versailles.
- Lenôtre N., El Moumni B., Partagrecò L. et Silenzi S. (2007), Colloque Euro-Méditerranée, Atelier 2 (Aménagement et Risques Naturels), Toulon 20-21 novembre 2007.
- Ludwig, W., A. F. Bouwman, E. Dumont, and F. Lespinas (2010), *Water and nutrient fluxes from major Mediterranean and Black Sea rivers: Past and future trends and their implications for the basin-scale budgets*, Global Biogeochem.
- Monfort P., Morand S. et Lafaye M. (2014), *Risques microbiologiques côtiers et système de surveillance. Risques côtiers et adaptations des sociétés*. Collection Mer et Océan. Sous la direction de Monaco A. et Prouzet P. ISTE Editions.
- Schroeder K., Millot C., Bengara L., Ben Ismail S., Bensi M., Borghini M., Budillon G., Cardin V., Coppola L., Curtil C., Drago A., El Moumni B., Font J., Fuda J.L., García-Lafuente J., Gasparini G. P., Kontoyiannis H., Lefevre D., Puig P., Raimbault P., Rougier G., Salat J., Sammari C., Sánchez Garrido J.C., Sanchez-Roman A., Sparnocchia S., Tamburini C., Taupier-Letage I., Theocharis A., Vargas-Yáñez M. and Vetrano A. (2013), Long-term monitoring program of the hydrological variability in the Mediterranean Sea: a first overview of the HYDROCHANGES network. *Ocean Sci. Discuss.*, Vol. 9, 1741-1812 (2012). Doi: 10.5194/osd-9-1741-2012. [www.ocean-sci-discuss.net/9/1741/2012/](http://www.ocean-sci-discuss.net/9/1741/2012/).

# Sécurité privée et lutte contre la piraterie maritime : l'exemple de la loi française de protection privée des navires

*Meriem Agrebi*

## RÉSUMÉ

Accélérée par l'accroissement de l'activité de piraterie et de vol à main armée et répondant aux pressions du secteur du Shipping, l'adoption de la loi française relative à la protection privée des navires s'inscrit dans un contexte général de prise en compte et de changement de perception vis-à-vis du recours à la sécurité privée pour des missions traditionnellement dévolues à l'autorité publique. Elle permet aux bâtiments battant pavillon français de bénéficier des services d'entreprises privés de protection armée afin de garantir – dans des zones géographiques à haut risque – la sécurité des personnes embarquées sur le navire, l'équipage, les passagers ainsi que des biens transportés, contre ce qui est qualifié par le texte de « menaces extérieures ». En s'inscrivant dans le sillon des recommandations de l'OMI, la loi de juillet 2014 tente de couvrir les différents aspects problématiques de l'exercice de cette activité en posant les conditions de son exercice et en délimitant de manière stricte les modalités de son exécution. Il s'agit en effet d'une activité privée distincte de l'activité de police, dont les modalités d'accès et d'exercice sont réglementées à l'instar des autres activités de sécurité privée autorisées et encadrées par le droit français. Bien qu'elle laisse pendantes certaines questions telles que celles relatives à l'emploi de la force létale, au passage des gardes armés dans les eaux territoriales d'Etats tiers – qu'il conviendra de jauger sur une base casuistique – elle encadre la majorité des aspects, rappelle l'autorité générale du capitaine à bord du navire à protéger et prévoit des contrôles à effectuer par l'autorité publique qui visent à assurer le respect par les entreprises et leurs personnels du cadre d'exercice de l'activité. Partant, ce dispositif normatif bien verrouillé envisage plusieurs sanctions et permet d'engager la responsabilité des différents acteurs,



répondant ainsi aux impératifs d'encadrement strict d'une telle activité face aux dépassements dont elle peut faire l'objet.

\*\*\*

Le 1<sup>er</sup> juillet 2014, la République française a adopté la loi n° 2014-742 relative à la protection privée des navires, permettant ainsi aux bâtiments battant pavillon français de bénéficier de services privés de protection armée. Elle fut complétée six mois plus tard par les décrets d'application et un arrêté du Premier ministre adoptés le 28 novembre 2014 auxquels s'est finalement ajouté le dernier arrêté du 20 janvier 2015 pour clore le dispositif normatif<sup>1</sup>. L'introduction d'un tel projet de loi a répondu aux longs débats antérieurs ayant souligné la nécessité d'apporter une réponse législative rapide et adaptée aux armateurs français afin de faire face à la menace croissante que représente la piraterie maritime. Elle vise ainsi, selon les termes du gouvernement, « à garantir la sécurité des navires confrontés au risque d'attaques de pirates sur certaines mers du globe<sup>2</sup> ».

Bien qu'identifiée dans le livre blanc de 2013 comme une nouvelle menace asymétrique amplifiée par la mondialisation<sup>3</sup>, la piraterie constitue une « atteinte immémoriale à « l'innocence<sup>4</sup> » » de la navigation et au principe cardinal de la liberté des mers. Elle présente d'emblée la plus vieille exception coutumière débouchant sur un régime juridique qui « constitue le modèle le plus abouti de dérogation à la règle de la compétence du pavillon<sup>5</sup> » et qui donne lieu à des pouvoirs de répression plus étendus. L'existence d'une définition<sup>6</sup> et d'un régime dérogatoire applicable à l'acte de piraterie ne constitue cependant pas en soi une garantie adéquate pour faire face à la menace actuelle qui sévit aux larges de l'Afrique de l'Est, du golfe de Guinée, dans l'Asie du Sud-Est et en mer des Caraïbes. Le cadre de la lutte contre la piraterie contemporaine fut ainsi marqué par la recherche constante de solutions juridiques et pratiques. A ce propos, la sécurité privée a été introduite dans le contexte de la lutte contre la piraterie maritime comme faisant partie d'une réponse globale à cette menace, complétant – sans les remplacer – les dispositifs existants. Illustrées par les chiffres du Bureau maritime international<sup>7</sup>, la recrudescence du brigandage sur mer et son inquiétante réalité ont dès lors appelé la mise en œuvre

d'une approche holistique impliquant divers acteurs. Elle se traduit ainsi par la sécurisation des routes commerciales, l'appréhension et le jugement effectif des présumés pirates ainsi que la reconstruction et le développement des capacités des Etats riverains des foyers endémiques de la piraterie et du vol à main armée. Sur le plan opérationnel, l'existence et le déploiement de diverses missions militaires nationales et multinationales patrouillant dans la Corne de l'Afrique<sup>8</sup> s'articulent avec plusieurs mesures défensives de protection des navires incluant l'auto-défense<sup>9</sup>, l'embarquement d'officiers de la marine nationale titulaires de prérogatives de puissance publique<sup>10</sup> et enfin plus récemment l'accroissement du recours aux gardes armés privés<sup>11</sup>. Même si la préférence de l'industrie et des différents acteurs va sans conteste aux équipes embarquées de la marine nationale, il reste évident que la solution militaire souffre toutefois des baisses des moyens actuels et des budgets alloués à la défense, se heurtant ainsi à l'impossibilité de fournir une protection personnalisée à tous les navires marchands. Par ailleurs, en France, un nombre peu élevé de fusiliers de la marine nationale est mobilisé à cet effet, ne pouvant pas répondre aux besoins des armateurs et laissant pendante plus du tiers des demandes de protection<sup>12</sup>.

Le recours à la protection privée armée présente ainsi des avantages de flexibilité avec des délais de déploiement très courts<sup>13</sup>, d'efficacité avec un risque sécuritaire extrêmement faible et, enfin, de rentabilité avec des coûts moindres<sup>14</sup>. Cependant, la question ne s'est insérée dans le débat public qu'avec une grande précaution, car parmi d'autres risques et abus, l'escalade potentielle de la violence suite à l'éventuel usage de la force armée a nourri les réticences des différents protagonistes de la lutte contre la piraterie maritime<sup>15</sup>. En outre, hormis les problèmes pratiques que peut soulever l'intervention des gardes armés et qui appelleraient un encadrement strict, se pose également la question du monopole de la force légitime et de la souveraineté de l'Etat, renvoyant ainsi au noyau même de la puissance publique<sup>16</sup>. Dans un premier temps, le recours à la protection privée des navires ne fut par conséquent ni recommandé ni encouragé<sup>17</sup>.

En France, plus particulièrement, le sujet des entreprises privées de protection en milieu maritime fait débat depuis plusieurs années<sup>18</sup>,

et avant que leurs positions n'évoluent, tant le gouvernement que les armateurs de France partageaient avec d'autres acteurs une réticence certaine quant à la privatisation de la protection des navires. S'apparentant pour les seconds à des « milices armées<sup>19</sup> », elles se posent pour l'Etat français en termes régaliens. La question se heurte en effet à la vision très restrictive de la République française quant au monopole de l'exercice des prérogatives de puissance publique et qui s'oppose à l'approche et à la culture anglo-saxonnes s'accommodant plus aisément de l'externalisation au secteur privé<sup>20</sup>.

Le malaise vis-à-vis de l'activité privée de protection des navires se retrouve d'ailleurs dès le niveau de la dénomination<sup>21</sup>. Bien que cette activité ne cache pas sa filiation conceptuelle avec les « sociétés ou compagnies militaires et de sécurité privées<sup>22</sup> » agissant dans le cadre de conflits armés, il fut convenu en France de faire référence de manière plus spécifique dans le milieu maritime aux « entreprises privées de protection des navires » (EPPPN) ou (E3PN)<sup>23</sup>. Elles sont ainsi à distinguer – d'un point de vue sémantique mais non sur le fond – des « sociétés militaires privées » qui sont définies dans le livre blanc de la Défense de 2008 comme étant des « organisme(s) civil(s) privé(s) impliqué(s) dans le cadre d'opérations militaires dans la fourniture d'aide, de conseil et d'appui militaire et offrant des prestations traditionnellement assurées par les forces armées nationales<sup>24</sup> ». Cette appellation particulière fut introduite par le Secrétariat général de la Défense et de la sécurité nationale (SGDSN) ayant coordonné les travaux de rédaction du projet de loi, et elle apparaît dans le rapport sur la compétitivité des entreprises de transport et services maritimes français préparé par le député Arnaud Leroy<sup>25</sup>. Ces « entreprises privées de protection des navires » constituent alors le pan maritime de ce que le SGDSN a désigné sous la dénomination d'« entreprises de services de sécurité et de défense » (ESSD)<sup>26</sup>.

L'adoption de la loi française s'inscrit par ailleurs dans un contexte général de changement de perception vis-à-vis du recours à la sécurité privée pour des missions traditionnellement dévolues à l'autorité publique, accéléré par l'accroissement de l'activité de piraterie et de vol à main armée en Afrique de l'Est<sup>27</sup>. L'acceptation d'une nouvelle approche s'est accompagnée dans la pratique par

une vague générale d'autorisations étatiques s'accompagnant d'une volonté de réglementation au niveau national et international, notamment au sein de l'OMI, dont la position a largement évolué pendant la dernière décennie<sup>28</sup>. La réserve française s'est ainsi rapidement mue en une volonté d'autoriser et d'encadrer l'activité de protection privée des navires. Au-delà de l'aspect sécuritaire avéré, il s'agissait alors pour le législateur de répondre, d'un côté, aux pressions des armateurs, de l'autre, aux exigences de la compétition en matière de transport et de services maritimes. Les principaux concurrents européens de la France en matière de Shipping – à savoir l'Allemagne, le Royaume-Uni, la Grèce, le Danemark et la Belgique – ont par ailleurs légiféré ou réglementé l'activité, permettant aux navires battant même pavillon qu'eux de bénéficier d'une protection armée et constituant de ce fait une menace supplémentaire à l'attractivité du pavillon français.

Cette question de la protection privée des navires se trouve ainsi à la charnière du droit international, des pratiques managériales et des exigences commerciales et rejoint, en droit interne, la question de l'organisation des activités privées de sécurité. L'encadrement de cette profession particulière pose la délicate question de l'intervention, avec un recours éventuel à la force armée, dans un cadre interdisant la délégation de prérogatives de puissance publique. La possession et le transport d'armes dans des zones de souveraineté introduit de surcroît des problèmes de responsabilité dans un contexte dévolu normalement à l'Etat et non à des acteurs privés. La loi de juillet 2014 tente ainsi de couvrir ces différents aspects en posant les conditions de l'exercice de l'activité privée de protection des navires (I) tout en délimitant de manière stricte les modalités de l'exécution de cette activité (II).

## **I. L'IDENTIFICATION ET LES CONDITIONS D'EXERCICE DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES**

Bien que la sécurité privée constitue « une composante à part entière de la politique publique de sécurité<sup>29</sup> », l'activité de protection privée des navires, qui fait l'objet d'un contrat passé entre l'armateur et l'entreprise<sup>30</sup>, se situe « à la périphérie de ce qui fait l'essence du régalien<sup>31</sup> ». Elle reste une activité privée distincte de l'activité de

police (A), dont les modalités d'accès et d'exercice sont strictement réglementées (B).

### **A. Une activité privée de protection distincte de l'activité de police**

L'activité relevant du champ d'application de la loi française est seulement relative à la protection et non celle participant au maintien ou au rétablissement de l'ordre. Elle a pour fin de garantir la sécurité des personnes embarquées sur le navire, équipages et passagers, ainsi que la protection des biens transportés contre ce qui est qualifié par le texte de « menaces extérieures<sup>32</sup> ». Elle est exercée exclusivement par des entreprises privées – et non des agents publics embarqués ou en escorte<sup>33</sup> – à bord des navires battant pavillon français.

L'activité de police en droit français est celle qui relève obligatoirement de la compétence de l'autorité publique et ne peut, à ce propos, être déléguée ni par habilitation unilatérale ni par voie contractuelle à un partenaire privé<sup>34</sup>. Depuis plusieurs années, la jurisprudence a cependant distingué l'activité participant à la garantie de la sécurité de celle permettant directement le maintien de l'ordre. Si pour la garantie de l'ordre public, l'activité de protection et celle de maintien de l'ordre sont la plupart du temps deux activités concomitantes et complémentaires, elles peuvent être finalement des activités indépendantes, et seule l'activité de protection, en France, peut se voir exercée par une entreprise privée<sup>35</sup>. D'un point de vue matériel, plusieurs activités de sécurité privée – convoyage de fonds, gardiennage, filtrage de bagages, etc. – se sont vu encadrées par le droit, et elles représentent aujourd'hui un secteur économique particulier qui concourt lui-même, selon les termes du législateur, à la sécurité publique<sup>36</sup>. La question de la sécurité de la navigation en mer recoupe quant à elle, plus particulièrement, tant les obligations des États, dans la garantie de la sécurité internationale, que la nécessité d'une lutte contre l'activité de piraterie, et elle soulève la question de l'analyse comparée des pratiques et des législations en matière de délégation d'activité de police. En la matière, à l'exception d'une particularité du droit étatsunien qui pourrait être considérée comme

ravivant la logique et l'activité révolue de la course<sup>37</sup>, la pratique étatique démontre au contraire que la délégation des activités de police en mer au secteur privé n'est généralement pas admise. À ce sujet, la loi française, qui exclut explicitement toute délégation de prérogative de la puissance publique<sup>38</sup>, vise à distinguer l'activité de protection des activités de police, de maintien et de rétablissement de l'ordre public, des contrôles douaniers, de la protection des frontières et, plus globalement, de toute activité de défense que devrait normalement assumer et assurer une autorité publique. Afin de ne pas entretenir de confusion, les agents privés qui exercent l'activité de protection des navires doivent d'ailleurs être physiquement identifiables et distincts, de par leurs tenues, des agents relevant de la force publique<sup>39</sup>. Par ailleurs, la distinction de cette activité de l'activité de police se double de son caractère purement privé qui transparaît également à travers le principe de spécialisation, où les agents « ne peuvent exercer aucune prestation sans rapport avec la protection des personnes ou des biens ou avec les conséquences directes qui en découlent<sup>40</sup> », et l'exercice de cette activité est alors « exclusif de toute autre activité (...) à l'exception du conseil et de la formation en matière de sûreté maritime<sup>41</sup> ».

Il en découle que l'activité privée de protection des navires, se distinguant donc de toute activité régaliennne, exclut tout exercice de prérogative de puissance publique, notamment la visite et la perquisition des navires tiers en haute mer ainsi que leur saisie, qui demeurent du ressort de l'Etat et non des personnes privées<sup>42</sup>. En effet, ces prérogatives étatiques ne peuvent être exercées que par des navires ou aéronefs de guerre et autres bâtiments d'Etat affectés à un service public non commercial<sup>43</sup>. D'ailleurs, en cas de saisie arbitraire, l'Etat l'ayant effectuée sans motif suffisant peut être tenu responsable pour les pertes et dommages causés de ce fait<sup>44</sup>. Il demeure toutefois clair qu'une saisie postérieure d'un navire, effectuée en réponse à une attaque du navire protégé par un navire pirate, relèverait plutôt de l'exercice du droit de légitime défense et ne constituerait alors par une saisie au sens de l'article 105 de la CNUDM<sup>45</sup>. Cette saisie subséquente par le navire privé embarquant les gardes armés semble ainsi relever du cadre des pouvoirs permis dans l'exercice de la légitime défense qui ne s'arrêtent pas à la protection de soi mais s'étend également à celle d'autrui, des biens et des personnes à bord du navire à protéger, ainsi que, de manière plus large, à celle de la neutralisation du danger.

Quoique l'exclusion de ces prérogatives étatiques soit aisée à déduire de la mention explicite dans le texte de loi, cette dernière pose toutefois la question plus générale de ce que peut recouvrir l'activité de protection. A cet effet, la loi autorise l'usage d'une force vouée à garantir la sécurité des biens et des personnes, qui doit être distinguée de toute activité régaliennne et ne s'appliquer que dans le cadre des articles 122-5, 122-6 et 122-7 du code pénal relatifs à la légitime défense<sup>46</sup>. Ainsi les agents ne pourront en vertu de la présente loi recourir à la force armée que dans le contexte d'une agression réelle, actuelle et injuste. Si de prime abord ce choix législatif semble aisé à mettre en œuvre, cette loi n'est pas sans poser deux types de difficulté. En premier lieu, aux subtilités qui découlent sur la terre ferme de l'application de la notion connue en droit pénal de légitime défense s'ajoutent les complexités de sa mise en œuvre en mer et le chevauchement de plusieurs législations nationales potentiellement applicables en cas d'incident. Ensuite, cette règle doit s'apprécier conjointement avec celle réaffirmant l'autorité traditionnelle du capitaine du navire protégé et mettant les gardes armés sous son contrôle<sup>47</sup>. L'usage de la force armée devrait être gouverné très clairement par des règles d'engagement convenues au préalable entre l'armateur et la compagnie privée dont le personnel est à placer sous l'autorité du capitaine<sup>48</sup>. Quoiqu'il en soit et que l'usage de la force par un garde armé, tel que prévu par la loi française, relève de la légitime défense ou de l'exécution de l'ordre du capitaine, il convient de rappeler qu'il doit s'exercer dans le respect du cadre international rappelé dans les recommandations de l'OMI<sup>49</sup> et par celui de la jurisprudence internationale<sup>50</sup>. Bien que la législation française du 1<sup>er</sup> juillet 2014 n'ait pas précisé davantage ce point relatif à l'usage de la force armée, la coercition ne doit s'employer qu'après épuisement de tous les moyens préalables généralement admis, tels que l'émission de signaux sonores ou visuels et l'usage d'autres mesures y compris des tirs de sommation<sup>51</sup>. De surcroît, la force doit être inévitable et ne pas dépasser ce qui est raisonnable et nécessaire dans les circonstances de l'espèce<sup>52</sup>. Mais au-delà, l'usage de la coercition peut aussi poser la question incidente de savoir si le recours à la force armée peut être justifié pour la simple protection d'un bien nonobstant sa valeur, dans le cas, quoiqu'hypothétique, où l'attaque pirate ne mettrait pas en danger la vie de l'équipage ou les personnes à bord du navire. Cette interrogation présente d'autant plus un intérêt particulier qu'au cours de plusieurs

attaques le dévolu des assaillants est porté sur les marchandises et les cargaisons, dont la simple acquisition par les pirates pourrait épargner la vie des personnes à bord. Il demeure clair pourtant que les deux dimensions sont imbriquées et qu'il serait difficile de tracer une limite entre une attaque pirate qui porte atteinte à la sécurité des personnes et celle relative uniquement aux biens.

D'un autre côté, outre l'usage direct de la force armée, et toujours pour garantir la sécurité du navire, des biens et des personnes à son bord, la législation française autorise la consignation à bord dans un lieu fermé de personnes constituant une menace et ce pour la durée strictement nécessaire et avec l'accord préalable du procureur de la République<sup>53</sup>. Ce pouvoir relève également du pouvoir général du capitaine agissant en tant qu'officier de police judiciaire à bord du navire et s'exerce ainsi sous son autorité et son contrôle<sup>54</sup>. Les personnes consignées peuvent être demeurées embarquées ou avoir été recueillies à la suite d'un assaut ou d'une attaque, tel que c'est généralement le cas en matière de piraterie maritime<sup>55</sup>. À ce sujet, le droit français ne s'écarte pas dans le cadre de l'activité de protection privée des navires des pratiques antérieurement autorisées, notamment en matière disciplinaire et pénale, et fait écho à d'autres législations étrangères<sup>56</sup>. Il convient enfin de noter que la consignation et les autres prérogatives du capitaine, qui s'effectuent tout naturellement dans le cadre des dispositions pertinentes du droit français, ne doivent pas non plus porter atteinte aux droits et aux garanties issues de la Convention EDH<sup>57</sup>.

En définitive, l'activité de protection prévue par la loi française est donc différente d'activités régaliennes ainsi que de toute évidence de l'attaque ou de la commission de délits ou d'infractions. Elle contribue d'abord, de manière dissuasive mais non agressive ou coercitive, à la protection des biens et des personnes, excepté en cas de menace ou de danger imminent où elle permet une opération de défense nécessaire et proportionnée accomplie sous l'autorité du capitaine du navire ; c'est-à-dire un recours à la force strictement gradué, non démesuré et contrôlé. De ce fait, si l'esprit de la loi s'inscrit dans une démarche de lutte contre la piraterie<sup>58</sup> l'identification des actes justifiant l'intervention s'effectue toujours à partir de l'activité de protection et non en raison de la nature



même d'une éventuelle agression. Bien que tous les débats législatifs ayant précédé l'adoption de la loi fassent référence à la lutte contre la piraterie maritime, la législation française ne se réfère pas explicitement à cette menace mais se donne un champ d'application plus large s'étendant à ce que le texte appelle des menaces extérieures ; ce qui diffère de l'approche d'autres instruments nationaux qui prévoient explicitement la lutte contre la piraterie maritime<sup>59</sup>. Le champ d'application de la loi est donc matériellement plus large, et il dépasse, théoriquement, la question de la lutte contre la piraterie pour garantir la protection des biens et des personnes contre tous les types d'acte, peu importe leur qualification juridique, du moment où ceux-ci présentent une menace<sup>60</sup>. Ces actes peuvent être des actes de terrorisme, des détournements, des entraves ou toute atteinte ayant une motivation politique<sup>61</sup>. Toutefois, il demeure important que l'activité de protection des navires – impliquant l'usage d'armes à bord de bâtiments français et pouvant déboucher sur des abus – soit étroitement délimitée et qu'elle ne doive en aucun cas voir son champ s'étendre. Elle reste en effet matériellement restreinte et strictement encadrée, dès la phase initiale d'accès à la profession.

## **B. Un accès réglementé à la profession**

Dans un contexte de recherche d'équilibre entre la nécessité de recourir à des entreprises de sécurité privée, pour maintes raisons y compris budgétaires, et le besoin de l'Etat de préserver son monopole régalien de la contrainte, de la garantie de la moralité et de la compétence des personnes associées aux missions de sécurité paraît nécessaire. L'accès à l'activité privée de protection des navires fait ainsi l'objet d'un encadrement très strict où l'on voit « réapparaître la marque et le contrôle de l'Etat<sup>62</sup> ». Cette réglementation de l'accès à la profession concerne tant les entreprises privées (1) que leurs personnels et dirigeants (2).

### **1. L'autorisation et la certification des entreprises**

Si les navires battant pavillon français sont autorisés à embarquer uniquement des équipes de protection ayant accompli toutes les

formalités prévues par la loi dans l'hexagone, les entreprises françaises sont pourtant, quant à elles, vouées à s'ouvrir sur un marché extérieur plus étendu et peuvent être recrutées par un Etat tiers pour protéger un navire battant pavillon étranger. Bien que les circulaires de l'OMI – qui ne sont pas obligatoires et qui ont été élaborées dans le cadre d'une réflexion sur l'encadrement de cette industrie – ne constituent pas per se des standards de certification, elles fournissent cependant un minimum de recommandations quant aux compétences et aux aptitudes à attendre d'une entreprise professionnelle<sup>63</sup>.

A ce propos, en prévoyant des règles strictes garantissant la qualité des entreprises, la législation française se conforme aux réglementations internationales. A l'instar des sociétés privées de sécurité agissant sur le territoire national, les entreprises offrant une protection aux navires français ne peuvent en effet exercer leur activité qu'après l'obtention d'une autorisation par le Conseil national des activités privées de sécurité (ci-après le CNAPS)<sup>64</sup>. Il s'agit d'une structure créée en 2011 qui sert pour les agréments et les contrôles des entreprises de sécurité privées agissant sur le territoire national. Elle constitue ainsi une instance de choix pour l'encadrement de l'activité des entreprises de protection privée à bord des navires<sup>65</sup>. Pendant longtemps, l'autorisation des sociétés privées a relevé des préfetures, mais la loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure (la LOPPSI)<sup>66</sup> a transféré cette prérogative au CNAPS par l'intermédiaire de ses relais régionaux. Fonctionnant depuis le mois de janvier 2012, le CNAPS exerce à présent un rôle central et fait figure *de facto* d'un ordre professionnel pour les sociétés privées de protection<sup>67</sup>.

L'exigence d'une autorisation préalable délivrée par le CNAPS, soumettant les entreprises à un régime qui déroge au droit commun des sociétés<sup>68</sup>, devrait ainsi permettre de constituer une garantie d'aptitude, de moralité et de compétence des entreprises tant sur le plan national qu'en ce qui concerne le marché international. Au-delà des conditions requises pour toutes les sociétés privées de sécurité, l'autorisation d'exercice des entreprises maritimes est surtout soumise à une procédure sérieuse de certification, dont les normes

et référentiels applicables ainsi que les modalités de désignation des organismes certificateurs sont précisés par décret<sup>69</sup>.

Ces normes et référentiels incluent certaines procédures relatives à la gestion de l'opération par l'entreprise, l'évaluation des risques auxquels le navire est exposé et des besoins en matière de sûreté, la détermination de la conduite à suivre en cas d'usage de la force armée, le signalement des incidents au cours desquels des armes à feu ont été employées, la sélection des agents et la vérification de leur aptitude à exercer l'activité de protection des navires ainsi que la vérification de l'acquisition et l'évaluation régulière des connaissances requises<sup>70</sup>. Les entreprises sont ainsi certifiées selon la norme ISO 28000 (guide d'application ISO-PAS 28007) qui constitue la seule norme qui existe aujourd'hui concernant la protection privée des navires et qui fut élaborée par l'organisation internationale de la normalisation (ISO), en collaboration avec l'OMI et l'industrie<sup>71</sup>.

La certification rentre à cet effet dans les conditions que le CNAPS vérifie afin de décider l'octroi ou non de l'autorisation d'exercice aux entreprises. Conformément à l'article L. 632-1 du code de la sécurité intérieure<sup>72</sup>, il prend de surcroît compte dans cette démarche du respect par l'entreprise du cadre légal et réglementaire de la sécurité privée relative par exemple à son activité<sup>73</sup>, à sa dénomination – qui ne doit pas prêter à confusion avec un service public – ainsi qu'aux conditions relatives aux dirigeants. Tant les exploitants individuels que les dirigeants et gérants, associés ou plus particulièrement agents d'une entreprise offrant une protection privée aux navires doivent remplir des conditions et modalités préalables leur permettant d'accéder et de pratiquer la profession. Les exigences devant être respectées par les dirigeants d'entreprises sont à intégrer dans le cadre plus général des autorisations d'exercice relatives à la société. Pour autant, elles s'appréhendent également en conjonction avec les modalités d'obtention des cartes professionnelles par les agents de ces entreprises.

## **2. L'agrément des agents et chefs d'entreprise**

La procédure de délivrance de la carte professionnelle « s'inscrit dans une démarche de responsabilisation de l'agent de sécurité qui est ainsi directement associé à la prévention des abus et à la lutte contre l'exercice illégal des activités privées de sécurité<sup>74</sup> ». Elle reflète également une volonté d'assurer la qualité des prestations fournies, où la première demande accompagnée d'une lettre d'intention d'embauche délivrée par une entreprise dûment autorisée à exercer donne lieu à la délivrance d'une carte provisoire, d'une durée de validité d'un an. Sur la base du niveau d'activité démontré et du comportement professionnel de son détenteur, la carte est, après ce délai, soit délivrée de plein droit, pour le reste de la durée fixée par décret en Conseil d'Etat, soit refusée à l'agent<sup>75</sup>.

Tant les agents que les dirigeants des entreprises sont soumis au respect des conditions de moralité et d'aptitude professionnelle spécifique au milieu marin.

La délivrance de la carte professionnelle est conditionnée en premier lieu – comme pour les autres activités de sécurité privée – par la satisfaction des conditions de moralité justifiant d'un comportement ou des agissements compatibles avec l'exercice de la profession et donc conformes à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs, pouvant être attestés par un casier judiciaire vierge<sup>76</sup>. La pratique des « sociétés ou entreprises militaires et de sécurité privées » ou des « entreprises de services de sécurité et de défense (ESSD) », cadre plus général de la sécurité maritime privée, montre que l'activité peut regrouper d'anciens militaires ou des agents de sécurité ayant exercé sur terre en temps de paix ou servi dans le cadre de conflits armés. Qu'il soit alors question d'une nouvelle carrière au sein de la sécurité privée, ou pour certains d'une carrière de repli après avoir quitté leurs fonctions sur des fautes de service, les abus pouvant survenir au cours d'une attaque – notamment en raison de l'escalade de la violence – appelle à une vigilance certaine. Bien qu'il s'agisse ici uniquement d'agents agissant à titre ponctuel à bord d'un navire battant pavillon français, les problématiques de responsabilité pouvant découler de l'activité de protection, surtout en cas de recours à la force armée, peut par ailleurs poser la question supplémentaire

de la nationalité de ces agents. Curieusement, il n'existe pas de condition restrictive de nationalité concernant les agents de sécurité contrairement aux dirigeants des entreprises, qui pour pouvoir prétendre à l'exercice de la profession doivent disposer de la nationalité française, de celle d'un État de l'Union européenne ou d'un État ayant conclu une convention spécifique<sup>77</sup>. Il demeure clair qu'« [i]l n'est pas avéré que la condition de nationalité du dirigeant d'une société de sécurité privée parvienne à moraliser et à assurer le contrôle effectif d'une profession œuvrant dans un contexte économique international<sup>78</sup> », surtout qu'il ne s'agit pas uniquement d'une condition de nationalité française. Il est possible de tirer la même conclusion pour ce qui est des agents de l'entreprise ; cependant, dans le cas d'un incident ayant impliqué l'usage d'une force létale, et contrairement à l'activité de sécurité privée sur terre, la protection des navires débouche déjà sur l'enchevêtrement de plusieurs législations, pouvant soulever des questions complexes de responsabilité. On aurait alors pu s'attendre, dans le cas d'espèce, à ce qu'une condition de nationalité soit requise pour les agents des entreprises privés de sécurité agissant en milieu maritime. D'ailleurs, vu que la décision d'ouvrir le feu relève du ressort du capitaine, la même question peut se poser à propos de la nationalité du capitaine du navire à protéger<sup>79</sup>.

Par ailleurs, les agents de sécurité doivent également répondre à des conditions d'aptitude professionnelle qui ne concernent pas uniquement l'aptitude physique à la navigation et au maniement des armes. Pour une entreprise spécialisée dans la protection en milieu maritime, tant le personnel de cette société que ses dirigeants sont obligés, tout naturellement, de disposer d'une formation adéquate en la matière. Même si elle doit être dispensée dans un centre français agréé, il demeure toutefois possible d'obtenir l'équivalence pour une formation suivie dans un établissement agréé dans un Etat de l'Union européenne sous condition de refaire quelques modules dans un centre de l'Hexagone<sup>80</sup>. A ce jour, répondant au dispositif législatif, deux centres de formation ont obtenu l'agrément nécessaire<sup>81</sup>, permettant ainsi le début des formations. Ces dernières se traduisent par l'acquisition de connaissances nécessaires relatives à la législation française pertinente ainsi qu'aux règles internationales applicables<sup>82</sup>. Plus particulièrement, les agents doivent – en tant que gens de mer autres que marins, et dont la carte professionnelle doit nécessairement porter la mention

«protection des navires en mer<sup>83</sup>» – suivre une formation leur permettant de disposer de connaissances sur l'activité exercée telles que l'environnement juridique de l'activité et les règles d'emploi des armes à feu<sup>84</sup>. Sans doute, l'examen de ces connaissances à acquérir permet d'estimer qu'elles sont relativement importantes ; ce qui dénote tout naturellement de la volonté d'un encadrement adéquat de la profession. La formation française des gardes répond en effet à des standards élevés que l'on retrouve également dans d'autres législations européennes notamment dans l'ordonnance allemande organisant l'exercice de la même activité pour la République fédérale<sup>85</sup>. En cela, la protection privée des navires offrirait même davantage de garanties que les activités de sécurité exercées sur terre et où l'on peut parfois déplorer la qualité d'un personnel « peu qualifié et faiblement rémunéré<sup>86</sup>».

Il convient enfin de rappeler que la délivrance, la suspension ou le retrait des cartes professionnelles ou agréments obéissent à des règles particulières protégeant l'accès et l'exercice adéquat de la profession ainsi que l'ordre public. Le retrait ou la suspension de l'agrément pour une entreprise peut concerner le titulaire quand celui-ci ne remplit plus les conditions susmentionnées<sup>87</sup>. Plus particulièrement, l'agrément peut également être suspendu en cas de nécessité tenant à l'ordre public<sup>88</sup> ou en cas d'urgence qui doit être interprétée de manière rigoureuse et appréciée par le juge de manière à assurer le respect du principe du contradictoire<sup>89</sup>. Le refus de délivrance d'une autorisation d'accès à la profession d'agent de sécurité, qui peut découler d'une multitude de raisons, peut justifier un recours contre la décision de l'autorité administrative ayant examiné la demande, devant le juge administratif qui exerce un contrôle normal car le refus en question touche les libertés individuelles<sup>90</sup>. L'autorité apprécie bien évidemment la compatibilité des actes avec l'exercice de la profession, et il n'est pas nécessaire que les agissements en cause donnent lieu à une condamnation inscrite au B2 du casier judiciaire, et de simples vols ou une addiction aux stupéfiants peut suffire pour qu'elle décide de ne pas permettre à la personne d'exercer la profession en question<sup>91</sup>.

## **II. LES MODALITÉS D'EXÉCUTION DE L'ACTIVITÉ PRIVÉE DE PROTECTION DES NAVIRES**

La loi française fixe les modalités d'exécution de l'activité privée de protection des navires d'une manière aussi drastique que des conditions d'accès à la profession. Ainsi cette activité reste-t-elle constamment encadrée (A). Les infractions à la législation mise en place donnent lieu à des sanctions, qui sont d'autant plus importantes que la violation n'engage pas uniquement les agents de l'entreprise mais peut atteindre l'Etat, et ce en dépit de leur caractère privé (B).

### **A. L'encadrement de l'activité**

Dans l'exercice de leur mission de protection des navires, l'action des entreprises privées de sécurité demeure matériellement et géographiquement délimitée (1). Celles-ci sont par ailleurs autorisées à acquérir, détenir, transporter et mettre à la disposition de leurs agents des armes et des munitions<sup>92</sup>. En cela la protection privée des navires bénéficie, au même titre que les autres activités de sécurité privée, d'une dérogation aux règles générales d'interdiction relatives aux armes et au principe de base selon lequel le port d'arme est strictement interdit en droit français, sauf exceptions<sup>93</sup> (2).

#### **1. Une zone d'activité délimitée**

L'activité de protection des navires ne concerne pas tous les types de navire et ne s'exerce « qu'à bord du navire qu'elle a pour but de protéger<sup>94</sup> », au-delà de la mer territoriale des Etats et dans des zones géographiques à haut risque. Ce point appelle les commentaires circonstanciés.

D'abord, concernant les types de navire, la loi française procède dans une logique négative en excluant certains navires de la protection. En application de l'article L. 5442-1, les catégories de navire qui ne sont pas éligibles au titre du dispositif de protection

privée des navires et les circonstances dérogatoires dans lesquelles ceux-ci peuvent néanmoins embarquer des agents de protection ont été fixées par décret<sup>95</sup>. Il s'agit des navires de plaisance, y compris les navires à utilisation commerciale, et des navires à passagers. Les dérogations ont trait aux navires de plaisance d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, lorsque les seules personnes à bord sont l'équipage professionnel, et aux navires à passagers d'une longueur supérieure ou égale à 24 mètres, lorsqu'ils ne transportent aucun passager. Certains Etats procèdent de la même manière que la France, et les navires de croisière, les navires de pêche et les navires de plaisance sont à titre d'exemple exclus de la protection privée par la législation danoise<sup>96</sup>. Ce choix opéré dans le décret d'application ne s'éloigne pas des débats parlementaires ayant précédé l'adoption de la loi. Ainsi, l'exclusion des navires découle d'une approche dissuasive suivie par le législateur dans le but de pousser ces navires à emprunter des zones de passage moins risquées. Les autres navires devant impérativement emprunter certaines routes maritimes dangereuses afin de diminuer les coûts de transport pourront de ce fait bénéficier de la protection des gardes armés embarqués. De la sorte, à travers la législation française, les non-professionnels de la mer ne sont pas mis en danger<sup>97</sup>.

En deuxième lieu, l'activité privée de protection des navires se distingue des escortes privées qui ne nécessitent pas l'embarquement d'agents sur le navire devant être protégé mais de l'accompagner à bord d'autres embarcations. Ces dernières ont un statut ambigu en droit international<sup>98</sup>, et dans certains cas leur action pourrait même être qualifiée, bien que de manière extensive, d'acte de piraterie car elle trouve sa motivation dans une rémunération financière et a donc un but à caractère privé. De plus, leurs méthodes souvent agressives s'écartent de la logique passive et défensive des gardes privés embarqués qui agissent dans le cadre de la légitime défense. Ce faisant, leur action pourrait même s'apparenter davantage à des actes de violence commis en haute mer qu'à une activité privée de protection des navires.

Pour l'activité privée de protection des navires, il s'agit alors de l'embarquement d'un nombre déterminé d'agents à bord du navire devant être protégé et non d'une escorte à bord d'un autre navire.



En vertu de l'article 14 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014<sup>99</sup>, le nombre de gardes à bord ne peut être inférieur à trois et est fixé conjointement par l'armateur et l'entreprise privée à l'issue d'une analyse de risque, conformément aux recommandations de l'OMI<sup>100</sup>. Le nombre est alors établi en prenant en compte les moyens de défense passive équipant ledit navire<sup>101</sup>, ses caractéristiques propres y compris sa vitesse ainsi que la nature et les particularités de la mission en question. Quoique la pertinence de fixer un nombre d'agents embarqués soit à questionner, le nombre choisi peut être considéré comme correspondant à la pratique et répondant au nombre minimum considéré comme satisfaisant par les armateurs<sup>102</sup>.

En outre, la législation française procède à une délimitation *ratione loci* de l'exercice de l'activité où elle prévoit la possibilité de recourir à cette protection privée uniquement au-delà de la mer territoriale des Etats et dans des zones spécifiques fixées par décret en raison des menaces encourues<sup>103</sup>. Ces zones qui sont déterminées de manière conjoncturelle peuvent ainsi être redéfinies sur proposition d'un comité spécial réunissant notamment les représentants des armateurs, du ministre de la Défense, du ministre des Transports et du ministre des Affaires étrangères<sup>104</sup>; ce qui permet de rendre compte de la réalité changeante des menaces encourues par les navires en mer. En l'occurrence, le choix actuel n'est pas surprenant, et les coordonnées de ces zones indiquées correspondent aux endroits sensibles dans lesquels les actes de piraterie sont fréquents. Elles s'apparentent à ce que l'OMI désigne comme « zone à haut risque » dans laquelle il est recommandé de recourir aux entreprises privées de sécurité maritime à bord des navires<sup>105</sup>. Il s'agit ainsi des deux zones géographiques constitutives de foyers endémiques de la piraterie : le golfe de Guinée et l'Océan indien ainsi que la Mer rouge. Pour les deux zones, il s'agit de coordonnées se trouvant à l'extérieur des limites extérieures des Etats riverains.

Ainsi, en prévoyant que cette activité s'exerce « au-delà de la mer territoriale des Etats », la loi française se conforme au droit international de la mer et respecte la souveraineté des Etats dans leurs mers territoriales<sup>106</sup>. L'activité s'exerce ainsi en dehors de la juridiction des Etats, en haute mer et dans la zone économique exclusive<sup>107</sup>. Si l'on estime que la loi vise à lutter contre la piraterie

maritime, cette règle semble en conformité avec la définition de l'article 101 de la CNUDM délimitant l'acte de piraterie à celui commis en haute mer ou dans toute zone non soumise à la souveraineté des Etats. Ce faisant, la loi ne sera pas applicable au vol à main armée, et les gardes privés ne pourront pas agir dans les eaux territoriales d'Etats tiers, ce qui poserait certaines questions par exemple en ce qui concerne l'Afrique de l'Ouest, où la majorité des actes commis surviennent dans des zones de souveraineté. Cela laisse en suspens la question d'une riposte armée d'un garde privé ayant exercé son droit de légitime défense dans des zones de souveraineté. Vu que plusieurs Etats conditionnent le passage dans leurs eaux territoriales au stockage des armes sous scellés, ce cas de figure sera compliqué en pratique, car il ne permettrait sûrement pas une réponse rapide à un danger ou à une attaque imminente. La légitime défense serait alors vidée de son sens.

## **2. Un usage dérogatoire d'armes**

De toute évidence, « l'introduction d'une arme sur un navire n'est pas un acte anodin<sup>108</sup> », et il convient de le réglementer à tous les stades. L'acquisition et la revente des armes et munitions sont strictement encadrée par la loi<sup>109</sup>, et au-delà de la procédure particulièrement suivie de délivrance de l'autorisation détaillée à l'article R 5442-2 du Code des transports, les catégories d'armes et munitions autorisées ont été définies conformément à l'article 18 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 par décret adopté en Conseil d'Etat<sup>110</sup>.

Les catégories d'armes autorisées dans l'activité de protection varient d'un Etat à un autre, qui choisit ou bien de mettre l'accent sur l'aspect dissuasif de la présence des gardes armés ou alors d'opter pour une réponse plus ou moins graduée<sup>111</sup>. Ainsi, d'aucuns autorisent l'utilisation d'un seul type d'armes, à savoir les fusils d'assauts et les fusils de chasse ayant une portée qui n'excède pas les 300-400 mètres en mer, alors que d'autres Etats acceptent en revanche le recours à plusieurs catégories d'armes d'une portée oscillant entre 20 et 1 200 mètres<sup>112</sup>. L'examen de l'armement autorisé par le droit français permet de conclure que celui-ci peut être considéré comme étant assez limité. Déjà, une seule arme par agent est autorisée et deux armes supplémentaires par équipe au

maximum<sup>113</sup>. Ensuite, il s'agit d'armes semi-automatiques dont le calibre doit être inférieur à 12,7 mm et d'armes de poing qui ne peuvent pas aller au-delà de 9 mm ; un dispositif qui est uniquement complété par des bombes lacrymogènes et des pistolets type taser<sup>114</sup>.

Quoiqu'il en soit, que l'armement autorisé soit important ou pas, il pose toutefois plusieurs questions juridiques et pratiques concernant son transport. En effet, même si l'activité de protection des navires est exercée au-delà de la mer territoriale des Etats, et donc en dehors de toute juridiction nationale, elle soulève plusieurs interrogations relatives à l'embarquement et au débarquement du matériel dans les ports d'Etats tiers, son stockage ainsi que son transport à travers des zones maritimes soumises à des juridictions différentes. L'embarquement et le débarquement n'auront logiquement pas lieu dans les ports français mais plutôt dans certains endroits géographiquement proches de la zone à haut risque, ce qui nécessite le respect de la législation et de la réglementation de l'Etat côtier<sup>115</sup>. S'agissant ensuite des conditions de stockage du matériel à bord du navire même, lorsque le navire protégé n'est pas dans l'une des zones mentionnées permettant l'exercice de l'activité, les armes et les munitions doivent être placées sous scellé de manière séparée dans des locaux fermés à clé<sup>116</sup>. Les règles relatives au transport et au stockage des armes sont d'autant plus importantes que les navires embarquant des gardes armés transiteront par des eaux territoriales d'Etats tiers, ce qui soulève le problème du droit du passage inoffensif.

Conformément au droit international de la mer et aux articles 17 à 32 de la CNUDM, la législation française rappelle le droit coutumier du passage inoffensif dans l'article L. 5211-1 du code des transports. La CNUDM a consacré le principe coutumier suivant selon lequel les navires de tous les Etats, côtiers ou sans littoral, jouissent du droit de passage inoffensif dans la mer territoriale<sup>117</sup>. Conformément à la Convention, il est entendu par « passage » le fait de naviguer dans la mer territoriale aux fins de la traverser sans entrer dans les eaux intérieures ni y faire escale ou encore de les quitter<sup>118</sup>. Ce passage doit être continu et rapide<sup>119</sup>. Le passage inoffensif d'un navire dans les eaux territoriales d'un Etat tiers est ainsi garanti conformément à l'article 17 de la CNUDM mais « aussi longtemps

qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier». L'embarquement de gardes armés à bord d'un navire devant transiter par les eaux territoriales d'un Etat tiers pose la question de savoir si le simple fait de transporter des armes pendant l'activité de passage pourrait ôter à ce dernier son caractère inoffensif. Car, si en haute mer le navire n'est soumis qu'à la compétence exclusive de son Etat du pavillon, dans la mer territoriale des Etats tiers, le navire n'a qu'un droit de passage inoffensif aussi longtemps qu'il respecte la législation et la réglementation de l'Etat côtier. Le passage d'un navire dans les eaux territoriales d'un Etat le soumet à la législation et à la réglementation de ce dernier en matière de transport d'armes et de recours à des gardes privées, chose dûment rappelée par l'OMI<sup>120</sup> et par les Etats émettant des recommandations à leurs navires à cet effet<sup>121</sup>. En cela, si le passage ne remplit pas le critère d'innocence, l'Etat côtier peut prendre les mesures nécessaires pour interdire ses eaux au navire mais peut également et surtout arrêter le navire, l'inspecter et même le saisir et le dérouter vers un de ses ports en vue d'entamer des procédures judiciaires à son encontre<sup>122</sup>.

L'article 19(2) de la CNUDM, qui énumère les activités pouvant porter atteinte à la paix, au bon ordre et à la sécurité de l'Etat côtier, pourrait être interprété comme incluant le simple fait pour un navire de transporter à son bord des armes servant à sa protection à l'extérieur de la mer territoriale de l'Etat côtier. A noter que ces armes sont généralement placées sous scellés et ne peuvent servir que dans un cadre préventif ne devant pas être considéré comme relevant d'une des catégories de l'article 19(2). Cependant, il est possible que cette activité soit interprétée par certains Etats, quoique de manière extensive, comme relevant de l'«exercice ou manœuvre avec armes de tout type<sup>123</sup>». De surcroît, le dernier point du même article laisse également une marge d'appréciation aux Etats côtiers puisqu'il pourrait s'agir de «tout autre activité sans rapport direct avec le passage<sup>124</sup>». Dans le cas de figure où l'Etat qualifie le passage d'inoffensif, l'article 25 de la CNUDM lui permet de prendre les mesures nécessaires pour réglementer, restreindre ou même suspendre le passage du navire dans ses eaux territoriales. Dans le cas particulier des gardes privés armés, certaines nations réglementent ainsi le passage des navires les embraquant en imposant par exemple une notification préalable au passage dans leurs eaux territoriales<sup>125</sup>.

Le déploiement des gardes armés à bord des navires ne devrait en définitive pas changer le paradigme de la liberté donnée de passage inoffensif dans les eaux territoriales de l'Etat côtier. Cela dit, sans interprétation unifiée, les Etats restent maîtres dans leurs eaux pour décréter des règles spécifiques applicables dans ce contexte telles que la notification préalable du passage. Ce ne sera qu'à l'occasion d'un potentiel litige qu'il serait probablement possible de répondre à ces questions en mettant en balance les différents droits octroyés au navire, à l'Etat du pavillon et à l'Etat côtier. D'abord, il pourrait s'agir de répondre à l'interrogation de savoir si le transit d'un navire embarquant des gardes armés en mer territoriale peut être considéré comme menaçant la paix, le bon ordre ou la sécurité de l'Etat côtier, et ainsi ôter le caractère inoffensif à son passage. Ensuite, si les mesures prises par l'Etat côtier pour restreindre ou suspendre ce passage peuvent être considérées comme abusives, auquel cas le navire et son Etat du pavillon peuvent se prévaloir de la violation du droit au passage inoffensif.

## **B. Une activité constamment contrôlée**

Le dispositif législatif repose également sur le principe de transparence<sup>126</sup>, avec l'instauration de différents contrôles administratifs et judiciaires (1) et une responsabilité s'étendant à plusieurs acteurs (2).

### **1. L'étendue du contrôle**

La décision de recourir à une entreprise de protection privée d'un navire revient en définitive à l'armateur, qui conclut à cet effet un contrat avec l'entreprise en question<sup>127</sup>, généralement après la consultation du capitaine sous le contrôle duquel l'équipe de protection sera placée. Ainsi, le contrôle de l'activité, dont l'étendue est large, passe par la diligence requise de l'armateur pour veiller au bon fonctionnement de l'activité et à la sécurité de l'embarquement des gardes privés à bord du navire<sup>128</sup>. Outre le fait d'informer les autorités de l'Etat du recours aux services d'une entreprise privée pour protéger le navire, l'armateur a l'obligation, à cet effet, de s'assurer que le contrat contienne des informations

relatives à l'entreprise, aux agents embarqués, à leur chef et aux armes embarquées ainsi qu'à l'assurance devant couvrir leur responsabilité professionnelle<sup>129</sup>. L'armateur est également tenu de vérifier la validité des cartes professionnelles préalablement à l'embarquement et de transmettre cette information au capitaine du navire. Les dispositions de la législation française en la matière constituent le reflet des modifications apportées à la suite des discussions parlementaires ayant précédé l'adoption de la loi. Ces modifications, apportées par l'Assemblée nationale à l'article 24, portent sur le fait de confier à l'armateur plutôt qu'au capitaine du navire le soin de vérifier la conformité des cartes professionnelles des agents embarqués<sup>130</sup>. Cette décision a l'avantage de ne pas alourdir davantage et de manière inutile les devoirs du capitaine et permettent à ce dernier de se concentrer sur ses obligations de capitaine du navire et de représentant de l'autorité étatique. Le capitaine garde en effet un rôle central dans le contrôle de l'activité de protection, et il reste investi d'un devoir d'information et de vérification, en plus de ses prérogatives ordinaires qu'il remplit en tant que capitaine d'un navire<sup>131</sup>.

Hormis la diligence requise des acteurs susmentionnés, l'autorité publique entreprend un contrôle administratif à bord des navires conformément à l'article 27 et 28 de la présente loi. A bord des navires battant pavillon français, les agents habilités de l'Etat<sup>132</sup> assurent ainsi dans l'exercice de leur pouvoir de police en mer, et pour le compte de l'autorité administrative, le contrôle à toute heure des personnes exerçant l'activité<sup>133</sup>. En application de l'article 616-4 du Code de sécurité intérieure et de l'article 63 du Code des douanes, ces agents de l'Etat peuvent vérifier les cartes professionnelles des agents ainsi que les documents d'identité de toute autre personne et obtenir communication de tous documents de bord. Ils peuvent de plus procéder à la visite (clôturée par l'établissement d'un procès-verbal) des ponts et locaux des différentes zones du navire, notamment des lieux de stockage des armes et munitions. Il convient de noter qu'à la suite de la décision du Conseil constitutionnel de fin 2013 déclarant inconstitutionnels les articles 62 et 63 du Code des douanes, le législateur a profité de l'adoption de la présente loi pour rendre ces articles relatifs aux visites des navires par les agents de douanes conformes à la constitution ; ceci à travers l'article 28<sup>134</sup>. L'inconstitutionnalité

concernait la violation du droit à la vie privée et le manque de recours adéquat<sup>135</sup>.

Par ailleurs, ces contrôles de l'autorité publique qui visent à s'assurer du respect par les entreprises et leurs personnels du cadre d'exercice de l'activité peuvent engager des sanctions. La loi prévoit des sanctions précises et spécifiques tant disciplinaires que pénales qui pourraient être prononcées à l'égard des entreprises privées de protection des navires, de leurs dirigeants et de leurs agents. A cet effet, le CNAPS est investi, à l'instar des pouvoirs dont il dispose à l'égard des autres activités privées de sécurité<sup>136</sup>, d'un pouvoir de sanction à l'encontre des personnes physiques et morales exerçant une activité de protection des navires. Ainsi, au-delà de la possibilité d'infliger des pénalités financières<sup>137</sup>, la loi prévoit une sanction disciplinaire pour tout manquement aux lois, règlements et obligations professionnelles et déontologiques applicables aux activités privées de sécurité<sup>138</sup>.

L'application de sanctions spécifiques en vertu de la loi renvoie à une responsabilité ordinaire dans le cas de violation de ces dispositions. Or, les questions de responsabilité dans le cas d'espèce dépassent la violation des obligations prévues explicitement par la loi pour inclure des questions plus complexes de responsabilité des agents dans le cas d'un usage inadéquat de la force armée. Au-delà, il s'agira aussi de la responsabilité pouvant découler de l'action des agents pour d'autres acteurs tels que le capitaine ou l'Etat.

## ***2. Les questions de responsabilité***

L'autorisation de recourir à des armes « induit une acceptation de l'escalade de la violence dont les conséquences – mort d'homme, dommages disproportionnés portés aux navires ou à la cargaison, contentieux divers – peuvent largement être supérieures au préjudice subi du fait de l'acte de piraterie lui-même<sup>139</sup> ». L'usage de la force armée par les agents privés dans le cadre de l'exercice de l'activité de protection demeure en effet le point pratique le plus épineux car il n'implique pas uniquement l'agent ayant recouru à la coercition.

D'abord, si les agents disposent ainsi du droit d'employer la force<sup>140</sup>, ils demeurent soumis à l'autorité du capitaine<sup>141</sup> qui, en tant que « dépositaire de l'autorité publique (...) peut employer à ces fins tout moyen de coercition nécessité par les circonstances et proportionné au but poursuivi<sup>142</sup> ». En la matière, le capitaine du navire demeure la clef de voûte de l'appréciation de l'étendue de la menace, de l'opportunité de l'usage coordonné de la force et de son intensité<sup>143</sup>. Il doit lui-même apprécier les conditions, l'opportunité et le moment où l'opération bascule d'une activité de protection n'impliquant pas le recours à la force vers toute action de défense coercitive du navire la sollicitant, ainsi que l'intensité de la force à mettre en œuvre. Cette règle reste toutefois tributaire du fait que, d'un côté, l'exercice de la légitime défense par les agents ne puisse pas être commandé ou ordonné et que, d'un autre, la personne qui exerce son droit légitime à se défendre agit de manière personnelle. Partant, l'appréciation du recours à la force et de son intensité relève d'abord de la responsabilité du seul capitaine et ensuite de l'appréciation des agents. Ceci est explicité en droit comparé par l'exemple du Royaume-Uni, où bien que le capitaine décide du moment de l'usage de la force, il doit cependant en apprécier la nécessité et l'intensité sans que les agents ne soient privés de leur capacité de discernement des ordres et d'usage de la force<sup>144</sup>. Le droit belge prévoit, quant à lui, d'une manière quelque peu différente que « le responsable opérationnel de l'équipe de sécurité maritime exécute, pour l'exercice de la mission de surveillance, les directives et les ordres qu'il a reçus du capitaine du navire (...). Excepté en cas d'extrême urgence, les agents ne posent aucun acte tant que le capitaine n'en a pas donné l'autorisation au responsable opérationnel de l'équipe de sécurité maritime<sup>145</sup>. »

D'un point de vue de la responsabilité, l'ordre du capitaine permettrait de distinguer l'acte qu'aurait accompli l'agent personnellement dans l'exercice de son droit de légitime défense, de celui garantissant, par l'usage de la force, la protection du navire commandée par le capitaine. De prime abord, aussi longtemps qu'en vertu du code pénal tant la légitime défense que le commandement d'une autorité légitime – à savoir ici l'ordre du capitaine – peuvent constituer une cause d'exonération de la responsabilité pénale des agents, la question ne semble pas aussi simple en pratique. Si tout ordre de recourir à la force doit être nécessaire et proportionné, il repose sur le capitaine une responsabilité particulière dans l'appréciation



matérielle du recours à la force qui sera en définitive décidée dans l'urgence et peut par la suite déboucher sur des actions répréhensibles et des abus. La délimitation des différents niveaux d'action reste ainsi peu aisée, d'autant plus que l'appréciation de l'étendue de la légitime défense et de la force utilisée obéira à la législation applicable dans le cas de figure qui se présentera, et qui peut même ne pas être la législation française<sup>146</sup>.

En outre, la commission par les gardes armés d'actes illicites peut également soulever la question de la responsabilité de l'Etat français. A noter qu'en dépit du fait que la décision de recourir à des gardes privés revienne en définitive à l'armateur, l'autorisation légale donnée par le législateur français d'embarquer des gardes privés de sécurité afin de protéger les navires battant pavillon hexagonal pourrait faire peser sur la France des obligations internationales particulières et engager sa responsabilité. Bien que dans le cas d'espèce certains Etats s'exonèrent explicitement de la responsabilité du fait des entreprises de sécurité privées<sup>147</sup>, cela ne leur permet pas pour autant d'échapper à leur responsabilité si une violation de leurs obligations était avérée. La responsabilité des Etats pour l'action des gardes privés à bord de navires s'inscrit en effet dans le cadre plus général de la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite<sup>148</sup>.

En premier lieu, il convient de rappeler qu'un Etat peut être tenu responsable de l'action de ses organes ou agents ou du fait d'entités qui peuvent lui être rattachables. Concernant à ce propos les personnes ou entités privées, la règle générale demeure que le comportement ne doit pas en tant que tel attribuable à l'Etat mais peut toutefois l'être « si le particulier agit en tant que fonctionnaire de l'Etat ou à l'instigation de l'Etat, auquel cas il est assimilé à un organe de l'Etat<sup>149</sup> ». Ainsi, pour l'exemple français, les gardes armés embarqués à bord des navires ne peuvent de prime abord pas être considérés comme étant des organes étatiques. La législation française relative à la protection privée des navires distingue en effet de manière claire l'activité de police de celle de la protection privée des navires et exclut tout exercice de prérogatives de puissance publique par ces acteurs privés. Le droit interne français ne reconnaît pas la qualité d'organe à ces entités<sup>150</sup>. Le comportement des agents ne pourrait ainsi pas être imputé de

manière directe à l'Etat français. Cela étant, les entreprises et ses agents embarqués peuvent toutefois s'apparenter en droit français à des « collaborateurs occasionnels du service public<sup>151</sup> », et donc être assimilés à un organe étatique concernant les questions de responsabilité pour les dommages causés à autrui ou considérés comme agissant *de facto* sous les directives ou le contrôle de l'Etat français. Dans ce sens, il peut être possible que le comportement illicite des gardes privés puisse être imputé à l'Etat français qui verra sa responsabilité engagée.

En second lieu, et outre l'imputation de l'action des agents privés à l'Etat, la carence de ce dernier, lorsque celle-ci rend possibles des comportements de particuliers contraires à ses propres obligations internationales, peut également être invoquée dans le cas d'espèce. La responsabilité de l'Etat pourrait à ce propos découler de sa non-observation de ses propres obligations. Il peut s'agir notamment de l'obligation générale de vigilance due (*due diligence*)<sup>152</sup>, ou encore des obligations plus spécifiques de la CNUDM, telles que par exemple celle prévue par l'article 94 relatif à la juridiction et au contrôle effectif devant être exercé par l'Etat sur ses navires. Ce contrôle doit être effectué dans les domaines administratif, technique et social, et l'Etat est tenu de prendre des mesures nécessaires pour assurer la sécurité en mer, notamment en ce qui concerne « la composition, les conditions de travail et la formation des équipages<sup>153</sup> ». Le TIDM rappelle dans son avis consultatif relatif à la pêche INN que « chaque Etat du pavillon est libre de déterminer, conformément à son système juridique, la nature des lois, règlements et mesures qu'il doit adopter. Toutefois, il a l'obligation d'y inclure des mécanismes de mise en œuvre afin d'assurer la surveillance et le respect de ces lois et règlements<sup>154</sup> ». Ainsi, les sanctions devraient être « suffisantes pour dissuader les violations<sup>155</sup> ».

Il est vrai qu'en l'espèce la législation française laisse la responsabilité aux armateurs de décider de recourir ou non à une protection armée de leurs navires, en prévoyant de surcroît une obligation de vigilance à son égard dans le choix de ces entreprises. Cela étant dit, en prévoyant des procédures d'autorisation et d'agrément spécifiques applicables aux entreprises privées, il demeure clair que l'Etat essaye en amont de limiter les abus pouvant découler de leurs

activités. Au demeurant, la structure de la législation française en matière de protection privée des navires semble couvrir tous les aspects de l'activité et l'encadre de manière stricte – en prévoyant également des sanctions importantes en cas de violation par les agents de leurs obligations – qui renvoie à un arsenal juridique bien verrouillé, évitant à l'Etat français des déboires en matière de responsabilité. En somme, il apparaît évident que les dispositions de la législation française tentent de répondre de manière adéquate à ces exigences car l'Etat a pris toutes les mesures nécessaires et appropriées pouvant l'exonérer de toute responsabilité<sup>156</sup>.

En réglementant l'activité privée de protection des navires, la législation française du 1<sup>er</sup> juillet 2014 prend en considération tant les préoccupations des acteurs du secteur des transports que des impératifs nationaux et internationaux relatifs à la sécurité maritime. En application du droit international et en accord avec les principes du droit public français, elle permet d'un point de vue opérationnel de participer et d'approfondir la lutte contre la piraterie maritime, en permettant la protection des navires qui transitent par les zones à haut risque.

Il reste toutefois à observer la mise en œuvre concrète de l'activité pour pouvoir évaluer l'intérêt du texte, notamment au regard des questions de responsabilité<sup>157</sup>. Enfin, c'est la pertinence même d'un texte devant régir une activité au caractère temporaire, si ce n'est exceptionnel, qui pourrait être mise en doute à l'aune de la diminution de l'activité pirate. L'introduction des dispositions dans le Code des transports, le Code de la sécurité intérieure et le Code des douanes pourrait plutôt faire penser à une réglementation d'une activité qui aurait vocation à perdurer, alors que la *ratio legis* de la lutte contre la piraterie est sous-tendue par une certaine relativité dans le temps et viserait la disparition du phénomène. D'ailleurs, c'est le cas dans la corne de l'Afrique, avec la diminution radicale des incidents de piraterie. On pourrait à ce moment croire que le champ d'application large du dispositif normatif, s'étendant au-delà de la piraterie, aurait en effet vocation à régir de potentielles futures menaces.

En tout état de cause, si, nonobstant certaines critiques, le dispositif normatif régite tous les aspects de l'activité de protection

privée des navires, les éventuelles lacunes ou questions juridiques susceptibles d'émerger pourront vraisemblablement être traitées au regard des activités de sécurité privée déjà existantes et encadrées par le droit français.

## NOTES

- 1 | *Le projet de loi n° 1674, présenté le 3 janvier 2014 en Conseil des ministres et déposé le 3 janvier 2014, a été adopté le 29 avril à l'unanimité en première lecture par l'Assemblée nationale, puis par le Sénat le 15 mai dans une version amendée. Son examen en commission paritaire a eu lieu le 21 mai 2014. Il fut adopté en plénière le 3 juin 2014 par l'Assemblée nationale et le 19 juin par le Sénat.*
- 2 | *Extrait du compte-rendu du Conseil des ministres du 3 janvier 2014, [http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/activites\\_privées\\_protection\\_navires.asp#ECRCM](http://www.assemblee-nationale.fr/14/dossiers/activites_privées_protection_navires.asp#ECRCM)*
- 3 | *Livre blanc sur la Défense et la sécurité nationale, 2013, la Documentation française, 2013, p. 41-42.*
- 4 | *M. Voelckel, «De l'article 110-3 de la Convention de Montego Bay», ADM, 2008, p. 144.*
- 5 | *K. Neri, «L'Emploi de la force en mer», Cahiers de droit international, Bruxelles, Bruylant, 2012, p. 143. Il en découle en effet, outre des pouvoirs dérogatoires d'interception des navires suspectés d'activités pirates, une compétence universelle de jugement des présumés auteurs des actes.*
- 6 | *L'acte de piraterie maritime Jure Gentium, tel que défini par l'article 101 de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer (Convention des Nations Unies sur le droit de la mer, Montego Bay, 10 décembre 1982, entrée en vigueur le 16 novembre 1994, Nations Unies, Recueil des Traités, vol. 1834, p. 3), consiste en un acte de violence commis à des fins privées à l'encontre d'un navire ou d'un aéronef ou des biens et personnes à son bord, et ce dans des zones non-soumises à la juridiction étatique. Il est à distinguer des actes de vol à main armée matériellement similaires mais géographiquement différents, les deuxièmes étant commis dans des zones de souveraineté étatique.*
- 7 | *Pendant l'année 2014, le ICC IMB reporte 264 incidents. Bien que ce chiffre représente une diminution de 11 % par rapport à 2012 (297 incidents) et de 41 % par rapport à 2011 (445 incidents), il reste toutefois important. De plus, la diminution de la piraterie somalienne en 2015 fut contrecarrée par l'augmentation des incidents en Asie du Sud-Est. V. ICC International Maritime Bureau, Piracy and Armed Robbery against Ships Report for the Period 1 January, 31 December 2014.*
- 8 | *Il s'agit des missions de l'Union européenne (EUNAVFOR Atalanta), de l'OTAN (Allied Provider transformée en Ocean Shield), les missions combinées créées à l'initiative des Etats-Unis (CTF-150, CTF-151) et diverses missions navales nationales (e.g. l'Inde, le Japon, la Chine,*

la Russie, l'Iran, la Corée du Sud). Toutefois, malgré leur succès, ces différentes missions demeurent ni suffisantes ni viables à long terme.

- 9| *Mesures de défense prises et suivies par les navires et appliquées conformément aux Best management practices édictées par l'OMI en concertation avec les industries du shipping : Best management Practices for Protection against Somalia Based Piracy, Version 4, septembre 2011.*
- 10| *Plusieurs Etats, notamment européens, permettent l'embarquement d'officiers de la marine à bord des navires marchands, tels que par exemple la Belgique, Chypre, l'Allemagne, le Danemark, l'Italie, Malte et les Pays-Bas. Voir K. Neri, «Les équipes militaires de protection embarquées et la lutte contre les actes illicites en mer : un nouveau défi pour le droit de la mer», in J.M. Sobrino (dir.), Contribution de la CNUDM à la gouvernance des mers et des océans, Cahiers de l'AssIDMer, Editoriale Scientifica, Napoli, 2014, p. 563-585.*
- 11| *Voir à titre d'exemple N. Ronzitti, «The Use of Private Contractors in the Fight against Piracy: Policy Options», in F. Francioni & N. Ronzitti (eds), War by Contract: Human Rights, Humanitarian Law, and Private Contractors, Oxford University Press, 2011, p. 37-54; C. Liss, «Losing control? The privatization of anti-piracy services in Southeast Asia», Australian Journal of International Affairs, 2009, p. 390-403.*
- 12| *C. Bellord, Loi n° 2014-742 du 1<sup>er</sup> juillet 2014 relative aux activités privées de protection des navires : DMF, n° 760, juillet-août 2014, p. 634; S. ZASOVA, «Les Sociétés militaires et de sécurité privées embarquées et la lutte contre la piraterie : développements récents», ADM, p. 74.*
- 13| *S. Zasova, art. cit., p. 74.*
- 14| *Les frais incluent ici – entre autres – l'augmentation de la consommation de fuel due à l'accélération du navire pour ne pas constituer une proie privilégiée pour les pirates, l'importante couverture d'assurance d'un navire non protégé, les primes de risque pour l'équipage, etc.*
- 15| *A cet effet, il convient de rappeler la réputation peu glorieuse de certaines sociétés privées ayant agi sur le territoire terrestre, notamment les scandales de la société américaine Blackwater en Iraq (V.T. Garcia, «Sociétés militaires privées : l'affaire Blackwater», RGDIP, chronique des faits internationaux, 2008, p. 147-153; J. Kraska, «International and comparative regulations of private maritime security companies employed in counter-piracy», in Douglas Guilfoyle (ed.), Modern piracy: Legal challenges and Responses, Edward Elgar Publishing, 2013, p. 222-223), le cas des employés de la société DynCorp impliqués dans la traite sexuelle de filles bosniaques ou encore les scandales de la prison d'Abu Ghraib ayant impliqué le staff de la société CACI (V.R. Liivoja, «Regulating the Private Military and Security Industry: A Quest to Maintain State Control and Preserve Public Values», Leiden Journal of International Law, 2012, p. 1020).*
- 16| *IHEDN, les Entreprises militaires et de sécurité privée : outil indispensable ou abandon par l'Etat de ses prérogatives de souveraineté?, Etude, 2010, p. 18.*
- 17| *Voir, à titre d'exemple concernant l'OMI, la circulaire MSC.1/Cir.1334, 23 juin 2009, § 63. De plus, dans la Recommandation de la Commission*

du 11 mars 2010 relative aux mesures d'autoprotection et de prévention des actes de piraterie et des attaques à main armée contre les navires (texte présentant de l'intérêt pour l'EEE), (2010/159/UE), l'Union européenne n'a pas estimé que le recours à ces gardes privés armés était recommandé. De même l'Intertanko, la International Chamber of Shipping, le BIMCO et le BMI partagent cette réticence.

- 18] Voir le rapport de 2009 sur la piraterie maritime du député Christian Ménard et les autres l'ayant suivi. Dans ce rapport, le député répond à la question de savoir « Quel rôle pour les sociétés militaires privées ? » en exposant la ferme opposition de « [l']OMI et le BMI, les armateurs, les représentants des capitaines de marine marchande et des équipages, les principaux responsables de l'armée française, tous sont fermement opposés à (leur) intervention », in Ch. Menard, Rapport d'information sur la piraterie maritime, n° 1670, Assemblée nationale, 13 mai 2009, p. 86.
- 19] Voir article « Mer et marine, piraterie : armateurs de France refuse l'embarquement de « milices armées » », 17 mai 2009 <http://www.meretmarine.com/fr/content/piraterie-armateurs-de-france-refuse-l'embarquement-de-milices-armees>
- 20] Ch. Menard et J.C. Viollet, Rapport d'information sur les sociétés militaires privées, n° 4350, Assemblée nationale, Commission de la Défense nationale et des forces armées, 14 février 2012, p. 25 et 31-32.
- 21] Voir L. Borgomano, « L'utilisation de compagnies privées de sécurité armée dans la lutte contre la piraterie ou « Halte au capitaine Crochet ! » », in C. Chevallier-Govers et C. Schneider, L'Europe et la lutte contre la piraterie maritime, actes du colloque organisé en novembre 2013 par le Centre d'excellence Jean Monnet (CEJM) et le centre d'études sur la sécurité internationale et les coopérations européennes (CESICE) : Paris, Pedone, 2015, p. 269-270.
- 22] Voir à titre d'exemple S. Zasova, les Sociétés militaires et de sécurité privées embarquées et la lutte contre la piraterie : développements récents, ADM, 2012, p. 61-82; C. Liss, « Private Military and Security Companies in Maritime Security Governance », in A.P. Jakobi & K.D. Wolf (eds), The Transnational Governance of Violence and Crime. Non-State Actors in Security, Houndmills, Palgrave, 2013, p. 193-213.
- 23] Cette appellation fait écho à des usages n'employant pas la terminologie « militaire ». Pour l'OMI, il s'agit de « sociétés privées de sécurité maritime » (à bord des navires) (OMI, MSC.1/Circ.1408/Rev.1, 25 mai 2012, Annexe p. 1-2). Elles sont définies comme étant des « société[s] privée[s] qui fournit(ssent) du personnel de sûreté, armé ou non, pour assurer la protection à bord contre les actes de piraterie ». Le pluriel de « Personnel de sûreté armé sous contrat privé » désigne ainsi « des employés armés d'une société privée de sécurité maritime ». Pour la Belgique, il s'agit d'« entreprise de sécurité maritime » (loi belge portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime du 16 janvier 2013, Moniteur belge – 30.01.2013). Malte de son côté recourt à l'appellation de « gardes civils armés » (Civilian armed guards) et les définit comme étant des contractants privés autorisés légitimement à fournir du personnel de sécurité, armés ou non, à bord de navires afin de les protéger contre la piraterie et le vol à main armée (voir Legal notice 19 of 2013). D'autres terminologies

pourraient également être d'usage, e.g. « Société de sécurité privée » (SSP) ou d'équipe de protection embarquée privée (EPEP).

- 24| *Défense et Sécurité nationale*, le Livre blanc, *La documentation Française*, 2008, *Glossaire*, p. 329. L'équivalent étranger de cette expression serait *private military firm (PMF)*. Voir *Vocabulaire de la défense (liste de termes, expressions et définitions adoptés)*, qui la définit aussi comme étant une « société commerciale privée qui, dans le cadre d'opérations militaires, propose des prestations d'aide, de conseil et de soutien aux forces armées », JORF n° 0282 du 5 décembre 2013, page 19808, texte n° 117.
- 25| A. Leroy, *Rapport d'information sur la compétitivité des transports et services maritimes français*, rédigé à la demande du Premier ministre par le député Arnaud Leroy (assisté par M. Bonny et G. Tourret), 23 octobre 2013, la *Documentation française*, 2013.
- 26| Les députés Ménard et Viollet ont noté à ce propos que « constatant que ces questions étymologiques handicapaient inutilement le secteur et brouillaient la réflexion sur leur devenir, le Gouvernement a engagé une réflexion sous la conduite du SGDSN, dans une perspective interministérielle. Elle a retenu la notion d'entreprises de services de sécurité et de défense (ESSD). Leur périmètre regroupe un ensemble de prestations nombreuses mais cohérentes, allant du service de sécurité classique aux convois logistiques, en passant par la fourniture de repas sur des bases ou encore la formation de militaires étrangers », in Ch. Ménard et J.C. Viollet, *Rapport d'information sur les sociétés militaires privées*, op. cit., p. 6.
- 27| J. Kraska, « *International and comparative regulations of private maritime security companies employed in counter-piracy* », art. cit., p. 219-249.
- 28| Sa position a évolué du fait de considérer que l'embarquement et le recours d'armes pour la protection personnelle ou celle d'un navire soient fortement déconseillés (OMI, MSC/Circ.623, 18 juin 1993, annexe, § 40), à la position actuelle qui, sans encourager la pratique, tente de la réglementer. Elle a ainsi adopté une série d'instruments suivis par un nombre important d'Etats. Il s'agit de recommandations destinées aux sociétés militaires et de sécurité privées offrant du personnel armé privé à bord des navires (OMI, MSC.1/ Circ. 1443), aux Etats du port et aux Etats côtiers (OMI, MSC.1/ Circ. 1408), aux Etats du pavillon (OMI, MSC.1/ Circ. 1406/Rev.2) et enfin aux propriétaires, aux armateurs et aux capitaines des navires (OMI, MSC.1/ Circ. 1405/Rev.2).
- 29| P. Moreau et X. Latour, « *Sécurité privée* », *JurisClasseur Collectivités territoriales*, fasc. 718, 4 décembre 2012, pt. 2.
- 30| Art. 19 de la présente loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014.
- 31| Ch. Ménard et J.C. Viollet, *Rapport d'information sur les sociétés militaires privées*, op. cit., p. 6.
- 32| *Article premier de la présente loi qui modifie le code des transports en introduisant un article L. 5441-1.*
- 33| Cf. *infra* deuxième partie, A.1.

- 34] *CE, 17 juin 1938, Ville de Castelnaudary, Rec. p. 595. A titre d'exemple, par leur nature même, les missions de surveillance de la voie publique (CE, 29 décembre 1997, Cne d'Ostricourt, Rec. p. 969), la constatation des infractions ou le stationnement payant sur la voie publique (CE, 1<sup>er</sup> avril 1994, Cne de Menton, Rec. p. 175) ne sauraient être confiées qu'à des agents publics. Voir pour cela à titre d'exemple E. Lemaire, «Actualité du principe de la prohibition de la privatisation de la police», RFDA, 2009, p. 767-776; J. Moreau, De l'interdiction faite à l'autorité de police d'utiliser une technique contractuelle, AJDA, 1965, p. 3.*
- 35] *Voir à titre d'exemple TC, 2 mai 2011, Société Mona Parfums Holding c. Centre départemental de télésurveillance sécurité (CDT Sécurité), n° 3776; CAA Lyon, 24 octobre 2000, SA secours aérien français c/ Société Mont Blanc Hélicoptère, n° 96LY01868 96LY01900; CE, 12 décembre 1986, Rebora, Lebon p. 281.*
- 36] *La loi n° 95-73 du 21 janvier 1995 d'orientation et de programmation relative à la sécurité, Journal officiel 24 janvier 1995 à 1263, abrogée par Ord. n° 2012-351, 12 mars 2012, relative à la partie législative du Code de la sécurité intérieure (Journal officiel 13 mars 2012).*
- 37] *Les Etats-Unis n'ont pas signé la déclaration de Paris du 16 avril 1856 mettant fin à la course et la Constitution des Etats-Unis permet au Congrès d'accorder des lettres de marque à des entreprises privées dans le cadre de la lutte contre la piraterie. Elle prévoit ainsi que «le Congrès aura le pouvoir: (...) De déclarer la guerre, d'accorder des lettres de marque et de représailles, et d'établir des règlements concernant les prises sur terre et sur mer» (art. 1, Section 8). Voir à ce propos D. Joshua Staub, «Letters of Marque: A Short-Term Solution to an Old Age Problem», Journal of Maritime Law and Commerce, 2009, p. 261-269.*
- 38] *Art. 7 de la présente loi introduisant l'article L. 612-14 dans le code de la sécurité intérieure qui prévoit que «[l']autorisation d'exercice ne confère aucune prérogative de puissance publique à l'entreprise ou aux personnes qui en bénéficient».*
- 39] *Art. 15 de la présente loi insérant l'art. L. 5442-3 dans le code des transports prévoyant que «[l]es agents portent, dans l'exercice de leurs fonctions, une tenue qui n'entraîne aucune confusion avec les tenues des forces de police, des forces armées, de l'administration des affaires maritimes ou de la douane françaises (...)».*
- 40] *Art. 21 de la présente loi introduisant l'article L. 5531-1 dans le code des transports.*
- 41] *Art. 8 de la présente loi complétant l'article L. 612-2 du code de la sécurité intérieure.*
- 42] *Art. 2 de la loi française n° 2011-13 du 5 janvier 2011 relative à la lutte contre la piraterie et à l'exercice des pouvoirs de police de l'Etat en mer. Art. 105 et art. 110 de la CNUDM. A ce propos, voir à titre d'exemple Y. Van der Mensbrugge, «Le Pouvoir de police des Etats en haute mer», RBDI, 1975, p. 56-102; D. Guilfoyle, Shipping interdiction and the Law of the Sea, Cambridge University Press, 2009; E. Papastavridis, «The Right of Visit on the High Seas in a Theoretical Perspective: Mare Liberum versus Mare Clausum Revisited», Leiden Journal of International Law, vol. 24, 2011, p. 45-69.*



- 43 | *Art. 107 de la CNUDM.*
- 44 | *Art. 106 de la CNUDM.*
- 45 | *Commentaire de l'article 45, Annuaire C.D.I., 1952, vol. II, p. 283.*
- 46 | *Art. 16 de la présente loi qui insère l'article L. 5442-4 dans le code des transports.*
- 47 | *Art. 21 de la présente loi qui fait référence à l'article L. 5531-1 du Code des transports. Les prérogatives et la responsabilité traditionnelles du capitaine restent ainsi pleines et entières, et le capitaine garde le dernier mot. Le droit français, tel qu'illustré par l'article L. 5531-1 du Code des transports et l'article 28 du Code disciplinaire et pénal de la marine marchande, est en phase avec l'article 34-1 de la Convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer qui prévoit que le capitaine a tout pouvoir de décision quand il est question de vie humaine et d'environnement.*
- 48 | *D'ailleurs, l'OMI exige une déclaration claire reconnaissant que le capitaine conserve à tout moment le commandement et garde l'autorité absolue à bord (voir OMI, MSC.1/Circ.1405/Rev. 2, du 25 mai 2012). L'existence de règles d'engagement convenues au préalable encadrerait l'usage des armes et constituerait un guide pour l'appréciation de la légitime défense. Voir BIMCO, Guidance on Rules for the Use of Force (RUF) by Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) in Defence of a Merchant Vessel (MV). [https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document\\_Samples/Sundry\\_Other\\_Forms/Sample\\_Copy\\_Guidance\\_on\\_the\\_Use\\_of\\_Force.ashx](https://www.bimco.org/~media/Chartering/Document_Samples/Sundry_Other_Forms/Sample_Copy_Guidance_on_the_Rules_for_the_Use_of_Force.ashx).*
- 49 | *OMI, MSC.1/Circ.1405/Rev.2, 25 mai 2012, § 5.13- 5.15.*
- 50 | *TIDM, Affaire du navire «SAIGA» (N° 2) (Saint-Vincent-et-les Grenadines c. Guinée), arrêt TIDM Recueil 1999, p. 10, § 155-156: «(...) Le droit international (...) prescrit que l'usage de la force doit être évité autant que possible et que, lorsque le recours à la force s'avère inévitable, cela ne doit pas dépasser ce qui est raisonnablement requis en la circonstance. Les considérations d'humanité doivent s'appliquer dans le droit de la mer comme dans les autres domaines du droit international.»*
- 51 | *TIDM, Affaire du navire «SAIGA» (N° 2), op. cit., §156; Affaire du S.S. «I'm Alone» (Canada c. Etats-Unis d'Amérique, 1935), R.S.A.N.U, vol. III, p. 1609; Affaire The Red Crusader (Commission d'enquête, Danemark – Royaume-Uni, 1962), I.L.R, vol. 35, p. 485.*
- 52 | *Ibidem.*
- 53 | *Art. 24, al. 3 de la présente loi. Cette pratique de la consignation est prévue par l'art. L. 5531-19 du Code des transports tel que modifié par la loi 2013-431 du 28 mai 2013. En cas d'urgence, elle peut être ordonnée immédiatement par le capitaine en attendant d'informer pour accord le procureur de la République dans les plus brefs délais.*
- 54 | *Voir à cet effet Ph. Delebecque, Droit maritime, 13<sup>e</sup> éd., Dalloz, 2014, p. 276 et s.*
- 55 | *L'article 24 de la présente loi prévoit en effet dans son alinéa 3 : «Tout individu demeuré ou recueilli à bord après avoir représenté*

*une menace extérieure à l'encontre du navire, au sens de l'article L. 5441-1, fait l'objet d'une consignation, dans les conditions prévues à l'article L. 5531-19. »*

- 56 | *L'art. 22 de la législation belge du 16 janvier 2013 – loi portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime, préc.-, prévoit à ce propos que « [l]es agents surveillent toute personne que le capitaine a décidé de retenir, dans le cadre de ses compétences en matière de lutte contre la piraterie ».*
- 57 | *Voir la jurisprudence de la CEDH : affaires Ali Samatar et autres c. France, n° 17110/10 et n° 17301/10, CEDH, 4 décembre 2014 ; Hassan et autres c. France, n° 46695/10 et n° 54588/10, CEDH, 4 décembre 2014 ; Vassis et autres c. France, n° 62736/09, 27 juin 2013 ; Medvedyev et autres c. France [GC], n° 3394/03, CEDH 2010 ; Rigopoulos c. Espagne, n° 37388/97, CEDH 1999 II.*
- 58 | *Supra n° 2.*
- 59 | *La législation hellénique a pour but « the protection of the passengers, the ship and the cargo from attacks constituting piracy, as this term is defined in articles 101 and 103 of the UN Convention on the Law of the Sea » (Law 22 March 2012 No. 4058, Provision of Security Services by Armed Guards to Commercial Ships and Other Provisions, art. 1). De même pour la Belgique (loi du 16 janvier 2013 portant diverses mesures relatives à la lutte contre la piraterie maritime, le Moniteur belge, le 30.01.2013, p. 4730-4736) et le Danemark (Order of the Ministry of Justice of 27 June 2012 No. 698 on the use of civilian, armed guards on Danish cargo ships).*
- 60 | *Ce point a été souligné notamment dans le rapport Leroy où il est estimé dans l'introduction que « si la flibuste est effectivement la première visée par les dispositions proposées, celles-ci présentent l'avantage de répondre avec la même efficacité à d'autres types de menace à l'encontre des navires. Chacun comprendra que la prévention des actes de terrorisme en haute mer, motivés par l'idéologie et non par l'appât du gain, répond aux mêmes principes fondamentaux que la protection contre les attaques pirates », in Assemblée nationale, rapport fait au nom de la Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires (n° 1674), par M. Arnaud Leroy, n° 1861 rectifié, 9 avril 2014, p. 11.*
- 61 | *L'article 101 de la CNUDM définit l'acte de piraterie comme étant un acte illicite commis à des fins privées. Il est généralement admis que les actes ayant des motivations politiques sont à exclure du champ d'application de cette disposition. Ce faisant, les actes de terrorisme (e.g. l'affaire de l'Achille Lauro) ainsi que les actes commis par des militants écologistes ne peuvent pas être considérés comme étant des actes de piraterie (e.g. l'Affaire du MV Arctic Sunrise). Voir à titre d'exemple I. Brownlie, Principles of Public International Law, 7<sup>e</sup> éd., Oxford University Press, 2008, p. 232 ; M.N. Shaw, International Law, 6<sup>e</sup> éd., Cambridge University Press, 2008, p. 615 ; J.L. Jesus, « Protection of Foreign Ships against Piracy and Terrorism at Sea: Legal Aspects », The International Journal of Marine and Coastal Law, 2008, p. 379 ; contra voy. l'affaire du Castle John v. NV Mabeco de 1986 devant la justice belge, la décision de la Cour suprême Etats-unienne dans l'affaire de la*

*Sea Shepherd Conservation Society*); M. Halberstam, « *Terrorism on the high seas* », *AJIL*, 1988, p. 276 et s. ; M. Bahar, « *Attaining Optimal deterrence at sea* » *Vanderbilt Journal of Transnational Law*, 40, 2007, p. 1-32 ; E. Kontorovich, « *Yes, Sea Shepherd Engaged in Piracy under International Law* », *The Volokh Conspiracy, Blog*, 27 février 2013.

- 62 | F. Nicoud, « *La Participation des personnes privées à la sécurité publique : actualité et perspectives* », *RDP*, 2006, p. 1262.
- 63 | *OMI, MSC.1/Circ.1443*, 25 mai 2012, p. 1.
- 64 | *A ce jour, trois entreprises ont été autorisées par la CNAPS à exercer l'activité : Aspida, Prorisk International SARL et Prorisk International Ltd ; voir le Marin, « Piraterie : trois sociétés de protection privées agréées », 16 juin 2015 <http://www.lemarin.fr/secteurs-activites/shipping/22226-lutte-contre-la-piraterie-trois-societes-privées-agreées>.*
- 65 | C. Bellord, art. cit., p. 635.
- 66 | *Loi n° 2011-267 du 14 mars 2011 (Journal officiel, 15 mars 2011).*
- 67 | *Il joue pleinement son rôle comme en témoigne, par exemple, l'adoption du Code de déontologie des personnes physiques ou morales exerçant des activités privées de sécurité, préparé par le CNAPS et publié par décret (n° 2012-870) du 10 juillet 2012 (Journal officiel, 12 juillet 2012).*
- 68 | F. Nicoud, art. cit., p. 1254.
- 69 | *Art. 6 de la loi qui insère une section 1 intitulée « Certification » au chapitre VI du titre 1<sup>er</sup> du livre VI du code de la sécurité intérieure.*
- 70 | *Décret n° 2014-1415 du 28 novembre 2014 relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires, art. 3.*
- 71 | C. Bellord, art. cit., p. 636.
- 72 | *Art. 612-9 du code de la sécurité intérieure.*
- 73 | *Si l'entreprise est nouvelle dans le domaine et qu'elle n'a pas encore exercé l'activité de protection des navires, elle peut bénéficier si elle respecte les modalités de délivrance de l'autorisation d'exercice provisoire (décret n° 2014-1415 du 28 novembre 2014, art. 3) d'une autorisation d'exercice temporaire d'une durée maximale de six mois, après vérification de son engagement dans une démarche de certification (art. 6 de la loi). L'autorisation d'exercice « est accordée à l'entreprise qui justifie de sa certification au plus tard à la date d'expiration de l'autorisation d'exercice provisoire ».*
- 74 | *Voir l'exposé des motifs concernant l'article 12 du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires, n° 1674, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 3 janvier 2014.*
- 75 | *Art. 3 du décret n° 2014-1415 du 28 novembre 2014 relatif aux conditions d'exercice de l'activité privée de protection des navires, qui introduit l'art. R. 616-9 dans le code de la sécurité intérieure. Il est pris compte en cela des informations apportées par les employeurs, et l'entreprise est donc tenue de transmettre un rapport sur le comportement de l'agent.*

- 76] *A cet effet, la personne ne doit pas avoir été condamnée à une peine correctionnelle ou criminelle inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire (ou l'équivalent pour les ressortissants étrangers) pour des motifs incompatibles avec l'exercice des fonctions, ni avoir fait l'objet d'un arrêté d'expulsion ou d'une interdiction du territoire français. Il convient de noter qu'«il appartient à l'autorité administrative d'apprécier si les actes commis par le demandeur sont compatibles avec l'exercice de la profession, alors même que les agissements en cause n'auraient pas donné lieu à une condamnation inscrite au bulletin n° 2 du casier judiciaire, ou qu'ils auraient été effacés du système de traitement automatisé des infractions constatées», CAA de DOUAI, 4 nov. 2015, n° 15DA00380.doc.*
- 77] *Art. L. 612-7 (1) du Code de la sécurité intérieure. Cette disposition fit l'objet d'un contrôle de constitutionnalité, par une QPC posée par Kamel B. et la Société Constellation Sécurité SAS pour méconnaissance du principe d'égalité devant la loi, renvoyée par le CE le 21 février 2015. Le Conseil constitutionnel a jugé l'article conforme à la Constitution et a estimé «qu'en prévoyant la condition de nationalité contestée, le législateur s'est fondé sur un motif d'intérêt général lié à la protection de l'ordre public et de la sécurité des personnes et des biens; que la différence de traitement qui en résulte est fondée sur un critère en rapport direct avec l'objectif de la loi», CC, Décision n° 2015-463 QPC du 9 avril 2015.*
- 78] *C. Lebœuf, Agrément de société de sécurité privée et nationalité du dirigeant, 26 mai 2015, Note sous Conseil constitutionnel, décision n° 2015-463 QPC du 9 avril 2015: Human sea hypotheses.org [http://humansea.hypotheses.org/253#\\_ftnref7](http://humansea.hypotheses.org/253#_ftnref7)*
- 79] *Il aurait été probablement plus commode que le commandement des navires français en haute mer demeure réservé aux seuls capitaines de nationalité française (P. Bonassies et P. Delebecque, art. cit., p. 12), plus particulièrement quand ceux-là embarquent des gardes armés pour assurer leur protection. La nationalité française fut pendant longtemps requise pour l'exercice des fonctions de capitaine et de son second, ainsi que pour le reste de l'équipage (avec de possibles dérogations pour ces derniers). Afin de se conformer aux impératifs du droit de l'Union européenne et à la liberté de circulation des travailleurs et l'abolition de toute discrimination basée sur la nationalité entre travailleurs européens, ce privilège prévu par l'article 3 du Code du travail maritime fut abandonné en deux temps. Premièrement, pour l'équipage à la suite de l'adoption de la loi n° 96-151 du 26 février 1996 relative aux transports (Journal officiel, 27 février 1996) et en deuxième lieu pour le capitaine et son suppléant en vertu de la loi n° 2008-324, 7 avril 2008 relative à la nationalité des équipages de navires (Journal officiel, 8 avril 2008), ouvrant l'exercice de cette fonction aux ressortissants des États membre de la Communauté européenne, États parties à l'accord sur l'Espace économique européen ou de la Confédération suisse. Cette loi intervient à la suite de plusieurs jurisprudences nationales et condamnations européennes de la France. Voir à cet effet CJCE, 4 avril 1974, aff. C-167/73, Commission c/ France; CJCE, 30 sept. 2003, aff. C-405/01, Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Espanola et CJCE, 30 sept. 2003, aff. C-47/02, Anker, Ras et Snock; Recours en manquement introduit par la Commission le 15 février 2007 et ayant*

*abouti à la condamnation de la France (CJCE, 6e ch., 11 mars 2008, aff. C-98/07, Commission c/ France). Voir en ce sens J. Ha Ngoc, CAPITAINE : JurisClasseur Transport, Fasc. 1155, 16 mai 2012.*

- 80 | *L'arrêté du ministère de l'Intérieur daté du 7 janvier 2015 relatif à l'aptitude professionnelle des dirigeants et des salariés des entreprises privées de protection des navires et relatif aux agréments des organismes délivrant une formation professionnelle aux dirigeants et agents des entreprises privées de protection des navires, publié au Journal officiel du 20 janvier 2015, est venu élucider le contenu exact des connaissances et compétences qui seront exigées des candidats à l'exercice de cette activité et les conditions dans lesquelles les organismes chargés de dispenser ces formations seront agréées.*
- 81 | *Il s'agit de la société Kargus Sea Interconnection (KSI) ayant obtenu son agrément du ministère des Transports le 18 mars 2015, quelques mois seulement après l'adoption des décrets et arrêté complétant le projet de loi, et de la société OROPEX <http://www.cnaps-securite.fr/wp-content/uploads/2015/11/Liste-des-centres-de-formation-agrés.pdf>.*
- 82 | *Art. 3 du décret n° 2014-1415, qui introduit l'art. R. 616-11 dans le Code de la sécurité intérieure.*
- 83 | *Art. 9 de la présente loi qui insère une section 2 au chapitre VI du Code de la sécurité intérieure intitulée « Carte professionnelle ». Voir à cet effet pour la carte professionnelle le décret du 9 février 2009 relatif à la carte professionnelle, à l'autorisation préalable et à l'autorisation provisoire des salariés participant aux activités privées de sécurité.*
- 84 | *Art. 3 du décret n° 2014-1415, qui introduit l'art. R. 616-12 dans le Code de la sécurité intérieure.*
- 85 | *Ordinance on the licensing of security companies on ocean-going vessels (Seeschiffbewachungsverordnung – SeeBewachV) of 11 June 2013, Federal Gazette I, p. 1562, en particulier la section 10 « competence » et l'annexe.*
- 86 | *F. Nicoud, art. cit., p. 1264.*
- 87 | *A titre d'exemple, il peut s'agir dans ce cas d'une entreprise qui garde comme dirigeant une personne bien que son comportement ou ses agissements se soient avérés, à la suite d'une enquête administrative, incompatibles avec l'exercice d'une activité de sécurité privée car contraires à l'honneur, à la probité, aux bonnes mœurs ou de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes ou des biens, à la sécurité publique ou à la sûreté de l'État (CE, 7 août 2007, n° 300734, min. Int. c/ Sté Haute sécurité, n° 2007-072309).*
- 88 | *Art. 2 du décret n° 2014-1415 du 28 novembre 2014.*
- 89 | *CAA Versailles, 23 nov. 2006, n° 06VE00188, préfecture Essonne, SELEN où ni le délai entre la date à laquelle l'autorité préfectorale a été informée du rapport de l'enquête diligentée par le groupe d'intervention régional et la décision préfectorale de suspension, ni les nécessités de l'ordre public n'ont été jugés suffisants pour dispenser le préfet de recourir à la procédure contradictoire pour permettre au gérant et associé fondateur de la société d'être mis à même de s'expliquer sur les faits qui lui étaient reprochés.*

- 90 | Voir les conclusions de Yann Aguila sur l'arrêt Jubau du Conseil d'Etat (CE, 14 nov. 2005, n° 271711) et ceux de Samuel Deliancourt sur CAA Marseille, 18 oct. 2010, n° 08MA03756.
- 91 | Voir à titre d'exemple CAA de DOUAI, 4 nov. 2015, n° 15DA00380.doc: pour complicité de vol avec effraction alors que ces faits n'ont pas fait l'objet d'une peine correctionnelle mais d'un rappel à la loi avec mention au fichier du traitement des infractions constatées des services de police ou de gendarmerie; aussi CAA de MARSEILLE, 19 oct. 2015, n° 14MA00544, préf. des Bouches-du-Rhône: pour la cour d'appel, les faits de conduite de véhicule sans permis et sans assurance et de conduite d'un véhicule à moteur malgré une injonction de restituer le permis de conduire résultant du retrait de la totalité des points, de par leur nature et leur caractère répété, étaient contraires à l'honneur, à la probité et aux bonnes mœurs et de nature à porter atteinte à la sécurité des personnes et des biens et, par suite, incompatibles avec un emploi d'agent de sécurité privée. Voir également CAA Paris, 20 avril 2010, n° 09PA00457, préfet Seine-et-Marne; CAA Nancy, 31 mai 2010, n° 09NC00555, préfet Jura.
- 92 | Art. 17 de la loi qui insère l'article L. 5442-5 dans le code des transports. Il convient de préciser au préalable que seuls les agents des entreprises privées sont autorisés, dans la législation française, à manipuler les armes et les munitions (voir à ce propos l'art. 18 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 qui insère l'art. L. 5442-6 dans le Code des transports) et que ni l'équipage et le capitaine, ni les passagers ne sont autorisés à le faire. Cela est également le cas pour plusieurs législations et réglementations étrangères, voir à titre d'exemple pour Malte, Arms Act (CAP. 480), General Authorisation (Protective Security Measures on board Ships) Regulations, Legal Notice 19 of 2013, § 5(3). De même, l'OMI demeure fortement opposée au port d'armes par l'équipage que ce soit pour leur propre protection ou pour celle du navire. Voir OMI, «Recommandations aux gouvernements concernant la prévention et la répression des actes de piraterie et des vols à main armée à l'encontre des navires», MSC.1/Circ.1333, 26 juin 2009, où l'OMI estime que «pour des raisons juridiques et de sécurité, les États du pavillon devraient fortement décourager le port et l'utilisation d'armes à feu par les gens de mer à des fins de protection individuelle ou de protection du navire».
- 93 | Art. L. 613-5 du Code de la sécurité intérieure.
- 94 | Art. 1 de la présente loi.
- 95 | Décret n° 2014-1418 du 28 novembre 2014 pris pour l'application de l'article L. 5442-1 du code des transports.
- 96 | Voir pour le Danemark, Order of the Ministry of Justice of 27 June 2012 No. 698 on the use of civilian, armed guards on Danish cargo ships, Section 2 qui prévoit que «This order shall not apply to passenger ships, fishing vessels and recreational craft».
- 97 | P. Bonassies et Ph. Delebecque: DMF, Hors-série n° 19, juin 2015, p. 12.
- 98 | Voir M. Plaut, «Private patrol boats to tackle Somali pirates» BBC news, 30 mai 2012 <http://www.bbc.com/news/world-africa-18209357>. Voir également J. Brown, Pirates and Privateers: managing the Indian

Ocean's private security boom, *Lowy Institute for International Policy-Analysis*, Septembre 2012.

- 99 | *Disposition qui insère l'article L. 5442-2 dans le Code des transports.*
- 100 | *OMI, MSC.1/Cir.1405/Rev.2 prévoyant des recommandations aux armateurs exploitant des navires et des capitaines sur l'usage du personnel privé à bord des navires se trouvant dans la zone à haut risque.*
- 101 | *Art. 14 de la présente loi qui insère l'art. L. 5442-2 dans le Code des transports.*
- 102 | *C. Bellord, art. cit., p. 636.*
- 103 | *Art. 13 de la présente loi insérant l'art. L. 5442-1 dans le Code des transports.*
- 104 | *Art. 3 du décret n° 2014-1416 du 28 novembre 2014 relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires.*
- 105 | *La zone à haut risque délimitée dans la section 2 des BMP 4 a fait l'objet d'une réduction entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> décembre 2015.*
- 106 | *Art. 2 de la CNUDM.*
- 107 | *Par application de l'article 58 (b) de la CNUDM.*
- 108 | *F. Gouttefarde, Aspects particuliers de la lutte contre la piraterie, réflexion sur l'usage de la force par les sociétés privées de sécurité maritime sur les navires battant pavillon français, ADM, 2009, p. 210.*
- 109 | *Seuls les armes et munitions acquises dans un Etat membre de l'UE sont susceptibles d'être importées sur le territoire national (art. 17 de la présente loi qui insère l'art. L. 5442-5 du Code des transports). D'un autre côté, les armes et munitions acquises sur le territoire national ne peuvent pas être revendues dans un Etat non-membre de l'UE (art. 17). Ce matériel, acquis à des fins de l'exercice de l'activité privée de protection, doit être conservé au sein de l'entreprise selon des conditions prévues par le Code de la sécurité intérieure et qui s'appliquent aux autres activités de sécurité privée.*
- 110 | *Le décret n° 2014-1416 du 28 novembre 2014 relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires.*
- 111 | *Anna Petrig trace un panorama de la pratique des Etats concernant les catégories d'armes autorisées que l'on se permettra d'emprunter. A. Petrig, «The use of force and firearms by private maritime security companies against suspected pirates» International and Comparative Law Quarterly, 2013, p. 675.*
- 112 | *Ibidem. Ainsi on y a recours à des armes de poing (20 mètres), des mitrailleuses légères (400 à 600 mètres), des armes automatiques PKM ou des fusils de précisions (1 000 à 2 000 mètres).*
- 113 | *Décret n° 2014-1419 du 28 novembre 2014 pris pour l'application des dispositions du titre IV du livre IV de la cinquième partie du Code des transports et relatif aux modalités d'exercice de l'activité privée de protection des navires (art. D. 5442-1-2, Code des transports).*

- 114 | *A titre comparatif, le Danemark, qui n'autorise pas les armes automatiques, n'envisage la possibilité d'octroyer un permis que pour les armes dont le calibre est inférieur à 12,7 mm (section 4 du « Ordian of the Ministry of Justice », précit.). Quant à la Belgique, l'art. 15 de la loi précitée prévoit des « armes à feu d'un calibre maximal 50, et par dérogation à l'article 8, alinéa 1 de la loi du 8 juin 2006 réglant les activités économiques et individuelles avec des armes, les armes peuvent être automatiques ».*
- 115 | *En pratique, il est commun par exemple pour l'Afrique de l'Est que les entreprises embarquent des armes et des munitions dans des lieux proches du Golfe d'Aden, notamment le port de Djibouti, de Salalah, de Muscat ou encore de Dar-Es-Salaam. Pour le débarquement, le port de Galle dans le sud du Sri Lanka constitue un endroit commun à cet effet, et le gouvernement sri-lankais apporte même un soutien aux entreprises privées avec la possibilité de stockage des équipements et armes dans certains entrepôts mis à disposition par le ministère de la Défense J. Brown, « Pirates and privateers: managing the Indian Ocean's private security boom », Lowy institue, 12 September 2012 <http://www.lowyinstitute.org/publications/pirates-and-privateers-managing-indian-oceans-private-security-boom>. Il faut noter qu'en Afrique de l'Ouest l'embarquement de gardes armés directement à bord du navire à protéger dans ces eaux n'est pas permis. Sur la base d'un mémorandum d'entente, le gouvernement nigérian peut cependant octroyer des licences à certaines compagnies privées pour embarquer des agents de police ou des militaires à bord de leurs navires ou des navires d'escortes (voir D. Steffen, « Troubled waters? The use of the Nigerian Navy and police in Private maritime Security roles », Center of International Maritime Security, 1<sup>er</sup> juillet 2014 <http://cimsec.org/troubled-waters-use-nigerian-navy-police-private-maritime-security-roles/11918>.)*
- 116 | *Ibidem.*
- 117 | *Le droit coutumier de passage inoffensif est prévu par l'art. 17 de la CNUDM et a été confirmé dans des arrêts de la Cour internationale de justice (Différend frontalier terrestre, insulaire et maritime (El Salvador/Honduras ; Nicaragua (intervenant), arrêt, C.I.J. Recueil 1992, p. 351, § 412 ; Délimitation et questions territoriales entre Qatar et Bahreïn (Qatar c. Bahreïn), fond, arrêt, C.I.J. Recueil 2001, § 223). Voir R. Churchill & V. Lowe, The law of the Sea, Manchester University Press, Juris Publishing, 1999, p. 81 et s ; L. Lucchini & M. Voelckel, Droit de la mer, tome 2, Délimitation navigation et pêche, vol. 2, Navigation et pêche : Paris, Pedone, p. 223 et s ; W. Riphagen, « Le droit de passage inoffensif après la 3<sup>e</sup> Convention », in Perspectives du droit de la mer jusqu'à l'issue de la 3<sup>e</sup> Conférence des Nations Unies, Colloque de Rouen de la SFDI : Paris, Pedone, 1984, p. 190-209.*
- 118 | *Art. 18 §1 (a & b) de la CNUDM.*
- 119 | *Art. 18 §2 de la CNUDM.*
- 120 | *L'OMI appelle au « respect attesté de la législation de l'État du pavillon, de l'État côtier et de l'État du port applicable au transport, au port, au stockage et à l'utilisation d'armes à feu, de munitions et de matériel de sûreté depuis l'embarquement jusqu'au débarquement, y compris*



dans les ports où le navire peut faire escale alors que l'équipe du PCASP se trouve à son bord», OMI, MSC.1/Circ.1405/Rev.2, § 5.12.1.

- 121 | L'Inde rappelle à cet égard que «All Indian vessels, when visiting foreign ports / waters shall be required to comply with the concerned regulations/requirements of the coastal states concerned», *Guidelines on Deployment of Armed Guards in Merchant Ships* du 29 août 2011, §7.4. Les Bahamas estiment que «When in port, national requirements regarding firearms in host and destination countries must be complied with» in *Guidance to Ship-owners on Carriage of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) for Vessel Protection, Maritime Authority Information Bulletin* of 16 November 2011 No. 128, §4.4. Enfin, le Royaume-Uni rappelle à ses navires que «When transiting foreign territorial seas with firearms onboard, it is essential that the laws of that coastal state are respected and complied with», *U.K Interim Guidance...*, préc., § 6.9. Certaines recommandations nationales précisent, afin de guider leurs navires, que l'usage de ces gardes en Afrique de l'Ouest est interdit et rappelle la nécessité de la vigilance dans ces conditions (voir à cet effet les Iles Marshall, *Use of Privately Contracted Armed Security Personnel*, Marine Notice No. 2-011-39, Rev. 2/14).
- 122 | R. Churchill et V. Lowe, op. cit., p. 87-88.
- 123 | Art. 19 §2 (b) de la CNUDM.
- 124 | Art. 19 §2 (l) de la CNUDM.
- 125 | Certains Etats requièrent que les compagnies privées enregistrent en le notifiant le mouvement des armes à travers leurs ports et peuvent même refuser la permission de passage. Une interdiction de passage pour les navires étrangers embarquant des gardes armés a failli être adoptée en août 2011 par le ministère de la Défense égyptien, mais au vu du caractère néfaste que pourrait avoir cette réglementation sur le transit par le Canal, le passage a été plutôt conditionné par l'envoi préalable d'une lettre certifiée par l'Etat du pavillon renseignant les détails sur les armes et le personnel armé à bord. Les armes doivent être remises aux autorités locales qui sont tenues de les rendre une fois le transit effectué (A. Petrig, art. cit., p. 678). En outre, la législation hellénique prévoit qu'un navire étranger doit notifier par écrit, 24 heures avant le passage dans les eaux territoriales, la présence à bord d'armes et de gardes armés (Law No. 4058, article 8). De même, l'Inde requiert une notification préalable de 96 heures applicable tant aux navires étrangers qu'aux navires indiens, que ce soit pour leur transit dans les eaux territoriales ou leur entrée dans un port indien (point 7.3). Dans ce sens, bien qu'il s'agisse d'un navire d'escorte et non de personnels armés embarqués, voir à ce propos l'affaire en cours du MV Seaman Guard Ohio où les autorités indiennes ont arraisonné le 12 octobre 2013 le navire de la société de sécurité maritime AdvantFort, battant pavillon sierraléoné pour avoir pénétré avec leurs armes dans la zone contiguë indienne, en violation de la législation indienne. Voir J.P. Pancraccio, «L'affaire du Seaman Guard Ohio», *Blog Droit de la mer et des littoraux*, 16 novembre 2015 <http://blogs.univ-poitiers.fr/jp-pancraccio/2015/11/16/laffaire-du-seaman-guard-ohio/>; aussi «Anti-piracy vessel crew re-trial resumes», *Times of India*,

- 1<sup>er</sup> décembre 2015, <http://timesofindia.indiatimes.com/city/madurai/Anti-piracy-vessel-crew-re-trial-resumes/articleshow/49994151.cms>.
- 126 | Voir l'exposé des motifs du projet de loi relatif aux activités privées de protection des navires, n° 1674, enregistré à la présidence de l'Assemblée nationale le 3 janvier 2014.
- 127 | Au préalable, et avant de décider de recourir aux services d'une entreprise privée, la circulaire MSC.1/Cir.1405/Rev.2 de l'OMI, prévoyant des recommandations aux armateurs exploitant des navires et aux capitaines sur l'usage du personnel privé à bord des navires se trouvant dans la zone à haut risque, recommande d'effectuer une évaluation des risques et de s'assurer que tous les autres moyens pratiques de protection ont été employés au préalable.
- 128 | De même, en droit comparé, la diligence est notée dans d'autres instruments nationaux : ex. le Royaume-Uni, UK Interim Guidance..., les Bahamas, supra n° 140.
- 129 | Art. 19 de la loi qui insère l'article L. 5442-7 dans le code des transports. En droit comparé, plusieurs Etats requièrent également une couverture d'assurance pour le personnel de l'entreprise tels que par exemple l'Allemagne (ordonnance précitée de 2013, section 12 "Public and employers' liability insurance"); la loi belge portant certaines mesures relatives à la piraterie maritime (art. 5, par. 3); ainsi que le Royaume-Uni, UK Interim Guidance... 3.16-3.19.
- 130 | Rapport préparé par la sénatrice Odette Herviaux au nom de la Commission du développement durable, des infrastructures, de l'équipement et de l'aménagement du territoire sur le projet de loi, adopté par l'assemblée nationale après engagement de la procédure accélérée, relatif aux activités privées de protection des navires, n° 523, Sénat, 13 mai 2014, p. 30.
- 131 | Disposant d'une copie du contrat, il est tenu de vérifier l'identité des agents qui embarquent et de la conformité des numéros de série des armes embarquées avec ceux qui y sont inscrites, et il informe les autorités de l'Etat de l'embarquement et du débarquement des agents (article 20). D'un autre côté, le capitaine doit porter les paramètres de sécurité, de sûreté et d'exploitation propres au navire à la connaissance de l'équipe de protection (article 1<sup>er</sup> du décret n° 2014-1416). Enfin, le capitaine est tenu de contrôler le déroulement des événements pendant le voyage en mer, et outre son obligation générale de « reporting », il retranscrit dans le livre de bord tout événement impliquant les agents (et en particulier, l'art. 23 de la loi du 1<sup>er</sup> juillet 2014 qui insère l'art. L. 5442-11 dans le Code des transports, prévoit que le rapport devrait mentionner « les embarquements et débarquements, les stockages et déstockages des armes et munitions ainsi que, le cas échéant, les circonstances et les conséquences de leur utilisation ») et rédige des rapports de mer concernant tout incident ayant impliqué un agent de l'équipe de protection qu'il transmet au CNAPS. Quand l'incident a entraîné l'usage de la force létale, le rapport rédigé par le capitaine, qui inclut celui préparé par le chef des agents, est transmis dans les meilleurs délais au représentant de l'Etat en mer compétent (art. 24 de la loi).

- 132 | *Outre les agents mentionnés à l'article L. 611-2 du Code de la sécurité intérieure, il s'agit, selon l'article 27 de la loi, des administrateurs et officiers du corps technique et administratif des affaires maritimes, des commandants, commandants en second ou officiers de bâtiments de l'Etat et les commandants des aéronefs de l'Etat affectés à la surveillance maritime, des fonctionnaires affectés dans les services exerçant des missions de contrôle dans le domaine des affaires maritimes sous l'autorité ou à la disposition du ministre de la Mer et les agents des douanes.*
- 133 | *Art. 27 de la présente loi qui insère l'art. 616-4 dans le Code de la sécurité intérieure.*
- 134 | *Conseil constitutionnel, 29 nov. 2013, n° 2013-357 QPC, posée par la Société Wesgate Charters Ltd, Dalloz actualité, 4 déc. 2013. Voir Lamy transport, tome 2, 2015, p. 1772.*
- 135 | *Le Conseil constitutionnel a estimé qu'en permettant les visites des navires sans autorisation préalable du juge, les dispositions contestées prennent en compte la mobilité des navires et les difficultés de procéder au contrôle des navires en mer. Cependant, elles ne prévoient aucune voie de recours spécifique et appropriée afin que soit contrôlée la mise en œuvre des mesures prises. La seule référence de l'article 63.2 à l'intervention d'un juge en cas de refus du capitaine ou du commandant du navire, en des termes qui ne permettent pas d'apprécier le sens et la portée de cette intervention, ne peut constituer une garantie suffisante.*
- 136 | *Art. L. 634-4 du Code de la sécurité intérieure.*
- 137 | *Ces pénalités ne peuvent pas excéder les 150 000 €.*
- 138 | *Art. 634-4 du Code de la sécurité intérieure. Il peut s'agir selon la gravité des faits reprochés d'un avertissement, d'un blâme ou d'une interdiction d'exercice de l'activité privée de sécurité à titre temporaire pour une durée qui ne peut excéder cinq ans. En outre, des sanctions pénales sont également prévues en cas de violation de certaines obligations ou interdictions. Selon la gravité des faits reprochés, la peine encourue ira de 3 750 € d'amende à trois ans d'emprisonnement et 45 000 € d'amende.*
- 139 | *F. Gouttefarde, art. cit., p. 210.*
- 140 | *Art. 16 de la présente loi.*
- 141 | *Art. 21 de la présente loi.*
- 142 | *Art. L. 5531-1 du Code des transports. Pierre Bonassies et Philippe Delebecque estiment à ce propos que « même s'il eût été préférable que la règle soit énoncée d'une manière expresse, il résulte certainement de l'article 21 de la loi de 2014, lu à la lumière des dispositions du Code des transports, que c'est le capitaine, et lui seul, qui a compétence pour ordonner aux agents de sécurité d'ouvrir le feu sur les pirates », P. Bonassies et Ph. Delebecque : DMF, hors-série n° 19, juin 2015, p. 13.*
- 143 | *Cf. infra. 2<sup>e</sup> partie relative aux questions de responsabilité.*

- 144 | *Les points 5.4 et 5.6 des UK Interim Guidance...*, préc. prévoient : « (...) *The Master will be responsible for determining and exhausting all available options before recommending potential armed intervention to overcome a piracy threat. The Master has the authority to decide when the security team are armed*», mais ajoutent d'un autre côté que « [t]he Decision to Use Force Must Lie With the Person Using Force (...). Neither the Master nor the security team leader can command a member of the security team against that person's own judgement to use force or to not use force. »
- 145 | *Art.13.23 de la loi belge préc. portant certaines mesures relatives à la piraterie maritime.*
- 146 | *Cela fut rappelé par l'OMI dans sa circulaire MSC/Circ.623 du 29 mai 2002. Ainsi, bien que l'intervention d'un agent se soit effectuée dans le cadre de l'exercice de son droit de légitime défense, l'Etat de la victime peut engager des poursuites judiciaires à son égard et appliquer sa législation à l'incident. Cette question s'est aussi posée récemment dans l'affaire de l'Enrica Lexie, quoiqu'il ne s'agisse pas dans ce cas de gardes armés privés mais bien de fusiliers de la marine italienne et que les questions de responsabilité soient plus simples à régler.*
- 147 | *Voir à titre d'exemple les Bahamas, Guidance to Shipowners on Carriage of Privately Contracted Armed Security Personnel (PCASP) for Vessels Protection, préc., §4; les Iles Marshall, préc., n° 141, § 6.2.; Saint-Vincent-et-les-Grenadines: Maritime Administration. Circular No. APIR 006 Rev. 1 Guidance to Shipowners on Carriage of Armed Personnel for Ship Protection, 1 Juin 2011, § 4.*
- 148 | *Voir Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, rapport de la C.D.I., 53<sup>e</sup> session, 23 avril-1<sup>er</sup> juin et 2 juillet-10 août 2001, Assemblée générale, documents officiels, 56<sup>e</sup> session, supplément n° 10 (A/56/10); J. Crawford, A. Pellet & S. Olleson (ed.), The Law of International Responsibility, Oxford Commentaries on international Law: Oxford University Press, 2010.*
- 149 | *P. Daillier, M. Forteau et A. Pellet, Droit international public, Paris, L.G.D.J., 8<sup>e</sup> éd., 2009, p. 869, qui cite le rapport du comité de juriste de la SDN dans l'affaire Tellini, 1924; voir également le commentaire du projet d'articles de la CDI, commentaire de l'article 8, p. 109-110.*
- 150 | *Conformément à l'article 4 (2) de Projet d'articles sur la responsabilité de l'Etat pour fait internationalement illicite, « [u]n organe comprend toute personne ou entité qui a ce statut d'après le droit interne de l'Etat ».*
- 151 | *La jurisprudence commune de Saint-Priest-la-Plaine du Conseil d'Etat (CE, Ass., 22 nov. 1946, Cne de Saint-Priest-la-Plaine) établit les conditions d'application du régime de collaborateur occasionnel du service public. Il faut à ce propos que le collaborateur participe à l'exécution d'un véritable service public, que la sollicitation de cette collaboration soit faite par l'Administration. Enfin, il n'existe pas de contradiction entre la qualité de salarié du prestataire privé et de collaborateur occasionnel du service public. Dans l'arrêt CE, 12 octobre 2009 n° 297075, M<sup>me</sup> Chevillard et Consorts Bancherelle, relatif à une mission de secours en mer, ces conditions furent précisées, concernant le salarié d'une entreprise ayant pris part à*

une mission de service public, bien qu'il n'ait pas été personnellement sollicité par l'Administration. Pour le premier critère, le Conseil d'Etat a estimé, contrairement aux juridictions inférieures, que l'opération de sauvetage peut constituer une mission de service public, même si elle est entreprise en dehors des zones de responsabilités des autorités françaises. Deuxièmement, c'est une lecture extensive de la sollicitation de l'Administration qui fut retenue, et la juridiction suprême a décidé que la qualité de collaborateur occasionnel n'est pas dépendante d'une sollicitation directe de l'Administration et qu'une « sollicitation en cascade » n'y fait pas obstacle. Voir aussi G.J. Guglielmi et G. Koubi, *Droit du service public*, Paris, Montchrestien-Lextenso ed., 2011, p. 349.

- 152 | Cette obligation de moyen qui fut développée à partir de la sentence arbitrale de Max Hubert dans l'affaire *Ile de Palmas* est demeurée aux contours ambigus malgré la jurisprudence de la CIJ déterminant deux volets dans l'affaire relative à des usines de pâte à papier sur le fleuve Uruguay, à savoir l'adoption de règles et de mesures adéquates ainsi qu'un certain degré de vigilance dans le contrôle de leur application. Le TIDM précise davantage cette notion dans son avis consultatif du 1<sup>er</sup> avril 2011 (*TIDM, Responsabilités et obligations des Etats qui patronnent des personnes et des entités dans le cadre d'activités menées dans la Zone, avis consultatif, 1<sup>er</sup> avril 2011, TIDM Recueil 2011, par. 117*) entériné dans l'avis consultatif d'avril 2015 (*TIDM, Demande d'avis consultatif soumise par la commission sous-régionale des pêches (CSRP), Avis consultatif, 2 avril 2015, §125 et s.*). Voir aussi L. Cameron & V. Chetai, « *The Responsibility of States for Activities of PMSCs Due to Lack of Due Diligence* », in L. Cameron & V. Chetai (ed.), *Privatizing War: Private Military and Security Companies under Public international Law*, Cambridge University Press, 2013, p. 225-285.
- 153 | Art. 94, §3 (b) de la CNUDM.
- 154 | *TIDM, Demande d'avis consultatif soumise par la commission sous-régionale des pêches (CSRP), §138.*
- 155 | Ibidem.
- 156 | Ibid., §148.
- 157 | A noter que l'activité a débuté depuis novembre 2015, avec l'embarquement d'agents de la filiale Prorisk International, <http://www.prorisk-international.fr/en-savoir-plus.php?actu=70>.

# La gouvernance maritime dans le sud de la Méditerranée au regard du Mémorandum d'entente de la Méditerranée (MOU MED)

*Khanssa Lagdami*

Les catastrophes maritimes survenues au cours des années soixante-dix comme le *Torrey Canyon* (en 1967) et l'*Amoco Cadiz* (en 1978) sont venues remuer les esprits à travers le monde et sensibiliser la communauté internationale sur la qualité discutable des navires dit « navires sous-normes<sup>1</sup> ». La persistance du phénomène de la navigation sous normes est généralement imputée à l'existence de plusieurs défaillances dans le système de contrôle de sécurité et de sûreté maritimes. En effet, jusqu'à tout récemment, les États du pavillon ainsi que les sociétés de classification agissant en leur nom étaient les deux instances qui garantissaient le contrôle de l'application des normes de la sécurité en mer : les premiers étant dépositaires de la nationalité du navire ont la responsabilité que celui-ci ne constitue pas un danger<sup>2</sup>; les secondes, quant à elles, organisations d'expertise, émettent selon leur critères des certificats relatifs à la navigabilité des navires en accord avec les normes de la sécurité et de la protection du milieu marin<sup>3</sup>.

Mais c'est aux armateurs qu'incombe en dernier ressort la responsabilité de déterminer les normes d'exploitation de leurs navires<sup>4</sup>. Ces derniers, confrontés à des taux d'affrètement non rentables ainsi qu'à une concurrence accrue, ont recherché les moyens de réduire les coûts d'exploitation de leurs navires. Dans bon nombre de cas, leurs actes se sont traduits par l'adoption d'« une position de survie qui consiste à rechercher des mesures d'économie et à réduire les dépenses finançant les coûts de gestion relatifs à la sécurité, avec toujours le risque d'enfreindre les règles et les normes internationales<sup>5</sup> ». Ainsi, le laxisme des instances « de base » chargées d'assurer le respect et/ou de surveiller l'application

des normes de sécurité (les États du pavillon et les sociétés de classification) a laissé le champ libre aux armateurs d'exploiter des navires inférieurs aux normes.

Les armateurs sans scrupules, qui ne se conforment pas aux standards de la sécurité, peuvent bénéficier pendant la période où leurs navires sont sous normes à des avantages financiers considérables correspondant à l'action corrective<sup>6</sup>. De même, outre les armateurs, certains acteurs maritimes – y compris les États du pavillon, les affréteurs, les sociétés de classification et les organismes de financement – peuvent aussi retirer des profits de la navigation sous normes, ce qui explique la persistance du dysfonctionnement des mécanismes de contrôle<sup>7</sup>.

Dans ce contexte, il faut rappeler que la flotte mondiale de commerce abrite actuellement un grand nombre de navires qui continuent à naviguer bien au-delà de la durée de vie pour laquelle ils avaient été conçus initialement. Après les avoir amortis, leurs propriétaires cherchent en effet à dégager une rentabilité maximale qui dépasse la durée d'amortissement estimable, ce qui affecte leur entretien. Bien entendu, l'âge du navire n'est pas le seul facteur des grandes catastrophes maritimes<sup>8</sup>, mais il est manifeste que la fréquence des accidents graves augmente avec l'âge du navire.

Le débat sur la navigation inférieure aux normes renvoie directement au débat sur les registres des « pavillons de complaisance », pudiquement dénommés « pavillons de libre immatriculation ». Il s'agit d'une combinaison néfaste de navires vieux, mal entretenus, manœuvrés par des équipages venus de pays pauvres, surexploités, peu compétents et qui échappent aux contrôles de la fiscalité, des lois sociales et de la sécurité maritime. Les autorités et les institutions de bon nombre de pays concernés par la délivrance de ce genre de pavillon se sont montrées dans l'ensemble beaucoup moins rigoureuses pour contrôler le respect de normes internationales, afin de ne pas manquer leur objectif premier qui est de multiplier le plus possible le nombre de navires immatriculés à leurs registres.

Face au caractère aléatoire des contrôles effectués par les États du pavillon ou pour leur compte, la communauté internationale est intervenue (fin des années soixante-dix) en édifiant un corpus de

règles plus strictes et permettant à l'État du port d'effectuer le contrôle des navires. La notion du contrôle de l'État du port (sigles PSC, *Port State Control* en anglais) fait référence directement à l'État qui accueille les navires étrangers dans ses installations portuaires et dans lesquelles ils sont inspectés et examinés en vue d'assurer la conformité avec les principales conventions internationales applicables en matière de protection de l'environnement marin, de sauvegarde de la vie humaine en mer et de condition de vie et de travail des gens de mer. Le contrôle de l'État du port joue un rôle prépondérant dans le processus du contrôle de la sécurité maritime et constitue un complément aux contrôles effectués par les États du pavillon et les sociétés de classification. La ratification des instruments de référence du contrôle par l'État du pavillon est indifférente, l'État du port peut agir sur tout navire et peut l'immobiliser jusqu'à ce qu'il ait corrigé les normes enfreintes.

Le contrôle par l'État du port s'explique par deux constatations. D'une part, la majorité de la flotte mondiale bat pavillon de pays qui n'ont pas les moyens suffisants de mettre en place un suivi régulier de la qualité des navires inscrits sous leur registre. D'autre part, les États côtiers peuvent avoir des priorités sensiblement différentes de celles des États du pavillon (surtout au niveau de la protection de l'environnement et de la sûreté maritime) et veulent protéger autant que possible leurs côtes contre les navires sous normes naviguant dans les eaux relevant de leur juridiction et faisant escale dans leurs ports<sup>9</sup>.

La compétence des États du port a été formalisée par des initiatives régionales dans le but d'harmoniser les procédures de contrôle et les pratiques d'inspection des navires. Dans le sud de la Méditerranée, la régionalisation des contrôles des navires par l'État du port a été organisée, à l'instar d'autres régions dans le monde, par un accord administratif appelé Mémoire d'entente de la Méditerranée sur le contrôle des navires par l'État du port, en abrégé le «MOU Med» (section 1). Il est toutefois confronté à des difficultés juridiques, techniques et politiques qui entravent son efficacité (section 2).



## **SECTION 1. LE MÉMORANDUM<sup>10</sup> DE LA MÉDITERRANÉE : INSTRUMENT ESSENTIEL POUR LA MISE EN ŒUVRE DES CONVENTIONS INTERNATIONALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ MARITIME DANS LE SUD DE LA MÉDITERRANÉE**

Les fondements juridiques du contrôle par l'État du port se trouvent dans les principes du droit international. Plusieurs dispositions concernant l'État du port sont traitées par la Convention sur le droit de la mer de 1982. Ainsi, l'article 2 révèle que le navire touchant un port d'un État autre que celui de son pavillon est soumis au régime des eaux intérieures et territoriales de cet État<sup>11</sup>. L'article 218 de la Convention autorise l'État du port à diligenter une enquête sur un navire se trouvant dans un de ses ports et, si les éléments le justifient, à tenter des poursuites pour tout rejet effectué au-delà de ses eaux placées sous sa juridiction<sup>12</sup>. En cas d'infraction aux règles et normes internationales applicables concernant la navigabilité des navires, l'article 219 prévoit que les États du port prennent des mesures administratives pour empêcher ce navire d'appareiller. Ils ne l'autorisent qu'à se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche et, une fois éliminées les causes de l'infraction, ils lui permettent de poursuivre sa route sans délai<sup>13</sup>.

Mais bien avant la Convention sur le droit de la mer de 1982, les prémices juridiques du pouvoir de l'État du port ont été traitées d'abord dans la Convention de Genève du 29 octobre 1976 sur les normes minima à observer sur les navires marchands OIT n° 147. En l'espèce, aux termes de l'article 4 de cette dernière : « Si un Membre, qui a ratifié la présente convention et dans le port duquel un navire fait escale dans le cours normal de son activité ou pour une raison inhérente à son exploitation, reçoit une plainte ou acquiert la preuve que ce navire n'est pas conforme aux normes figurant dans la présente convention, après que celle-ci sera entrée en vigueur, il peut adresser un rapport au gouvernement du pays dans lequel est immatriculé le navire, avec copie au directeur général du Bureau international du travail, et prendre les mesures nécessaires pour redresser toute situation à bord qui constitue clairement un danger pour la sécurité ou la santé<sup>14</sup> ». Les Conventions MARPOL, SOLAS, OIL POIL 54, COLREG, LL 66 et STCW avaient également déjà prévu qu'un contrôle par l'État du port pourrait être effectué sur les navires étrangers<sup>15</sup>.

Par ailleurs, face à la multitude des règles de contrôle par l'État du port et afin de faire face à des distorsions dans l'application d'un port à un autre, des accords intergouvernementaux réunissant des États de la même zone géographique ont été adoptés. En effet, des divergences dans l'interprétation des règles ont été constatées dans plusieurs ports, ce qui a entraîné des pratiques de concurrence déloyale entre certains navires optant pour des ports où les contrôles ne sont pas rigoureux ou peu fréquents.

Il convient donc ici d'analyser les fondements juridiques du Mémoire d'entente de la Méditerranée sur le contrôle des navires étrangers par l'État du port (paragraphe 1), avant de traiter son application effective dans les ports du sud de la Méditerranée (paragraphe 2).

## **§1. Les fondements juridiques du Mémoire de la Méditerranée**

La portée de la coopération régionale dans le sud de la Méditerranée en matière de contrôle des navires par l'État du port s'est manifestée par la naissance du MOU MED (B). Cependant, il n'est pas le premier accord ayant formalisé dans le monde de telles dispositions. Comme tous les autres MOU dans le monde, le MOU MED s'est inspiré largement du MOU de Paris (A).

### ***A. Le contrôle régional par l'État du port au nord de la Méditerranée à travers le Mémoire de Paris***

Au lendemain de l'accident de l'*Amoco Cadiz*<sup>16</sup>, la France s'est engagée avec le soutien de la Communauté européenne en faveur d'une approche régionale de la sécurité maritime et de la prévention des pollutions<sup>17</sup>. Son action s'est traduite par l'adoption du Mémoire de Paris le 1<sup>er</sup> juillet 1982<sup>18</sup>. Il est entré en vigueur tardivement, le 1<sup>er</sup> juillet 1992. Il regroupe aujourd'hui les représentants de vingt-sept États<sup>19</sup> dont les pays du nord de la Méditerranée.

Élaboré sur le modèle du Mémorandum de la Haye<sup>20</sup>, le Mémorandum de Paris est un accord administratif qui vise à garantir la mise en œuvre d'une procédure cohérente de contrôle des navires faisant escale dans les ports de l'Union européenne, avec l'objectif de contrôler 25 % des navires qui fréquentent les ports d'un État-membre, sur une période de douze mois<sup>21</sup>. Ce contrôle porte sur ce que l'article 2 a appelé les « instruments pertinents », autrement dit les principales conventions internationales de l'OMI et de l'OIT<sup>22</sup>. Chaque année, le comité d'administration du Mémorandum<sup>23</sup> lance des campagnes d'inspection ciblées et coordonnées<sup>24</sup> : la campagne de l'année 2007 portait sur l'application du code ISM. Celle de l'année 2008 s'est focalisée sur le chapitre V de la convention SOLAS. En 2009, le MOU de Paris s'est joint à celui de Tokyo pour vérifier les dispositifs de sauvetage des mois de septembre à novembre. L'année 2010 a été consacrée à la mise en place d'une campagne sur le chargement et la stabilité du navire<sup>25</sup>.

En estimant qu'« un cadre juridique communautaire visant à harmoniser les procédures d'inspection est d'une importance fondamentale pour assurer l'application homogène des principes de la sécurité du transport maritime<sup>26</sup> », l'Union européenne a rendu les dispositions du Mémorandum de Paris obligatoires pour les États-membres par la directive 95/21/CE<sup>27</sup>. Cette directive a institué la politique de « la communautarisation du Mémorandum de Paris<sup>28</sup> » avec l'objectif de « diminuer dans les eaux communautaires les transports maritimes effectués par des navires inférieurs aux normes internationales, assurer une meilleure effectivité de ces normes internationales, mais aussi communautaires, établir des critères communs de contrôle et uniformiser les procédures d'inspection et d'immobilisation des navires sous-normes<sup>29</sup> ».

Lors de sa 42<sup>e</sup> réunion qui s'est déroulée à Reykjavik du 18 au 22 mai 2009, le comité du Mémorandum a adopté un nouveau régime d'inspection<sup>30</sup>. Ce dernier est basé sur le principe de la reconnaissance de la qualité, de manière à diminuer la charge des contrôles à l'égard des navires en conformité avec la réglementation et de cibler les navires présentant des risques élevés pour l'environnement et pour la vie humaine.

Enfin, il est important de souligner que les rapports d'inspection du MOU de Paris sont consignés dans une base de données, le Système d'informations relatives aux navires contrôlés (SIRENAC), que les pays membres à l'accord peuvent consulter et actualiser chaque jour. Les résultats des inspections sont accessibles sur le site web du Mémorandum et également transmis à la base de données dite EQUASIS<sup>31</sup>.

## ***B. La naissance du Mémorandum de la Méditerranée***

Séduite par le succès du Mémorandum d'entente de Paris de 1982 sur le contrôle des navires par l'État du port, l'Organisation maritime internationale (OMI) a adopté en 1991 la Résolution A.682 (17)<sup>32</sup> pour la coopération régionale en matière de contrôle des navires et des déversements en mer. Cette résolution édicte que « la mise en œuvre appropriée et l'application efficace des normes (...) sont considérées comme relevant principalement de la responsabilité de l'État du pavillon », mais en même temps, elle reconnaît la contribution importante apportée par le Mémorandum de Paris en matière de contrôle par l'État du port et invite les gouvernements concernés à développer d'autres accords régionaux pour contrôler de façon harmonisée les navires étrangers dans les ports des États signataires.

Conformément à ce souhait, une généralisation des approches régionales a été faite afin de conclure des protocoles d'entente regroupant des États qui partagent des eaux communes. Outre le Mémorandum de Paris, il existe actuellement d'autres accords régionaux en vigueur<sup>33</sup>, parmi lesquels le Mémorandum d'entente de Tokyo<sup>34</sup>, l'Accord latino-américain ou l'Accord de Vina del Mar<sup>35</sup>, l'Accord des Caraïbes<sup>36</sup>, le Mémorandum de l'Océan indien<sup>37</sup>, le Mémorandum d'entente d'Abuja<sup>38</sup>, le Mémorandum de la Mer noire<sup>39</sup>, le Mémorandum du Golfe<sup>40</sup> et le Mémorandum de la Méditerranée. Ces accords d'entente ont des systèmes de fonctionnement comparables en tout point au MOU de Paris, avec toutefois quelques différences quant au degré d'exigence, notamment dans les MOU des pays du sud comme ceux de l'Afrique ou de l'Amérique. A cet effet, L. Lucchini et M. Voelckel relèvent dans leur ouvrage consacré au droit de la mer : « Eu égard à la finalité du Mémorandum (de

Paris), l'OMI a, du reste, adopté, au mois de décembre 1991, la Résolution A.682 (17) demandant aux autorités maritimes d'une même région de se réunir pour adopter des accords comparables à celui de 1982. C'est ainsi qu'a vu le jour, en 1992, l'Acuerdo de Vina del Mar (A.V.M.) signé par dix États sud-américains et qui met en place un système analogue à celui du Mémorandum de Paris mais avec un niveau d'exigence moindre (inspection de 15% des navires au lieu de 25%), omission parmi les « instruments pertinents » en vue de l'application de l'accord de la Convention OIT n° 147 de 1976 sur les normes minima à observer sur les navires marchands...<sup>41</sup>. »

Cependant, le principe de régionalisme qui anime les mémorandums ne retient sous aucun prétexte le développement d'une interaction entre les organisations des mémorandums d'entente<sup>42</sup>. L'interférence entre les mémorandums serait assurément attachée à l'échange d'informations correspondant au contrôle des navires et à l'harmonisation des procédures d'inspection<sup>43</sup>.

Il convient ici de noter que les États-Unis n'adhèrent à aucun mémorandum. Les Américains préfèrent pratiquer un contrôle de manière autonome bien qu'ils partagent de multiples informations avec divers autres mémorandums, dont ceux de Tokyo et de Paris. D'une manière générale, ce choix s'explique par le poids économique des États-Unis sur le plan mondial, par l'importance de l'espace marin qu'ils occupent sur le continent nord-américain et enfin par la manière d'effectuer les contrôles qui est différente de celle des mémorandums. Les lois municipales américaines exigent que chaque navire étranger soit inspecté, et cette inspection ne peut être effectuée par les autorités d'un autre pays. De plus, les États-Unis exigent des navires entrant dans leurs ports le respect des normes minimales nationales, qui sont plus élevées que celles en vigueur à l'échelle internationale.

Dans le sud-est de la Méditerranée, c'est lors de la conférence euro-méditerranéenne qui s'est tenue à Barcelone les 27 et 28 novembre 1995 qu'a été déclarée la naissance d'un projet de coopération pour le contrôle de l'État du port, financé par la communauté européenne et sous l'égide de l'OMI et de l'OIT. L'accord a été préparé par deux réunions, la première a été tenue à Tunis du 25 au 29 mars 1996 et la seconde à Casablanca du 10 au 14 décembre 1996. Le 11 juillet

1997, différentes autorités maritimes ont signé à la Valette (Malte) le Mémorandum d'entente de la Méditerranée pour le contrôle des navires par l'État du port, ouvert à tous les États riverains qui n'étaient pas signataires du Mémorandum de Paris<sup>44</sup>. Parmi les signataires, on peut citer l'Algérie, Chypre, l'Égypte, Israël, Malte, le Maroc, la Tunisie, la Turquie, la Jordanie, le Liban, l'Autorité palestinienne<sup>45</sup>. Par ailleurs et pour des raisons politiques, la Libye et la Syrie ont décidé de ne pas y adhérer. Ces deux États ont été invités par le Secrétariat du Mou à participer en tant qu'observateurs à la troisième réunion du Comité, à Limassol (Chypre), qui s'est tenue du 6 au 10 octobre 1999.

L'Union européenne en tant qu'organisation communautaire ainsi que certains États-membres pris individuellement notamment l'Espagne, la France, la Grèce, l'Italie et le Nigeria participent également à ce Mémorandum en qualité d'observateurs, aux côtés de diverses autres organisations internationales telles que l'OMI, l'OIT et l'IACS<sup>46</sup>.

## **§2. L'application juridique du Mémorandum de la Méditerranée**

Accord interministériel, le Mémorandum de la Méditerranée a les mêmes procédures de contrôle des navires que le Mémorandum de Paris (B). Néanmoins, ses objectifs sont moins ambitieux (A).

### ***A. Les objectifs du Mémorandum de la Méditerranée***

Le principal objectif visé par les membres du Mémorandum de la Méditerranée est d'établir un système efficace de contrôle par l'État du port en vue d'assurer, sans discrimination quant au pavillon, une application efficace des instruments pertinents<sup>47</sup>. Les instruments pertinents, outre les protocoles et les amendements aux conventions et textes ayant force obligatoire auxquels le MOU MED se réfère sont :

- la Convention internationale sur les lignes de charge, 1966 (LOADLINES 66) ;

- la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 74) ;
- le Protocole de 1978 relatif à la Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie en mer ;
- la Convention internationale pour la prévention de la pollution par les navires telle que modifiée par le Protocole de 1978 y relatif (MARPOL 73/78) ;
- la Convention internationale de 1978 sur les normes de formation des gens de mer, de délivrance des brevets et de veille (STCW 78) ;
- la Convention sur le règlement international de 1972 pour prévenir les abordages de mer (COLREG 72) ;
- la Convention concernant les normes minima à observer sur les navires marchands, 1976 (Convention n° 147 OIT).
- le Code international de la gestion pour la sécurité de l'exploitation des navires (Code ISM) et en matière de sûreté maritime ;
- le Code international pour la sécurité des navires et des installations portuaires (ISPS), entré en vigueur en juillet 2004.

Cette énumération est donnée d'une manière approximative. Tous les instruments pertinents autorisant l'État du port à contrôler les navires étrangers sont concernés, mais seules les dispositions des conventions en vigueur auxquelles chaque État du port est partie sont appliquées par son administration<sup>48</sup>. Il convient de dire ici que le Mémorandum de la Méditerranée ne prévoit pas l'application de la convention internationale sur le jaugeage des navires de 1969<sup>49</sup>.

Le contrôle par l'État du port est le seul moyen d'évaluer la situation quant à la mise en œuvre et l'application de la Convention de MARPOL 73/78 au regard de l'interdiction des déballastages en mer<sup>50</sup>. L'inspecteur de l'État du port « pourra en effet consulter le registre des hydrocarbures sur lequel le capitaine doit inscrire toute opération concernant la tranche des machines (tous navires) et toute opération concernant la cargaison et le ballast (pétroliers)<sup>51</sup> ».

Au niveau des quotas minimums des contrôles à effectuer, le Mémorandum de la Méditerranée a un objectif beaucoup plus

modeste que celui du Mémorandum de Paris<sup>52</sup> : 15 % du nombre des navires étrangers touchant ses ports<sup>53</sup>. Cet objectif doit être atteint dans les trois années qui suivent l'entrée en vigueur du Mémorandum, qui se fera pour chaque autorité à la date dûment notifiée au secrétariat.

Enfin, le Mémorandum d'entente de la Méditerranée a également pour objectif de faciliter les inspections et leur suivi, d'inciter les États-membres à établir des rapports sur les inspections menées et les communiquer au secrétariat du Mémorandum, qui à son tour édifie une base de données et établit des statistiques<sup>54</sup>.

## ***B. Le pouvoir du contrôle par l'État du port***

Le pouvoir des États-membres du Mémorandum de la Méditerranée se matérialise par l'inspection des navires touchant à leur ports, la sanction des navires non conformes à la réglementation internationale et, enfin, la communication des résultats.

### ***1. L'inspection des navires***

Selon l'article 3 du Mémorandum de la Méditerranée, le contrôle par l'État du port passe par trois étapes : le choix des inspecteurs chargés du contrôle, le choix des navires à inspecter et la mise en œuvre des visites.

#### **• Le choix des inspecteurs**

Les inspections effectuées au titre du contrôle par l'État du port en application des directives du Mémorandum de la Méditerranée devront être menées par un fonctionnaire autorisé par l'autorité compétente de l'État du port et agissant sous la responsabilité de celle-ci<sup>55</sup>. Il devra être impartial et n'avoir aucun intérêt commercial, personnel ou familial, que ce soit dans le port d'inspection ou sur les navires inspectés. Il ne devra ni être employé par les organismes reconnus ni entreprendre des tâches pour leur compte. Il devra être exigé de lui, le cas échéant, de respecter le document intitulé



« Code of Good Practice for PSCOs Conducting Inspections Within the Framework of the Paris MOU » (Code de bonnes pratiques pour les inspecteurs chargés du contrôle des navires par l'État du port qui mènent des inspections dans le cadre du Protocole d'entente de Paris)<sup>56</sup>.

Conformément aux dispositions de l'Annexe 7 du Mémoire d'Entente, l'inspecteur de l'État du port doit répondre aux prescriptions de la qualification sur la formation requise. Cela veut dire qu'il doit au minimum :

- être titulaire d'un brevet de capitaine autorisant le commandement d'un navire d'une jauge brute égale ou supérieure à 1 600 (règle II/2 de la convention STCW) ; ou
- être titulaire d'un brevet de capacité de chef mécanicien et avoir assumé cette fonction à bord d'un navire ayant un appareil propulsif égal ou supérieur à 3000 KW (règle III/2 de la convention STCW) et avoir accompli une période d'activité non inférieure à cinq ans ; ou
- avoir satisfait à un examen reconnu par l'autorité compétente d'architecte naval, d'ingénieur mécanicien ou d'ingénieur dans le domaine maritime et avoir une ancienneté d'au moins cinq ans dans l'une de ces fonctions ; ou
- être titulaire d'un diplôme approprié de niveau universitaire ou équivalent et avoir une formation et un titre appropriés d'inspecteur de la sécurité des navires.

Il doit aussi :

- avoir les connaissances théoriques et l'expérience pratique nécessaires concernant les navires et leur exploitation ;
- posséder un diplôme universitaire pertinent ou avoir suivi une formation équivalente ;
- avoir suivi une formation et obtenu une qualification dans une école d'inspection pour la sécurité des navires ;
- avoir accompli un service d'une durée non inférieure à deux ans en tant qu'inspecteur par l'État du pavillon.

Tout agent chargé du contrôle par l'État du port devra être muni d'accréditations délivrées par l'État du port sous la forme d'un document ou d'une carte d'identité comportant sa photographie et mentionnant qu'il est autorisé à effectuer l'inspection au titre du contrôle par l'État du port<sup>57</sup>.

### • Le ciblage des navires

Par un manque de moyens financiers dû au retard de paiement par certains États-membres de leurs contributions, le centre d'informations, toujours au stade d'installation, n'a pas mis en place un système de sélection des navires à inspecter semblable à celui adopté par le MOU de Paris<sup>58</sup>. Le centre prévoit la sélection des navires prioritaires au contrôle par le biais d'une classification en trois niveaux de risque : faible, standard et élevé<sup>59</sup>. Cette classification tient compte du type et de l'âge du navire, du niveau de performance de son pavillon, de sa société de classification et de sa compagnie, et aussi du résultat des contrôles<sup>60</sup>.

Toutefois, le choix des navires à contrôler par l'État du port devrait être basé sur le principe de non-discrimination énoncé dans les articles 1.2. et 2.4. du Mémorandum. Selon ce principe, les États signataires s'engagent à ne pas accorder un traitement plus favorable aux navires battant pavillon d'un Etat qui n'applique pas la ou les conventions régissant les normes de sécurité minimales internationales visées par le Mémorandum. Ce principe est important dans la mesure où il présente un moyen de contrecarrer l'intérêt que portent les opérateurs de navires aux pavillons de complaisance qui jusqu'alors permettaient aux navires sous-normes de se réfugier derrière le respect des normes de sécurité de l'État du pavillon<sup>61</sup>.

Dans tous les cas, les critères suivants semblent constituer les critères minimums de sélection que chaque autorité doit respecter<sup>62</sup> :

1. les navires qui arrivent dans le port d'un État pour la première fois ou après un intervalle de douze mois et plus ;
2. les navires qui ont reçu la permission de quitter le port d'un État avec des manquements qui doivent être rectifiés ;

3. les navires qui ont fait l'objet d'une dénonciation par des pilotes ou des autorités portuaires pour leurs lacunes quant à la sécurité ;
4. les navires dont les certificats ne sont pas en ordre ;
5. les navires qui transportent des matières dangereuses ou polluantes qui n'ont pas transmis toutes les informations aux autorités compétentes ;
6. les navires qui ont vu leur classification suspendue.

Les six types de navire énoncés ci-dessus doivent non seulement être contrôlés en préemption, mais aussi échapper à la règle selon laquelle on évite le contrôle d'un navire qui a déjà fait l'objet d'une inspection dans les six derniers mois. L'autorité compétente reste libre de contrôler les navires qu'elle estime dangereux<sup>63</sup>.

#### ● La mise en place des visites

Les visites s'appuient principalement sur le jugement professionnel de l'inspecteur<sup>64</sup>. Il n'existe pas de check list préconçue des éléments à vérifier, mais plutôt un manuel des inspecteurs révisé périodiquement par le comité du Mémorandum<sup>65</sup>.

Trois types de visite sont prévus dans le cadre du Mémorandum de la Méditerranée<sup>66</sup>:

1. Une visite initiale, qualifiée d'inspection générale ou de routine. C'est une visite qui concerne en général des navires en bon état ou réputés tels. Elle vise la vérification, selon le type de navire<sup>67</sup> :

- des certificats et des documents pertinents ;
- de l'état du navire ;
- des conditions de vie et de travail de l'équipage.

2. Une visite détaillée, menée lorsqu'il existe « de bonnes raisons de croire que l'état du navire ou de ses équipements ou de son équipage ne satisfait pas en substance aux prescriptions d'un instrument pertinent<sup>68</sup> ». Elle devient obligatoire en cas d'absence

ou d'expiration de la validité d'un ou de certains certificats statutaires du navire, ou si l'état de ce dernier présente des non-conformités avec la réglementation en vigueur<sup>69</sup>. Elle peut également avoir lieu pour des raisons extérieures, à savoir un rapport ou une notification provenant d'une autre autorité<sup>70</sup>, une plainte déposée par le capitaine du navire, un membre de l'équipage ou toute personne ou organisation possédant des intérêts dans la préservation de la sécurité du navire, l'hygiène de l'habitabilité à bord ainsi que la prévention de la pollution<sup>71</sup>; ou des raisons concernant la bonne exploitation du navire comme la constatation de défaillances opérationnelles, des opérations relatives à la cargaison ne respectant pas les normes de sécurité, l'implication du navire dans des événements dus au fait qu'il n'a pas respecté les prescriptions d'exploitation, la constatation, au vu d'un exercice d'incendie et d'abandon du navire, que l'équipage n'est pas familiarisé avec les procédures essentielles, l'absence d'un rôle d'appel à jour, les indications que les membres de l'équipage ne sont pas en mesure de communiquer entre eux de manière adéquate ou que le navire n'est pas en mesure de communiquer avec les autorités basées à terre<sup>72</sup>.

3. Une visite plus détaillée<sup>73</sup>, effectuée lorsque le navire fait partie de la catégorie des navires suivants :

- les pétroliers adaptés à la convention MARPOL 73/78 depuis moins de cinq ans ;
- les navires-citernes pour gaz et produits chimiques de plus de 10 ans d'âge ;
- les vraquiers de plus de 12 ans d'âge ;
- les navires à passagers.

Dans le cas où un navire a déjà présenté des défauts, il peut être inspecté une fois tous les six mois.

#### • Les enquêtes

Les enquêtes sont diligentées à la demande d'un autre État membre du Mémorandum et ont comme objectif de constituer des preuves relatives aux infractions prétendues aux prescriptions sur la

conduite et l'exploitation des navires édictées par les conventions internationales MARPOL 73/78 et COLREG 72<sup>74</sup>. Dans le cas de la constatation du rejet de substances nocives, les inspecteurs peuvent procéder à des prélèvements. Il s'agit bien « d'un véritable pouvoir de police conféré dans ce domaine à l'État du port dans l'unique but de lutter contre les navires sous-normes<sup>75</sup> ».

## **2. Les sanctions**

Aux termes de l'article 3.6.1 du Mémoire, « chaque autorité s'efforce de remédier aux manquements constatés ». En effet, lorsque des manquements aux normes relatives à la sécurité maritime ont été relevés, l'autorité portuaire peut autoriser le navire à appareiller à condition qu'il y soit rectifié dans un certain délai. Par contre, « s'il existe des manquements qui constituent clairement un risque pour la sécurité, la santé ou l'environnement<sup>76</sup> », le navire doit être immobilisé et n'être autorisé à prendre le large que lorsque le risque aura disparu.

Par ailleurs, la détention d'un navire engendre des pertes économiques et des coûts très importants, que ce soit pour les autorités portuaires ou pour les armateurs<sup>77</sup>. L'autorité portuaire devra donc prendre en considération plusieurs critères avant de retenir un navire<sup>78</sup>, notamment la durée et la nature du voyage, le caractère dangereux ou non de la déficience pour le navire, les personnes à bord ou l'environnement, la possibilité d'observer ou non des périodes de repos suffisantes pour les équipages, la taille et le type du navire, l'équipement fourni et la nature de la cargaison.

Dans le cas où les déficiences ne peuvent être réparées dans le port où a lieu l'inspection, l'autorité maritime peut autoriser le navire à appareiller pour rejoindre un autre port<sup>79</sup> afin de procéder aux réparations<sup>80</sup>. Néanmoins, si le navire ne se dirige pas vers le port désigné, il lui sera refusé l'accès aux ports des États parties au Mémoire jusqu'à ce que les réparations soient faites<sup>81</sup>. Deux exceptions peuvent être tolérées. La première est que le navire peut faire escale dans un autre port en cas de force majeure, afin de « minimiser les risques pour la vie humaine et les risques de

pollution<sup>82</sup>», la seconde pour y recevoir des réparations provisoires pour des raisons de sécurité<sup>83</sup>.

Les inspecteurs ne devront pas retenir injustement un navire car « rien dans le Mémorandum n'affecte les droits créés par les dispositions pertinentes traitant de la réparation en cas d'immobilisation ou de retard indus<sup>84</sup> ». Le principe de l'immobilisation est un moyen dissuasif utilisé pour amener les armateurs à se conformer pour les navires qu'ils exploitent à la réglementation internationale. Néanmoins, il faut noter qu'en aucun cas le Mémorandum ne vient remettre en cause le droit à réparation auguré dans les conventions internationales instituant un contrôle par l'État du port en cas de retard ou d'immobilisation qui n'ont pas lieu d'être<sup>85</sup>.

A cette fin et pour faire face aux immobilisations abusives de la part des autorités maritimes, le Mémorandum met à la disposition des armateurs un droit de recours à l'encontre de l'autorité maritime fautive. L'armateur indûment immobilisé ou retardé peut ainsi demander une indemnisation du préjudice subi s'il en apporte la preuve.

### ***3. La communication des résultats***

Après chaque inspection, l'autorité maritime responsable de celle-ci a l'obligation de rapporter sur une base de données les résultats des inspections, des détentions ainsi que de toutes les réparations faites ou à faire. Les résultats doivent être accessibles pour tous les acteurs concernés par l'exploitation et la navigation du navire, notamment les autres membres du Mémorandum, le secrétariat du Mémorandum, l'administration de l'État du pavillon du navire, l'armateur ou son représentant, le consul et les sociétés de classification<sup>86</sup>. Ce dispositif permet aussi aux autres mémorandums d'accéder aux informations sur les navires inspectés.

La gestion de cette base de données est assurée par le Centre d'information du Mémorandum basé à Casablanca, en coordination avec le secrétariat basé à Alexandrie.

La publication des informations sur les navires inspectés a un effet dissuasif sur les armateurs peu respectueux de la réglementation internationale en matière de sécurité et de sûreté maritimes. En mettant les rapports d'inspection à la disposition des États, des organisations internationales et des autres industriels maritimes, cette technique permet de les décourager d'utiliser des navires sous-normes<sup>87</sup>.

## **SECTION 2. LE MÉMORANDUM DE LA MÉDITERRANÉE, UN ACCORD ADMINISTRATIF PERTINENT DIFFICILEMENT APPLIQUÉ DANS LE SUD DE LA MÉDITERRANÉE**

Malgré les efforts déployés par plusieurs pays de la région, le Mémorandum de la Méditerranée rencontre des difficultés de mise en œuvre. L'obstacle principal réside dans la nature juridique même du Mémorandum (paragraphe 1). Des limites techniques, géographiques et politiques présentent aussi un frein à une bonne coopération régionale pour contrôler tous les navires sillonnant la mer Méditerranée (paragraphe 2).

### **§1. L'institutionnalisation du Mémorandum de la Méditerranée: un texte d'une nature juridique équivoque**

Le Mémorandum d'entente de la Méditerranée sur le contrôle des navires est la reprise de celui de Paris de 1982. Mais au contraire de ce dernier dont les règles sont devenues contraignantes depuis sa communautarisation en 1995, les règles du MOU MED sont sans effets contraignants.

#### **A. La signification du Mémorandum de la Méditerranée**

Selon les dictionnaires juridiques, le terme «mémorandum» vient du latin *memorandus* qui signifie «qui doit être rappelé<sup>88</sup>». Le dictionnaire juridique du doyen Cornu<sup>89</sup> en développe trois sens :

1. «Un aide-mémoire, un document destiné à rappeler certains points et certains faits importants». Le Mémorandum de la Méditerranée, peut être qualifié d'aide-mémoire dans le sens où il rappelle et renvoie aux conventions internationales de la sécurité maritime. Mais il serait injuste de restreindre sa nature à un simple rappel, car il recommande aux autorités maritimes signataires de ratifier ces conventions. Il dépasse donc le simple rappel des textes internationaux.

2. «Un document confidentiel ou secret faisant le point d'une question, éventuellement accompagné d'instructions ou de propositions». Le Mémorandum de la Méditerranée est bien un document officiel, mais il n'a rien de confidentiel puisqu'il incite les autorités signataires à donner effet aux dispositions du Mémorandum en l'adoptant dans leur ordre interne. De plus, toutes les informations concernant son texte ou son application sont à la portée de tous les acteurs maritimes.

3. «Un rapport, éventuellement accompagné d'un exposé des motifs et de recommandations, transmis d'un organe à un autre dans le cadre d'une organisation internationale». Le Mémorandum de la Méditerranée ne peut être désigné comme un rapport interne d'une organisation internationale parce qu'il ne décrit pas une situation comme un rapport pourrait le faire<sup>90</sup>. Il n'a pas à régir les rapports dans le cadre interne d'une organisation internationale mais plutôt dans le cadre inter-étatique des différentes autorités signataires.

### **Alors quelle définition peut-elle être attribuée au Mémorandum de la Méditerranée?**

Composée d'un préambule, d'un dispositif de dix sections subdivisées en articles et de quelques annexes, la contexture du Mémorandum de la Méditerranée rappelle automatiquement celle d'un traité international. Son préambule, comme celui d'un traité, énonce tout d'abord par ordre alphabétique les États signataires qualifiés d'«autorités maritimes». Puis il procède à un examen des fondements de son adoption, notamment «la nécessité d'accroître la sécurité maritime et la protection de l'environnement marin et l'importance d'améliorer les conditions de vie et de travail à bord des navires<sup>91</sup>». Il rappelle ainsi que le texte est le résultat



de la déclaration adoptée le 28 novembre 1995 à l'occasion de la conférence euro-méditerranéenne, de Barcelone, qui avait pour but d'établir un partenariat euro-méditerranéen, y compris la coopération en matière de sécurité maritime et de prévention de la pollution dans le bassin méditerranéen. Il note les progrès accomplis dans le domaine de la sécurité maritime, en particulier par l'OMI et l'OIT. Il souligne « la contribution qui peut être faite par la Communauté européenne en vue d'atteindre les objectifs du MOU MED<sup>92</sup> ». Il reconnaît le rôle primordial de l'État du pavillon dans l'application des normes internationales. Il conclut sur la nécessité d'une action commune entre les Etats du port.

Ensuite, le corps du dispositif du Mémorandum est constitué de plusieurs dispositions intitulées :

- engagements (des autorités signataires) (section 1) ;
- instruments pertinents (section 2) ;
- procédures d'inspection, de rectification et de détention (section 3) ;
- informations (section 4) ;
- infractions aux règles d'exploitation (section 5) ;
- programmes de formation et séminaires (section 6) ;
- organisations (section 7) ;
- dispositions financières (section 8) ;
- amendements (section 9) ;
- dispositions administratives (section 10).

Le texte est complété par des annexes rappelant logiquement la contexture d'un traité composé d'un préambule, d'un dispositif et d'annexes. Cependant, sa composition, comparable à celle un traité, ne lui donne pas pour autant la qualité juridique d'un traité. Il reste un texte à effet non contraignant, dépourvu de toutes obligations juridiques pour les autorités maritimes.

En somme, il faut retenir que le Mémorandum de la Méditerranée peut être qualifié comme un accord administratif entre différentes autorités maritimes dans le cadre d'une coopération sous-régionale. L'adjonction à l'administration est indéniable, même si, dans la

réalité, ce sont les politiques qui ont décidé de la conception de cet accord par l'intermédiaire de la conférence régionale sur la sécurité maritime.

### ***B. La nature de soft law du MOU MED, un handicap à son application***

Bien qu'il concerne plusieurs États, le Mémorandum de la Méditerranée n'est ni une convention internationale ni un traité international. Il se présente en effet comme un texte de « soft-law » ou de « droit mou », qui « laisse aux États trop de latitude par son manque de coercition<sup>93</sup> », contrairement à celui de Paris dont les règles sont devenues contraignantes depuis sa communautarisation en 1995. L'appellation « droit mou » désigne « des normes de portée générale non obligatoires et non contraignantes<sup>94</sup> », mais qui tout de même seraient accompagnées d'une certaine efficience juridique de fait<sup>95</sup>.

D'après son texte, il est clair que le MOU MED n'est pas promoteur d'obligations pour les autorités maritimes contractantes comme pour leurs tutelles étatiques. La section 1 du Mémorandum expose les engagements de chaque autorité, mais il ne s'agit en aucun cas d'obligations juridiques contraignantes. Le respect de ces engagements ne dépend que de la bonne volonté morale et politique des États. Ce qui évite aux États du Mémorandum toutes les contraintes liées au recours en manquement.

Le rattachement du Mémorandum de la Méditerranée au « droit mou » a des conséquences juridiques considérables : les États se permettent de ne pas respecter les quotas instaurés par le mémorandum et de pratiquer des inspections plus souples en faveur de certains pavillons et plus strictes à l'encontre d'autres.

La non-considération d'une telle entente n'engagera pas la responsabilité internationale des États-membres surtout qu'il s'agit ici d'un accord entre les entités maritimes qui sont des administrations et non pas des États. Mais l'aspect « tendre » du Mémorandum n'est pas pour autant un handicap pour atteindre la sécurité maritime dans la région. Plusieurs actes non conventionnels régionaux ont montré une efficacité comparable aux traités grâce

à la bonne volonté et la détermination des parties contractantes. Il faut dire que la réussite du Mémorandum dépend avant tout de la bonne foi des États de la rive sud de la Méditerranée, de leurs engagements et de leur application des règles.

## **§2. Les obstacles à sa mise en œuvre**

Outre la nature juridique «tendre» du MOU MED, d'autres facteurs expliquent sa non-efficacité. Tout d'abord, il s'agit de difficultés d'ordre technique (A) et, ensuite, de complications d'ordre géopolitique (B).

### **A. Des difficultés d'ordre technique**

La première limite à la réussite du contrôle par l'État du port dans le sud de la Méditerranée est l'absence de sa ratification par les États de la sous-région et par ricochet son application effective<sup>96</sup>.

*L'état actuel d'acceptation et de ratification du Mémorandum de la Méditerranée par ses membres*

<b>Administration</b>	<b>Dépôt/ signature</b>	<b>Acceptation</b>	<b>Ratification</b>	<b>Entrée en vigueur</b>
Algérie	11/7/1997	13/3/2000	22/4/2001	
Chypre	11/7/1997	5/10/1998		
Égypte	11/7/1997	24/2/1998	16/4/2000	
Israël	11/7/1997	14/10/1998		
Jordanie	10/7/1999	18/5/1999		
Liban	2/2/1998			
Malte	11/7/1997	25/2/1998		
Maroc	11/7/1997	5/8/1999	5/8/1999	
Tunisie	11/7/1997	23/3/1998	4/10/1998	
Turquie	11/7/1997	15/10/1998		
Autorité Palestinienne	26/4/1998			

Source: REMPEC.

Il apparaît que l'ensemble des États a déjà atteint le délai de tolérance de trois ans envisagé dans le Mémorandum pour la prise d'effet ou l'entrée en vigueur de ses engagements. A part l'Algérie, l'Égypte, le Maroc et la Tunisie, les autres pays n'ont pas encore ratifié le Mémorandum. La Libye et la Syrie restent les deux absents de la liste. Sur ce même niveau, une autre difficulté persiste, même entre les pays qui l'ont ratifié. En effet, certains de ces pays ont du mal à payer ou ne veulent carrément pas payer leurs cotisations au Secrétariat. Ce problème ralentit considérablement le développement du système.

Le second obstacle est lié à l'insuffisance des ressources humaines qualifiées, expérimentées et capables d'effectuer le contrôle des navires étrangers. Les mauvaises conditions de travail dans le secteur maritime dans les pays de la sous-région freinent le recrutement et la fidélisation de fonctionnaires de qualité. Il faut dire que même ceux qui sont recrutés après avoir acquis de l'expérience au sein de l'Administration maritime rejoignent le secteur privé<sup>97</sup>.

Aussi, la « rareté » des formations dispensées dans le domaine maritime altère l'efficacité des contrôles des navires par l'État du port. Comme pour les fonctionnaires de l'État du pavillon, les fonctionnaires chargés du contrôle par l'État du port n'ont pas reçu des formations adaptées à leurs fonctions.

La sous-performance est également liée à la question de l'échange d'informations entre les États-membres sur les navires sous-normes. Jusqu'à aujourd'hui, le Mémorandum de la Méditerranée n'est pas doté d'une base de données efficace<sup>98</sup> qui permette le traitement quotidien des informations données par les inspecteurs de l'État du port (permettant une interaction régulière et efficace). Cet état de fait peut être expliqué par le manque de matériel informatique performant ou en nombre suffisant, mais aussi par la négligence de certains inspecteurs. Sur ce point, Mustafa EL Khayat, président de l'Association marocaine pour la logistique, a constaté que « les nouvelles technologies de l'information et de la communication (NTIC) peuvent être un facteur de facilitation et de contrôle du transport international en Méditerranée<sup>99</sup> ».

Une autre limite qui est une conséquence de l'absence d'une base de données efficace : l'absence de coefficient de ciblage (target factor en anglais). Faute d'une base de données alimentée quotidiennement, les inspecteurs ne peuvent mettre en œuvre un coefficient de ciblage qui permettrait de savoir quels navires inspecter prioritairement<sup>100</sup>.

Le défaut du bannissement des navires sous-normes<sup>101</sup> intensifie également la non-efficacité du Mémorandum. Le laissez-passer des navires détenus à plusieurs reprises dans les ports du Mémorandum permet à des armateurs sans scrupules de continuer à exploiter des navires en mauvais état de navigabilité, mettant ainsi en danger la sécurité des personnes et du milieu marin<sup>102</sup>.

Enfin, un dernier obstacle technique a été relevé par M. El Husseini représentant du Maroc lors de la deuxième réunion préparatoire relative à la mise en place du Mémorandum de la Méditerranée. Il concerne « toutes les installations qui doivent être mises à la disposition des navires en cas d'immobilisation pour leur permettre de procéder aux réparations requises par les fonctionnaires de l'État du port dans des ateliers bien équipés en matériel et en personnel, ayant les pièces nécessaires et les spécialistes qualifiés pour réparer les navires. En d'autres termes, il est nécessaire de fournir l'infrastructure nécessaire pour réparer les diverses déficiences des navires au port d'escale<sup>103</sup> ».

### ***B. Des difficultés d'ordre géopolitique***

Partagé entre les pays de l'Afrique du Nord et du Moyen-Orient (l'Asie), le Mémorandum de la Méditerranée s'est retrouvé piégé par la situation géographique, politique et économique spéciale de la région. Depuis sa naissance, ce dernier souffre de plusieurs obstacles, d'ordre politique, qui ralentissent son évolution, entre autres des problèmes de délimitation des eaux territoriales entre les pays voisins, les guerres, etc.

## CONCLUSION

Le contrôle par l'État du port en Méditerranée est un système à deux axes d'équilibre non parallèles. Sur la rive nord, les États méditerranéens membres de l'Union européenne ont réussi à dépasser l'objectif de 25 % fixé par le Mémorandum de Paris.

A l'inverse, sur la rive sud, les États membres du Mémorandum de la Méditerranée peinent encore à atteindre l'objectif de 15 % fixé par ce dernier.

Cet éclatement entre les deux rives s'est encore accentué avec le renforcement du contrôle régional au nord avec l'application des trois ensembles de mesures du Paquet Erika (1, 2 et 3).

### **Ainsi, à l'heure actuelle, y a-t-il un avenir pour le MOU MED ?**

Pour répondre à cette question, je peux dire que sans une stabilité politique et économique de la Méditerranée dans son ensemble, le MOU MED trouvera encore des difficultés à se développer.

## NOTES

- 1 | *Le seuil de l'exaspération internationale a été marqué par le naufrage en 1999 du pétrolier Erika au large des côtes atlantiques françaises, suivi du naufrage du Prestige en 2002. L'expression « navires sous-normes » ou « navires inférieurs aux normes » se rapporte aux navires qui présentent des irrégularités dans l'application des normes minimales en matière de sécurité et de sûreté en mer. Souvent, le terme navires sous-normes est associé aux pavillons de complaisance ou pavillons de libre immatriculation.*
- 2 | *L'article 94, paragraphe 2 de la Convention sur le droit de la mer de Montego Bay 82 rappelle que la loi du pavillon n'est pas seulement source de droits: l'État du pavillon a l'obligation d'établir la réglementation pour prévenir et maîtriser la pollution du milieu marin par les navires battant son pavillon, d'exercer un contrôle effectif sur l'activité des navires de sa nationalité et de s'assurer que les règles internationales soient effectivement appliquées.*
- 3 | *François Le Borgne: «La légitimité de l'État du port de contrôler la navigabilité des navires», Mémoire présenté à la Faculté des Études supérieures, Université de Montréal, 2003, p. 1.*

- 4] *Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), Les Avantages concurrentiels dont bénéficient certains registres du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur, Paris, Éditions OCDE, Réf. DSTI/SI/MTC (94) 21, 1996, p. 5.*
- 5] Ibid.
- 6] *Pour plus de précision, voir un exemple de calcul des avantages financiers découlant du fait que les navires défectueux ne sont pas décelés par les autorités de l'État du port / de l'État du pavillon ni par les sociétés de classification : Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) : Les Avantages concurrentiels dont bénéficient certains registres du fait de l'inobservation des règles et des normes internationales en vigueur, Paris, Editions OCDE, Réf. DSTI/SI/MTC (94) 21, 1996, p. 11, op. cit.*
- 7] *Organisation de coopération et de développement économiques, la Navigation sous normes : le coût pour les utilisateurs, Direction de la Science, de la Technologie et de l'Industrie, Editions OCDE, Paris, 2001, p. 5.*
- 8] *Comme nous l'avons signalé dans notre premier titre, la principale cause des catastrophes maritimes est l'erreur humaine, qu'elle provienne de l'équipage à bord, officiers du pont, personnel du port ou des pilotes.*
- 9] *Pierre Cariou, François-Charles Wolff : «La détention des navires par les États du port : une application uniforme des règles?», Document de travail, LEMNA, Réf [hal-00470650 – version 1], avril 2010, p. 2.*
- 10] *Le terme «mémoire» trouve son origine dans le latin «memorandum» et signifie «qui est à rappeler».*
- 11] *Article 2, alinéa 1 : «La souveraineté de l'État côtier s'étend, au-delà de son territoire et de ses eaux intérieures et, dans le cas d'un État archipel, de ses eaux archipélagiques, à une zone de mer adjacente désignée sous le nom de mer territoriale.»*
- 12] *Article 218, alinéa 1 : «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 infraction aux règles et normes internationales applicables établies par l'intermédiaire de l'organisation internationale compétente ou d'une conférence diplomatique générale.»*
- 13] *L'article 220 donne le droit à l'État du port/côtier à procéder à l'inspection matérielle du navire pour établir l'infraction.*
- 14] *Article 4.*
- 15] *La Convention SOLAS énonce dans la règle 6 de sa partie B que «tout navire possédant un certificat [...] est sujet, dans les ports des autres gouvernements contractants, au contrôle de fonctionnaires dûment autorisés par ces gouvernements dans la mesure où ce contrôle a pour objet de vérifier qu'il existe à bord un certificat valide. Ce certificat doit être accepté, à moins qu'il existe de bonnes raisons de penser que l'état du navire ou de son armement ne corresponde pas en substance aux indications de ce certificat. Dans ce cas, le*

fonctionnaire exerçant le contrôle doit prendre les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller jusqu'à ce qu'il puisse prendre la mer sans danger pour les passagers et l'équipage. Dans le cas où le contrôle donnerait lieu à une intervention quelconque, le fonctionnaire exerçant le contrôle doit informer immédiatement et par écrit le consul du pays où le navire est immatriculé de toutes les circonstances qui ont fait considérer cette intervention comme nécessaire, et il doit être fait rapport des faits à l'Organisation.» Voir l'intégralité de cette convention dans : Jean-Pierre Queneudec, Conventions maritimes internationales, Editions A. Pedone, Paris, 1979, p. 333-380. La Convention MARPOL prescrit dans le paragraphe 2 de son article 5 relatif aux certificats et règles spéciales concernant l'inspection : « Tout navire qui est tenu de posséder un certificat délivré conformément aux dispositions des règles est soumis, dans les ports ou les terminaux au large relevant de la Juridiction d'une autre Partie, à une inspection effectuée par des fonctionnaires dûment autorisés à cet effet par ladite Partie. Toute inspection de cet ordre a pour seul objet de vérifier la présence à bord d'un certificat en cours de validité, sauf si cette Partie à des raisons précises de penser que les caractéristiques du navire ou de son équipement diffèrent sensiblement de celles qui sont portées sur le certificat. Dans ce cas, ou s'il n'y a pas à bord du navire de certificat en cours de validité, l'État qui effectue l'inspection prend les mesures nécessaires pour empêcher le navire d'appareiller avant qu'il puisse le faire sans danger excessif pour le milieu marin. » Toutefois, l'État du port peut autoriser le navire à quitter le port ou le terminal au large pour se rendre au chantier de réparation approprié le plus proche, id. p. 137-177. La Convention internationale pour la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures de Londres du 12 mai 1954 communément appelé OIL POIL souligne dans son article 4 que l'État du port peut refuser à des navires « l'accès des ports situés dans ses eaux territoriales ou des installations terminales au large des côtes qui relèvent de sa compétence », en cas où ces navires ne répondent pas aux dispositions de l'annexe C de ladite Convention intitulée : Proposition relative à la disposition des citernes et à la limitation de leurs dimensions. Son article 9 permet à l'État du port de contrôler le registre des hydrocarbures, id. p. 103-120. La Convention LL 66 dans son article 21 dispose : « Tout navire auquel un certificat a été délivré en vertu de l'article 16 ou de l'article 17 est soumis, dans les ports des autres gouvernements contractants, à un contrôle exercé par des fonctionnaires dûment autorisés par ces gouvernements [...] en vue de vérifier qu'il existe à bord un certificat en cours de validité », id. p. 381- 405. La Convention COLREG (Colision Regulations), dans son article 1<sup>er</sup> ordonne : « Les parties à la présente Convention s'engagent à donner effet aux règles et autres annexes qui constituent le Règlement international de 1972 pour prévenir les abordages en mer. » Les inspecteurs peuvent lors de leur visite vérifier par exemple les règles concernant les feux et les marques de la Règle 20 de la Partie C. Pour informations, dans le domaine de la pêche, le 22 novembre 2009, le FAO a adopté un accord relatif aux mesures du ressort de l'Etat du port visant à prévenir, contrecarrer et éliminer la pêche illicite, non déclarée et non réglementée. Pour voir l'intégralité du texte : <http://www.fao.org/legal/treaties/list1-f.htm>.



- 16 | *Le 16 mars 1978, l'Amoco Cadiz, un pétrolier construit en 1974 immatriculé au Liberia (234 000 tonnes, 330 mètres de long), affrété par la compagnie américaine Amoco Transport, filiale de la Standard Oil, s'échouait au large des côtes bretonnes en face du village de Portsall. Les 220 000 tonnes de pétrole brut iranien transportées, auxquelles viendront s'ajouter 3 000 tonnes de fuel, furent déversées sur 400 km de côtes bretonnes en France. Ce drame a été suivi par le naufrage du pétrolier Tanio en 1980. Pour une étude complète de ces deux naufrages voir : Jean Bulot, Le Drame de l'Amoco, Cadiz, Edition Jean Bulot, Spezed, 1990, p. 57 et suiv. ; Jean Bulot : Colères noires Amoco, Tanio, Erika : trois naufrages de complaisance, L'esprit large, Ed. Alizés, 2002.*
- 17 | *Paulette Ngo Mbogba, La Protection de l'environnement marin dans la région de l'Afrique du centre et de l'Ouest : le Mémoire d'Abuja, Presses de l'Université catholique d'Afrique centrale, Yaoundé, Cameroun, 2005, p. 36.*
- 18 | *EMSA : « Une navigation plus sûre et moins polluante au sein de l'Union européenne », Luxembourg, Office des publications officielles des communautés européennes, 2006, p. 4. Voir aussi : Anonyme : « Le Mémoire de Paris », Journal de la Marine marchande, n° 3241, 28 janvier 1982, p. 170-171.*
- 19 | *Notamment la Belgique, le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Irlande, l'Italie, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, l'Espagne, la Suède, la Grande-Bretagne, la Bulgarie, la Croatie, l'Estonie, l'Islande, la Lettonie, la Lituanie, Malte, Chypre, la Pologne, la Roumanie, la Russie, la Slovénie et le Canada.*
- 20 | *Une première démarche d'harmonisation avait déjà été tentée en 1978 avec l'adoption du Mémoire de la Haye. Y étaient parties les huit États riverains de la Mer du Nord et de la Manche. Il avait pour but de garantir l'application de la convention de l'OIT n° 147 sur les conditions minimales de travail à bord des navires marchands. Cependant, ce mémoire n'a jamais eu d'application véritable. Voir : Oya Özacayir, « Port state control », Informa Legal Publishing UK, 2<sup>de</sup> édition, Londres, 2004, p. 121.*
- 21 | *D'après les rapports du MOU de Paris, le pourcentage des inspections de l'ensemble des membres a représenté : 23,7% en 1991, 25,9% en 1995, 27,7% en 1999, 30% en 2003 et 30,23% en 2007. Ces chiffres montrent qu'à partir de l'année 1995, l'objectif d'atteindre le quota de 25% dans le contrôle des navires étrangers a été largement dépassé. Cependant, au niveau individuel (État par État), il existe une disparité. A titre d'exemple, en 1997, l'Espagne a inspecté 43% des navires étrangers, l'Irlande 5% et la France seulement 14%. Ce qui est très faible au vu des objectifs du Mémoire.*
- 22 | *Il appartient ici de préciser que le Mémoire ne prévoit que des procédures à mettre en œuvre, il n'édicte pas de nouvelles normes à appliquer.*
- 23 | *Le Mémoire de Paris est administré par le Comité de contrôle par l'État du port (PSCC). Cette instance est composée des représentants des autorités maritimes signataires et du représentant de la Commission européenne. Il se réunit une fois par an. Un bureau exécutif (MAB)*

assure la permanence de la direction de l'organisation. Il est composé du président du Comité, du représentant de la Commission européenne et de membres élus. L'administration courante est confiée à un secrétariat dont le siège est à La Haye, et la gestion du système d'information est assurée, en France, par le Département des systèmes d'information de la Direction des affaires maritimes et des gens de mer (DSI). Voir <http://www.parismou.org/>.

- 24| *Par exemple sur les méthaniers, les pétroliers, les chimiquiers, etc. Les campagnes peuvent porter aussi sur les aspects techniques des navires.*
- 25| *Amandine Lefrançois : « L'usage de la certification : nouvelle approche de la sécurité dans les transports maritimes », thèse de doctorat en droit maritime, Université de Nantes, 2010, p. 252, op. cit.*
- 26| *Position commune arrêtée par le Conseil du 14 mars 1995, JOCE C 33 du 13 avril 1995, p. 25.*
- 27| *La directive 95/21/CE du Conseil du 19 juin 1995, relative à l'application aux navires faisant escale dans les ports de la Communauté ou dans les eaux relevant des Etats-membres des normes internationales relatives à la sécurité maritime, à la prévention de la pollution et aux conditions de vie et de travail à bord des navires, JOCE n° L 157 du 7 juillet 1995, p. 0001-0019, entrée en vigueur le 30 juin 1996 à l'égard des États-membres de l'Union européenne.*
- 28| *Philippe Boisson, Politiques et droit de la sécurité maritime, Paris, Editions Bureau Veritas, 1998, p. 566, op. cit.*
- 29| *Patrick Chaumette : « Le contrôle des navires par les États riverains », Les Cahiers scientifiques du transport, 1999, n° 35, p. 66, op. cit.*
- 30| *New Inspection Regime (NIR).*
- 31| *European Quality Shipping Information System (Equasis) est une base de données consultable sur internet regroupant des informations concernant la sécurité des navires de 100 tonnes ou plus. Le 17 mai 2000, le Mémoire d'entente sur le système d'information Equasis est signé par sept administrations maritimes (Japon, Singapour, Espagne, Gardes-côtes américains, Royaume-Uni, France et la Commission européenne) dans les locaux de l'OMI. Dès cette période, le site internet est mis en ligne, et les informations de la base de données peuvent être consultées sur <http://www.equasis.org/EquasisWeb/public/HomePage>.*
- 32| *L'OMI adopta la Résolution A.682, en novembre 1991, pour encourager les États à mettre en œuvre dans leurs régions respectives un système de contrôle par l'État du port. Voir [www.imo.org](http://www.imo.org).*
- 33| *Appelés aussi dans plusieurs écrits « clones du MOU ».*
- 34| *Le Mémoire de Tokyo a été signé le 3 décembre 1993. Il regroupe dix-huit pays de la zone Asie-Pacifique, zone dans laquelle transitent 40% du trafic mondial de conteneurs et 33% des importations de marchandises en vrac. Il fonctionne selon le même principe que celui de Paris, à deux exceptions près : l'objectif d'inspection des navires étrangers s'élève à 50% des navires entrant dans les ports ; un ratio de détention des navires en fonction des sociétés de classification est publié. Voir Memorandum of Understanding on Port State Control in*

*the Asia-Pacific Region was concluded in december 1993 at its final preparatory meeting in Tokyo, 1<sup>st</sup> december 1993, effective date, 1<sup>st</sup> april 1994, 17 p., <http://www.tokyo-mou.org/>.*

- 35| *L'accord latino-américain sur le contrôle des navires pas les États du port a été adopté, le 5 novembre 1992, par les autorités maritimes de onze pays d'Amérique du Sud : l'Argentine, le Brésil, le Chili, la Colombie, Cuba, l'Équateur, le Mexique, Panama, le Pérou, l'Uruguay, le Venezuela. Ses objectifs sont plus modestes que ceux des Mémoires de Paris et Tokyo, puisqu'il engage les signataires à inspecter 15 % des navires étrangers faisant escale dans leurs ports. De même, la portée de cet accord est réduite puisque la convention 147 de l'OIT n'entre pas dans son champ d'application. Voir Résolution n° 5 of the 6<sup>th</sup> Meeting of the Operative Network for Regional Cooperation Among Maritime Authorities of South America, Cuba, Mexico and Panama (ROCRAM), 5 november 1992, Latina America Agreement on Port State Control Vina del Mar 1992, 8p., <http://www.acuerdolatino.int.ar/>.*
- 36| *Il a été signé le 9 février 1996 à Christchurch (Barbade). Par ailleurs, il semble opportun de faire remarquer que lors de la 60<sup>e</sup> session de l'OMI qui a eu lieu du 22 au 26 mars 2010, il a été décidé qu'à partir du 1<sup>er</sup> mai 2011 les navires naviguant dans la région des Caraïbes ne pourront jeter aucun déchet dans les eaux de la région. Avec l'adoption de cette résolution, qui établit le 1<sup>er</sup> mai 2011 comme la date à laquelle la convention MARPOL 73/78 Annexe V (Règlement sur la prévention de la pollution des eaux par les ordures déversées par les navires) officialisant la région des Caraïbes comme zone spéciale entrera en vigueur. L'OMI avait déjà reconnu que la région des Caraïbes était vulnérable (de par ses spécificités océanographiques, l'interdépendance de ses écosystèmes et le trafic des navires dans la région) et l'avait désignée comme une zone spéciale, en vertu de l'annexe V, en 1991. Toutefois, en raison d'un manque de moyens et d'une absence de communication sur l'emplacement des installations avec l'OMI, la situation n'était pas encore effective. Voir Memorandum of Understanding on Port State control in Caribbean region, adopted the 9<sup>th</sup> february 1996 at Barbuda, <http://www.iomou.org/>.*
- 37| *Il a été signé le 15 juin 1998 à Pretoria (Afrique du Sud) par quatorze États riverains de l'Océan indien. Il est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1999. Voir le site <http://www.iomou.org/>.*
- 38| *Il a été signé le 22 octobre 1999 par seize pays : Bénin, Cap-Vert, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Liberia, Mauritanie, Namibie, Nigeria, Sénégal, Sierra Leone, Afrique du Sud, Togo. En 2005, le Mali et le Burkina-Faso sont admis par le Comité à participer aux travaux du Mémoire. L'Organisation maritime de l'Afrique de l'Ouest et du Centre (OMAOC), l'OMI, l'OIT, le Centre informatique Asie-Pacifique et les Services consultatifs (APMIAS) de la Fédération de Russie participent également aux travaux du MOU d'Abuja en qualité d'observateurs. Voir Amour Christian Zinsou : «Le Mémoire d'entente d'Abuja et le renforcement de la sécurité des transports maritimes en Afrique», thèse en droit privé, Nantes, Faculté de droit et de sciences politiques, 2010 ; Amour Christian Zinsou : «Le MOU d'Abuja : un accord administratif pertinent difficilement appliqué dans la sous-région de l'Afrique de l'Ouest et du Centre»,*

- Neptunes, revue électronique, 2008, volume 14-3, Centre de droit maritime et océanique, Université de Nantes [en ligne]. Disponible sur <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/editorial.php#>; Amour Christian ZINSOU : «Le Mémoire d'entente (MOU) d'Abuja et sa mise en œuvre au Congo», Neptunes, revue électronique, 2009, volume 15-1, Centre de droit maritime et océanique, Université de Nantes [en ligne]. Disponible sur : <http://www.droit.univ-nantes.fr/labos/cdmo/centre-droit-maritime-oceanique/cdmo/neptunus/editorial.php#>
- 39 | *Il a été signé le 1<sup>er</sup> avril 2000 à Istanbul (Turquie) par six pays : Bulgarie, Géorgie, Roumanie, Fédération de Russie, Turquie, Ukraine. Les Gardes-côtes américains, l'OMI, l'OIT, La commission Mer noire (secrétariat permanent de la Commission sur la protection de la Mer noire contre la pollution), le MOU de Paris, le MOU MED, le MOU de l'Océan indien participent en tant qu'observateurs. Voir Black Sea Memorandum of Understanding on Port State Control in the Black Sea Region, Second Preparatory Meeting : Finalizing MOU Text, Istanbul, Turkey, March 2000, 10 p., [www.bsmou.org](http://www.bsmou.org).*
- 40 | *Appelé aussi le MOU Riyad, il a été signé le 30 juin 2004 à Riyad (Arabie saoudite) par six pays : Bahreïn, Koweït, Oman, Qatar, Arabie saoudite, Émirats Arabes Unis. Voir <http://www.riyadhmo.org>.*
- 41 | *Laurent Lucchini, Michel Voelckel, Droit de la mer : délimitation/ navigation et pêche, tome 2, volume 2, Editions. A. Pédone, Paris, 1996, p. 348.*
- 42 | *François Le Borgne : «La légitimité de l'État du port de contrôler la navigation des navires», Mémoire : maître en droit : droit des affaires, Université de Montréal, 2003, p. 86.*
- 43 | *Ibid.*
- 44 | *Voix Mediterranean MOU, The Third Final Preparatory Meeting on the Establishment of Port State Control Agreement in the Mediterranean Region, Valleta, Malta, from 8 to 11 July 1997.*
- 45 | *Le Secrétariat du Mémoire de la Méditerranée se trouve à Alexandrie en Egypte, et le Centre de documentation se trouve à Casablanca.*
- 46 | *Plus le MOU de Paris, le MOU de la Mer noire et le MOU d'Abuja.*
- 47 | *Article 1.2.*
- 48 | *Article 2.3.*
- 49 | *Le Mémoire des Caraïbes ne prévoit pas non plus l'application de la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer. D'autres mémoires qui regroupent des pays en voie de développement n'incluent pas toutes les conventions internationales, étant donné la réticence de nombreux États à ratifier les mémoires.*
- 50 | *Lilia Khodjet El Khil, la Pollution de la mer Méditerranée du fait du transport maritime de marchandises, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2003, p. 262, op. cit.*
- 51 | *Ibid.*

- 52 | *Celui de Tokyo exige un contrôle de 75% des navires étrangers touchant les ports de ses membres. Voir article 1.4 du MOU de Tokyo.*
- 53 | *Article 1.3.*
- 54 | *Articles 4.1. et 4.2.*
- 55 | *Article 3.5.1: «Inspections will be carried out only by a person, duly authorized by his Authority to carry out port State inspections and responsible to that Authority, who fulfils the requirements of paragraph 3.5.3 and the qualification criteria specified in Annex 7».*
- 56 | *Voir la directive de l'OMI du 1<sup>er</sup> novembre 2007 (MSC-MEPC.4/Circ.2).*
- 57 | *Article 3.5.4 «Each Inspector shall carry a personal document in the form of an identity card issued by his authority indicating that the inspector is authorized to carry out inspections. A common model for such an identity card is attached at Annex 7.».*
- 58 | *Lazhar Saïdi: «Mémorandum de la Méditerranée sur le contrôle par l'État du port», mémoire de Master 2: Droit et sécurité des activités maritimes et océaniques, Université de Nantes, 2010, p. 13.*
- 59 | *Quand le coefficient d'un navire s'approche de 50 points, c'est qu'il fait partie des navires à inspecter prioritairement. Le Mémorandum de Paris s'est mis d'accord sur une échelle des priorités: priorité basse en dessous de 15, standard en dessous de 25, moyenne en dessous de 35 et haute au-dessus de 35.*
- 60 | *Le 1<sup>er</sup> janvier 2011, le Nouveau régime d'inspection (NIR) est entré en vigueur au sein du Mémorandum d'entente de Paris. Ce nouveau régime (Dir 2009/16/CE) fait partie du paquet de règlements et directives européennes: le «paquet Erika III». Il a pour but de réformer en profondeur le fonctionnement du contrôle par l'État du port au sein de l'Europe et des États limitrophes parties au Paris MOU. Le précédent régime (Dir 95/21/CE) avait atteint ses limites en termes de réalisation des objectifs dans un mémorandum élargi à 27 États-membres ainsi qu'au niveau du ciblage des navires jugé perfectible.*
- 61 | *Pour plus de précisions, voir Georges C. Kasoulides: «The port state enforcement regime through international organizations: Implementation of the law of the sea convention through international institutions», Conference of the Law of the sea Institute, 12-15 june 1989, Honolulu: The law of the sea Institute, University of Hawaii, Alfred H.A. Soons Edition, p. 422-462.*
- 62 | *Énumération établie par François Le Borgne: «La légitimité de l'État du port de contrôler la navigation des navires», Mémoire: maître en droit: droit des affaires, Université de Montréal, 2003, p. 92-93, op. cit.*
- 63 | *Article 3.4.*
- 64 | *Lazhar Saïdi: «Mémorandum de la Méditerranée sur le contrôle par l'État du port», mémoire de Master 2: droit et sécurité des activités maritimes et océaniques, Université de Nantes, 2010, p. 14, op. cit.*
- 65 | *Ibid.*
- 66 | *Toujours à l'instar des visites prévues par le Mémorandum de Paris.*

- 67 | *Tel que mentionné dans l'article 3.1.2 du Mémoire : «The Authority shall ensure that the inspector shall, as a minimum, check the certificates and documents listed in Annex 1, to the extent applicable and satisfy himself of the overall conditions of the ship including the engine room and the accommodations and the hygienic conditions.» Les inspecteurs procèdent aussi à un tour de bord général : passerelle, signalisation, systèmes de sécurité, embarcations de sauvetage (cohésion de la coque des embarcations), aménagement des cabines (hygiène, habitabilité), cuisine, cambuse (vivres-malnutrition), pont, panneaux de cales, machines et appareil à gouverner (pour terminer); ils peuvent éventuellement procéder à des essais quant au matériel de bord (canot de sauvetage, barre, etc.).*
- 68 | Article 3.2.1.
- 69 | Article 3.2.2.
- 70 | *Pilote, autorité portuaire, gendarmes, etc.*
- 71 | *A noter que l'identité du plaignant ne doit pas être divulguée au capitaine.*
- 72 | *Classification faite par Lilia Khodjet El Khil : La Pollution de la mer Méditerranée du fait du transport maritime de marchandises, Faculté de droit et de sciences politiques d'Aix-Marseille, Presses universitaires d'Aix-Marseille, p. 263, op. cit.*
- 73 | *Appelée aussi inspection «renforcée».*
- 74 | *Convention MARPOL 73/78 : Article II, Annexe I, Règle 4. Convention COLREG 72, Règle 2.*
- 75 | *Bertrand Vende : «Le Mémoire de Paris», mémoire de D.E.A. : Sciences juridiques de la mer, Université de Nantes, 1999, p. 57.*
- 76 | Article 3.6.3.
- 77 | *En effet, l'immobilisation d'un navire engendre aussi le blocage d'un poste à quai, l'utilisation de certains matériels et équipements, une réduction de la facilité d'accès aux hangars adjacents. Pour plus de précisions sur ce point, voir Robert Rezenthel : «Les autorités portuaires face à l'immobilisation forcée des navires dans les ports maritimes», Droit maritime français, juin 1996, p. 658-660.*
- 78 | Article 3.6.4., Annexe 1.
- 79 | *Il doit bien sûr en être avisé à l'avance.*
- 80 | *En même temps, l'autorité maritime doit s'assurer que le navire peut rallier le port de réparation sans risque d'atteinte à la sécurité des personnes, de la navigation et de l'environnement.*
- 81 | Article 3.8.2.
- 82 | Article 3.8.3.
- 83 | Article 3.12.
- 84 | Article 3.10.

- 85 | *Lilia Khodjet El Khil* : La Pollution de la mer Méditerranée du fait du transport maritime de marchandises, *Faculté de droit et de science politique d'Aix-Marseille, Presses universitaires d'Aix-Marseille, 2003, p. 265, op. cit.*
- 86 | *De plus, en cas de constatation de défauts non rectifiés par l'armateur ou son représentant, l'autorité de contrôle a l'obligation d'établir un rapport d'inspection adressé au prochain port d'escale.*
- 87 | *Paulette Ngo Mbogba* : La Protection de l'environnement marin dans la région de l'Afrique du centre et de l'ouest : le Mémoire d'Abuja, *Presses de l'UCAC, Yaoundé, 2005, p. 103, op. cit.*
- 88 | Le Robert : «*Dictionnaire pratique de la langue française*», édition du Club France-Loisirs, Paris, novembre 2005, p. 1070.
- 89 | *Gérard Cornu* : Vocabulaire juridique, 9<sup>e</sup> édition, Association Henri Capitant, Quadrige, Dicos poche, Paris, 2011, p. 524, op. cit.
- 90 | *Quoique ses membres fournissent des rapports d'inspection et de détention des navires faisant escale dans leurs ports.*
- 91 | *Préambule du Mémoire d'entente de la Méditerranée de 1997.*
- 92 | *Ibid.*
- 93 | *Martin Ndende in Préface de Paulette Ngo Mbogba, op. cit.*
- 94 | *Emilia Von Bardeleben* : «*Illustration du droit mou : Les avis de la Cour de cassation, une concurrence faite à la loi?*», Colloque, Centre de droit civil des affaires et du contentieux économique de l'Université de Paris X-Nanterre, CEDCACE [en ligne]. Disponible sur la page : <http://www.glose.org/cedcace.htm> (consultée le 12 juillet 2011).
- 95 | *Également nommé droit flexible ou encore droit flou. Un article de Catherine Thibierge propose une réflexion sur les termes qui définissent ce droit. Voir Catherine Thibierge : «Le droit souple. Réflexion sur les textures du droit», Revue trimestrielle de droit civil, 1<sup>er</sup> octobre 2003, p. 599-628 ; voir aussi Emmanuel Claudel, Béatrice Thullier : «Sur le droit mou», Revue de jurisprudence commerciale, 1<sup>er</sup> janvier 2006, p. 4-8 ; Mireille Delmas-Marty : Le Flou du droit, Edition PUF, Paris, 1986. Il est pour certains acteurs l'illustration d'un droit «post-moderne». Voir Jacques Chevallier : l'État post-moderne, L.G.D.J., collection Droit et société, Paris, 2003, p. 89.*
- 96 | *L'acceptation formelle ou l'adhésion au MOU de la Méditerranée qui vaut «ratification» est le pouvoir accordé aux États ayant manifesté leur accord d'effectuer les contrôles des navires par l'État du port.*
- 97 | *Rapport de EUROMED, MED MOU on Port State Control Actions towards effectiveness and Alignment with Paris MoU Standards, juin 2005. [en ligne]. Disponible sur [www.euromedtransport.org](http://www.euromedtransport.org) (page consultée le 14 juillet 2001).*
- 98 | *A l'instar du système SIRENAC du Mémoire de Paris par exemple.*
- 99 | *Mustafa El Khayat* : «*Enjeux des chaînes logistiques maritimes de la rive sud de la Méditerranée dans la construction d'une zone économique euro-méditerranéenne*», la Revue maritime, n° 483, novembre, 2008, p. 45.

- 100 | *Par exemple dans le cadre du Mémorandum de Paris, grâce au système SIRENAC, les Etats-membres se sont mis d'accord sur une échelle des priorités: quand le coefficient d'un navire s'approche de 50 points, c'est qu'il fait partie des navires à inspecter prioritairement. Priorité basse en dessous de 15 points, standard en dessous de 25 points, moyenne en dessous de 35 points et haute au-dessus de 35 points.*
- 101 | *Officiellement appelée « refus d'accès des navires ». Cette mesure a été mise en place par le Mémorandum de Paris le 1<sup>er</sup> janvier 1998. Elle représente à la perfection la recherche d'une mer « propre », où seuls les navires conformes aux normes de sécurité peuvent naviguer.*
- 102 | *L'impératif économique qui pèse sur les ports laisse les administrations maritimes prendre le risque de travailler avec des compagnies et des navires déficients.*
- 103 | *Ministère de l'Équipement et du Transport, Maroc: Rapport de la deuxième réunion préparatoire sur la coopération en matière de contrôle des navires par l'État du port dans la région méditerranéenne, Casablanca, 10-13 décembre 1996, réf. SEM-PM 2/8, p. 7.*





# La navigation maritime et la protection de l'environnement marin dans le détroit de Gibraltar

*Dr. Tarik Atmane*

## **I. INTRODUCTION**

Voie de passage intercontinentale et interocéanique, le détroit de Gibraltar est considéré comme l'un des plus importants détroits servant à la navigation maritime au monde, avec une largeur d'environ 14,4 kilomètres et une profondeur moyenne d'environ 300 mètres. Sur cet espace à la géographie et la géopolitique complexes, trois nations se positionnent : l'Espagne, le Maroc et le Royaume-Uni. Elles sont imbriquées les unes aux autres par un jeu d'enclaves maritimes contestées et revendiquées, mais aussi par la puissance des échanges de biens et de personnes<sup>1</sup>.

Le but de cette étude est de donner un aperçu sur le cadre juridique international concernant la protection du milieu marin dans le détroit de Gibraltar, tiré principalement des règles de la Convention des Nations Unies sur le droit de la mer adoptée à Montego Bay (ci-après dénommée CNUDM), afin de déterminer les possibilités juridiques d'action par l'Espagne et le Maroc<sup>2</sup> comme les principaux États riverains du détroit pour faire face à la menace que constitue la concentration d'un trafic maritime important dans cette région.

## **II. LA VALEUR ENVIRONNEMENTALE DU DÉTROIT DE GIBRALTAR**

La zone du détroit est d'un grand intérêt biologique et biogéographique, espace de convergence de trois provinces biogéographiques différentes, la lusitanienne, la mauritanienne et la méditerranéenne, qui font de la région un lieu unique en son genre.

Le détroit de Gibraltar, lieu de rencontre de la mer Méditerranée et de l'océan Atlantique, séparant les continents africain et européen, est une région riche en biodiversité et écosystème marin, son emplacement géographique abrite une surprenante variété des êtres vivants où se déroulent des phénomènes biologiques exceptionnels à la fois sur terre et en mer.

Le détroit de Gibraltar est une zone névralgique pour la Méditerranée occidentale, car il permet les échanges entre les eaux de l'Atlantique et de la Méditerranée. Les eaux atlantiques, moins denses, remontent en surface (salinité comprise entre 36 et 37 psu) et les eaux méditerranéennes, plus denses, plongent en profondeur (salinité supérieure à 38 psu)<sup>3</sup>.

Les différents travaux menés sur le détroit de Gibraltar révèlent que les eaux méditerranéennes profondes sont en train de se saliniser davantage, de l'ordre de 0,05 unité par année sur la période 2003-2007, soit de 0,01 unité par décennie environ<sup>4</sup>. Cette tendance ne peut certainement pas être considérée comme très significative vu la courte durée des observations, mais elle montre que des changements des caractéristiques hydrologiques des eaux du détroit de Gibraltar sont en train de s'opérer depuis ces dernières décennies avec une forte variabilité interannuelle, impactant aussi bien les eaux atlantiques entrantes que les eaux méditerranéennes sortantes<sup>5</sup>.

S'agissant des espèces marines, il y a lieu de mentionner trois espèces inscrites à l'Annexe II (espèces animales et végétales présentant un intérêt pour la Communauté européenne dont la conservation nécessite la désignation des zones spéciales de conservation) de la directive 92/43/CEE, de Conseil du 21 mai 1992, concernant la conservation des habitats naturels et celle de la faune et de la flore sauvages. Ces espèces sont les tortues caouannes (*Caretta caretta*)<sup>6</sup>, les grands dauphins (*Tursiops truncatus*) et les marsouins (*Phocæna phocæna*) ainsi que plus de 20 espèces également énumérées à l'annexe IV (espèces animales et végétales d'intérêt communautaire qui nécessitent une protection stricte) de ladite directive, y compris les quatre espèces de tortues de mer et plusieurs espèces de cétacés<sup>7</sup>.

De même, l'annexe V de la même directive (espèces animales et végétales d'intérêt communautaire, dont le prélèvement et l'exploitation sont susceptibles de faire l'objet de mesures de gestion) comprend une espèce animale présente sur la côte, le corail rouge (*Corallium rubrum*), qui peuple les zones rocheuses des fonds marins de plus de 40 mètres sous la surface et qui subit une pression intense en raison de sa grande valeur économique<sup>8</sup>.

En outre, le détroit de Gibraltar est considéré comme l'un des plus importants points de passage pour la migration intercontinentale de l'avifaune. Spécifiquement, le détroit de Gibraltar est le principal point pour les routes migratoires utilisées chaque année par des milliers d'oiseaux qui suivent des corridors, liés le plus souvent aux systèmes montagneux, dans lesquels ils tirent profit des courants thermiques pour monter et voler sur de longues distances avec un faible coût énergétique. Ces corridors suivent des voies qui permettent le plus possible d'éviter de franchir la mer. Ce phénomène est particulièrement bien mis en évidence dans les migrations des rapaces, cigognes et autres espèces entre l'Europe et l'Afrique<sup>9</sup>.

La valeur, en termes de conservation, de ces espèces distribuées dans toute la région paléarctique dépasse de loin les compétences et l'intérêt d'un seul pays. Les pays où se rencontrent détroits et corridors, à l'instar du détroit de Gibraltar, ont une responsabilité internationale et ne peuvent se soustraire aux actions nécessaires à une conservation active<sup>10</sup>.

Il est par conséquent d'une importance capitale que les pays bordant le détroit adoptent des mesures adéquates en vue de protéger et de préserver l'environnement, des mesures qui doivent être compatibles avec l'existence d'une route maritime très importante comme celle du détroit de Gibraltar.

### **III. LE RÉGIME JURIDIQUE DE NAVIGATION AU DÉTROIT DE GIBRALTAR**

Tout au long de l'histoire, l'importance du détroit de Gibraltar pour la navigation internationale est notoire. A l'instar des grandes civilisations qui l'ont contrôlé, Phéniciens, Carthaginois et Romains

pour n'en citer que quelques-uns, le détroit a toujours été dans le collimateur des grandes puissances maritimes.

Annuellement, plus de 100 000 navires transitent par le détroit ; 30 % de ce trafic maritime est constitué par le transport des hydrocarbures et autres marchandises dangereuses. Le détroit de Gibraltar est considéré comme l'une des voies pétrolières les plus actives dans le monde, en particulier après la réouverture du canal de Suez en 1975. Il convient de noter qu'en plus de ce dense trafic maritime un important trafic vertical relie la baie d'Algésiras et de Gibraltar aux villes de Sebta et de Tanger, en particulier lors de la saison estivale.

D'autre part, le détroit de Gibraltar est devenu la première zone méditerranéenne pour l'approvisionnement des navires en fuel (IFO), gas-oil (MGO) et huile marine (MDO). D'une manière générale, de nombreux ports proposent ce genre de service, mais le soutage ou bunkering à gros volumes n'est possible que dans une poignée de zones présentant une situation géographique à proximité des grandes routes maritimes, des installations nécessaires pour l'accueil des navires et des services complémentaires comme c'est le cas des ports installés dans le détroit de Gibraltar. Le bunkering est néanmoins extrêmement décrié par les associations de protection de l'environnement au nom des risques qu'il engendre pour l'environnement côtier et marin du détroit<sup>11</sup>.

Ces données montrent deux éléments à considérer : d'une part, l'importance stratégique de cette voie maritime, d'autre part, les risques majeurs induits par ce fort pourcentage des flux de navigation pour l'environnement marin : accidents et déversement de substances contaminantes et nocives de la part des navires.

La qualification du détroit de Gibraltar comme un détroit utilisé pour la navigation internationale a été généralement reconnue. Ainsi, Kennedy le reconnaît dans son étude préparatoire pour la première Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer de 1958, qui l'a incluse dans les 33 détroits « qui constituent des voies pour la navigation internationale<sup>12</sup> ».

En outre, au cours des délibérations de la troisième Conférence des Nations Unies sur le droit de la mer, il est devenu évident que, en raison de son importance économique et surtout stratégique, au détroit de Gibraltar devrait être appliqué le nouveau régime de passage en transit.

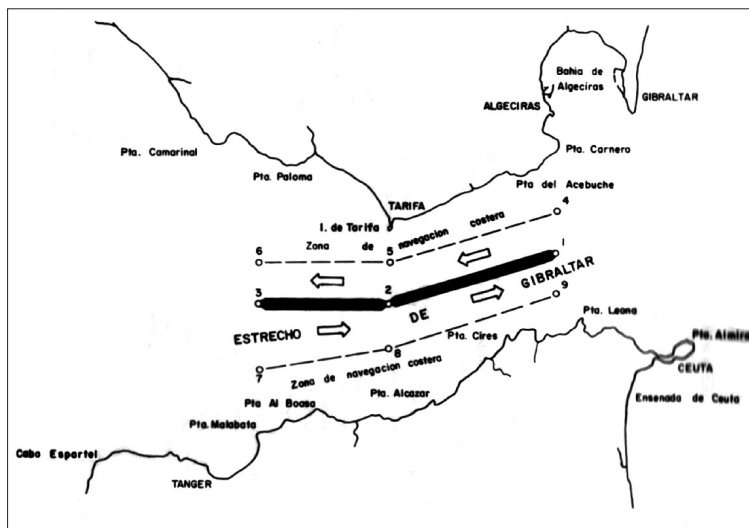
Ce régime juridique de navigation actuellement en vigueur dans le détroit de Gibraltar implique la liberté de navigation et de survol à la seule fin d'un transit rapide et ininterrompu par le détroit entre une partie de la haute mer ou ZEE et une autre partie de la haute mer ou ZEE. Ce qui est nouveau dans ce régime, par rapport au régime en vigueur dans la Convention de Genève de 1958 (droit de passage inoffensif), c'est la liberté de survol d'avions militaires ainsi que la libre navigation des sous-marins en immersion, avec le risque que cela comporte pour l'environnement, en tant qu'il augmente le risque d'accidents en réduisant la sécurité sur une route maritime importante comme celle du détroit de Gibraltar. Ainsi, le passage, par exemple, des sous-marins nucléaires en immersion représente un danger potentiel pour la navigation et par conséquent pour les États côtiers<sup>13</sup>.

En raison de cet intense trafic maritime dans le détroit et afin de préserver la navigation maritime des risques de collision, l'Organisation maritime internationale a créé<sup>14</sup> un dispositif de séparation du trafic dans le détroit de Gibraltar. Ce dispositif a une longueur d'environ 20 nm, il se compose d'une zone de navigation côtière adjacente à la côte espagnole ; d'une voie de circulation maritime d'une largeur uniforme de 2 nm adjacente à la zone de navigation côtière indiquée et qui sert pour le trafic dirigé en direction de l'océan Atlantique. Juste en dessous, on trouve une zone de séparation d'un demi-mille de largeur ; une autre voie de circulation maritime avec une largeur de 2 nm entre le méridien de Punta Carnero (Espagne) et Tarifa, et environ de 2 à 3 nm entre ce dernier méridien et Punta Malabata (Maroc), désigné pour le trafic qui se dirige vers la mer Méditerranée ; et enfin, entre ce dernier itinéraire et la côte marocaine, une autre zone de navigation côtière (figure 1).

Étant donné que le détroit fait partie des eaux intérieures et surtout de la mer territoriale de l'Espagne et du Maroc, c'est-à-dire des eaux relevant de la souveraineté de ces deux États côtiers, l'utilisation

obligatoire de ce dispositif de séparation du trafic pour tous les pavillons sur une base territoriale résulterait de son imposition conjointe de l'Espagne et du Maroc de concert avec l'OMI<sup>15</sup> et de son incorporation dans leurs législations nationales.

Figure 1 : Dispositif de séparation du trafic en vigueur jusqu'à 2007



Source : J.A. Pastor Ridruejo: «La Construcción de un Enlace Fijo a través del estrecho de Gibraltar: Problemas Jurídico-Internacionales de la Navegación Marítima y Aérea». En Seminario sobre Aspectos Jurídicos del Enlace Fijo a Través del Estrecho de Gibraltar, SNED, SECEG, Madrid, 4-5 diciembre de 1986.

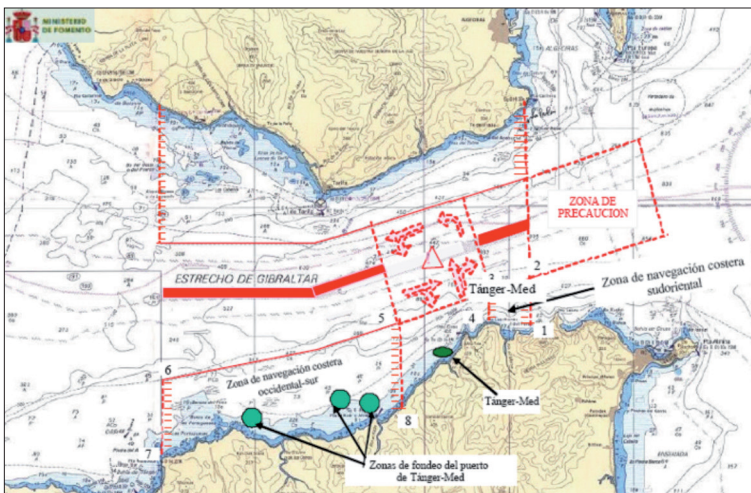
Dans ce sens, on observe ces dernières années une forte collaboration entre l'Espagne et le Maroc, d'une part, et entre ces deux pays et l'OMI, d'autre part, en faveur de l'amélioration de la sécurité de la navigation maritime dans la zone de détroit, une collaboration qui a abouti à deux initiatives importantes. L'adoption, en premier lieu, par l'OMI en 1996, suite à une proposition conjointe de l'Espagne et du Maroc, d'un système de déclaration obligatoire pour les navires (*mandatory ship reporting system*) en vigueur depuis le 3 juin 1997, qui exige pour les navires de certaines dimensions ou certaines caractéristiques d'informer les autorités de l'Etat côtier du transit qu'ils vont effectuer à travers le détroit<sup>16</sup>. L'adoption, en second lieu, d'une «zone de précaution» dans la partie orientale du détroit, adjacente au dispositif de séparation du trafic, pour renforcer la

sécurité de la navigation à cause de la forte concentration du trafic dans cet espace, non seulement par le transit longitudinal mais aussi par le trafic transversal entre le port d'Algésiras et les ports de Sebta et de Tanger<sup>17</sup>.

Il faut signaler dans ce sens que le Comité de la sécurité maritime de l'OMI a approuvé, le 22 décembre 2006, la modification du dispositif de séparation du trafic existant et la création de deux zones de précaution, l'une dans la partie orientale de détroit, l'autre à la hauteur du port de Tanger-Med, avec des voies de circulation recommandées pour s'adapter à la nouvelle réalité en vigueur depuis le 1<sup>er</sup> juillet 2007.

Plus récemment, au cours de la session du sous-comité de la sécurité maritime tenue du 30 juin au 4 juillet 2014, ledit comité a approuvé la proposition conjointe maroco-espagnole visant la modification du dispositif de séparation du trafic en vigueur dans le détroit de Gibraltar et la modification de la zone de précaution au large de Tanger-Med et de la zone de navigation côtière du sud-ouest, y compris les zones de mouillage, avant de la soumettre au Comité de la Sécurité maritime de l'OMI pour adoption. Cette modification tient compte de la prochaine entrée en service du port Tanger-Med II et de la promotion de plus de sécurité de la navigation maritime dans le détroit de Gibraltar.

Figure 2 : Dispositif de séparation du trafic en vigueur



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



Il convient de noter que les sous-marins lors de leur passage par le détroit ne sont pas obligés d'observer les balises de séparation du trafic qui règlent la navigation en surface. Bien qu'il soit suggéré dans la doctrine de réglementer la navigation en immersion<sup>18</sup>, il est difficile qu'une telle proposition puisse prospérer, surtout si l'on l'analyse du point de vue pratique. D'une part, le nombre des sous-marins qui naviguent en immersion est très inférieur à celui des navires qui naviguent en surface et, d'autre part, il est peu probable qu'une telle proposition puisse prospérer devant l'OMI<sup>19</sup>.

#### **IV. LES CARENCES DES POUVOIRS DES ÉTATS CÔTIERS DANS LA PRÉSERVATION DE L'ENVIRONNEMENT MARIN DU DÉTROIT DE GIBRALTAR**

En principe, le droit de passage en transit à travers le détroit de Gibraltar n'a aucun effet sur le régime juridique de ces eaux ni sur l'exercice par les États riverains de leur souveraineté ou de leur juridiction sur ces eaux, les fonds marins correspondants et leur sous-sol ainsi que sur l'espace aérien surjacent<sup>20</sup>. Cependant, l'exercice de cette compétence est limitée, comme indiqué ci-dessous.

D'une part, la possibilité d'adopter des lois et règlements pour les États côtiers est limitée aux aspects spécifiquement mentionnés à l'article 42. En outre, ces pouvoirs réglementaires prévus dans le même article sont difficilement applicables aux navires à propulsion nucléaire ou transportant des substances dangereuses.

En ce qui concerne la protection de l'environnement, l'art. 42.1 b) inclut parmi les pouvoirs réglementaires des États riverains d'un détroit celui d'adopter des lois et des règlements: «La prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, en donnant effet à la réglementation internationale applicable visant le rejet dans le détroit d'hydrocarbures, de résidus d'hydrocarbures et d'autres substances nocives.»

Ici, il nous importe de souligner la différence entre les pouvoirs réglementaires prévus pour le cas des détroits secondaires, comme indiqué à l'art. 21.1.f): «préservation de l'environnement de l'Etat

côtier et prévention, réduction et maîtrise de la pollution». Ainsi, par rapport à la plus grande liberté d'action de l'État côtier dans les détroits dits secondaires, dans le cas des détroits servant à la navigation internationale comme le cas du détroit de Gibraltar, la faculté réglementaire de l'Etat riverain reste subordonnée exclusivement à l'élaboration des règlements internationaux en ce qui concerne le rejet d'hydrocarbures et de substances nocives. Ce qui constitue une restriction importante sur ses pouvoirs en attendant l'élaboration de ces règlements internationaux<sup>21</sup>.

Il ne faut pas oublier que les instruments internationaux en matière de prévention et de lutte contre la pollution sont certainement insuffisants, qu'ils manquent d'un système cohérent et qu'ils ont été développés sous l'impulsion de grandes catastrophes maritimes telles que les catastrophes de l'*Erika* et du *Prestige*. En outre, il existe un principe commun dans les règlements internationaux : l'État du pavillon a une position de premier plan sur son navire.

En outre, le qualificatif « applicable » relatif à la réglementation internationale tel que mentionné à l'article 42 de la Convention signifie que les accords internationaux, universels ou régionaux sur cette question devraient être en vigueur tantôt pour les Etats riverains du détroit tantôt pour l'Etat du pavillon des navires en transit à travers le détroit. Certes, cela implique que l'Espagne et le Maroc devraient prévoir que les normes internationales soient signées par l'État du pavillon du navire qui transitera par le détroit, ce qui est évidemment d'une grande complexité, voire impossible.

L'existence des limitations est confirmée dans l'article 233 de la CNUDM qui établit une réserve d'application des normes des sections 5, 6 et 7 de la partie XII relative à la protection et à la préservation du milieu marin dans les détroits utilisés pour la navigation internationale. De ce fait, dans le cas d'un navire qui ne se conforme pas aux normes internationales relatives à la prévention, la réduction et la maîtrise de la pollution, ce qui peut mettre en danger la sécurité dans le détroit et même de causer des dommages, les conséquences doivent être analysées non pas dans le cadre juridique de l'État riverain qui a un contrôle formellement faible et matériellement nul, mais au niveau multilatéral au sein de

l'organisation internationale compétente, c'est-à-dire l'Organisation maritime internationale.

Ces limitations aux facultés des Etats riverains du détroit de Gibraltar face aux infractions de ses lois et règlements relatifs à la protection du milieu marin sont plus strictes lorsqu'il s'agit de navires de guerre ou de ceux qui jouissent d'immunité souveraine. C'est le cas des sous-marins, qu'ils soient conventionnels ou à propulsion nucléaire. Ainsi, l'expression incluse dans l'article 233 de la CNUDM : « ... Toutefois, si un navire étranger autre que ceux visés à la section 10 a enfreint les lois et règlements visés à l'article 42, paragraphe 1, lettres a) et b), causant ou menaçant de causer des dommages importants au milieu marin des détroits... », montre clairement la capacité nulle des Etats riverains du détroit de Gibraltar à prendre les mesures appropriées d'exécution pour prévoir, réduire et contrôler une pollution radioactive, dans l'hypothèse d'un accident impliquant un sous-marin nucléaire.

Dans ce cas-là, les Etats riverains du détroit peuvent seulement invoquer la responsabilité internationale de l'Etat de pavillon du sous-marin nucléaire pour tout dommage qui affecterait son écosystème marin ou, le cas échéant, ses populations. Ceci est déduit de l'article 31 de la CNUDM qui annonce : « L'Etat du pavillon porte la responsabilité internationale de toute perte ou de tout dommage causé à l'Etat côtier du fait de l'inobservation par un navire de guerre ou par tout autre navire d'Etat utilisé à des fins non commerciales des lois et règlements de l'Etat côtier relatifs au passage dans la mer territoriale ou des dispositions de la Convention ou d'autres règles du droit international. »

## **V. PERSPECTIVES DE SOLUTION**

Étant donné que le régime prévu dans la CNUDM privilégie la réglementation internationale face aux facultés de l'État riverain du détroit pour faire face au danger que constitue la navigation maritime pour l'environnement marin, les instruments internationaux relatifs à la protection de l'environnement marin deviennent d'une importance majeure.

À cet égard, on peut citer les différents instruments transnationaux potentiellement applicables au détroit de Gibraltar. Tel est le cas du Protocole sur les aires spécialement protégées et sur la diversité biologique en Méditerranée, qui fait partie de la Convention de Barcelone pour la protection de la mer Méditerranée, dont le champ d'application géographique englobe le détroit de Gibraltar. Le protocole établit la figure des aires spécialement protégées d'importance méditerranéenne, qui peuvent être déclarées conjointement par plusieurs Etats lorsque la zone concernée comprend les zones marines de ces Etats (le cas du sanctuaire de conservation des mammifères marins dans la mer Ligure, proposé par l'Italie, la France et la Principauté de Monaco). L'existence de ce précédent pourrait peut-être servir de référence en tant que modèle de protection transnationale dans le détroit de Gibraltar.

L'autre instrument qui peut être exploité se trouve au sein de la Directive 2008/56/CE du Parlement européen et du Conseil du 17 juin 2008, établissant un cadre d'action communautaire pour la politique du milieu marin<sup>22</sup> et la possibilité de création d'une macro-région Méditerranée dans la zone du détroit de Gibraltar qui nécessite la participation conjointe de l'Espagne, du Royaume-Uni (à travers Gibraltar) et du Maroc, même si les questions politiques peuvent empêcher la mise en œuvre de cette démarche<sup>23</sup>.

## NOTES

- 1 | *N. Mareï, «Le détroit de Gibraltar fenêtre sur le monde de l'Espagne», in Historiens et Géographes, n° 408, numéro spécial, 2009, p. 221.*
- 2 | *Il convient de souligner que l'Espagne a ratifié la Convention en date du 14 février 1997 et le Maroc le 31 mai 2007. Tous les deux ont émis des déclarations qui reflètent leurs positions politiques qui affectent leurs intérêts. Ainsi, le Maroc a émis une déclaration réaffirmant, de nouveau, que Sebta, Melilla, l'îlot d'Al Hoceima, le rocher de Badis, les îles Chaffarines sont des territoires marocains et que la ratification de la Convention ne peut, en aucune manière, être interprétée comme une reconnaissance de cette occupation. Pour sa part, l'Espagne a affirmé que sa ratification du texte international ne pouvait nullement être interprétée comme une reconnaissance de droits ou de situations liés aux espaces maritimes de Gibraltar, espaces qui ne sont pas inclus à l'article 10 du Traité d'Utrecht du 13 juillet 1713 souscrit entre les Couronnes d'Espagne et de Grande-Bretagne.*
- 3 | *Voir C. Maillot, «Interannual salinification of the Mediterranean inflow», Geophysical Research Letters, vol. 34, 2007.*

- 4| Ibid.
- 5| *Pour plus de détail, voir la récente étude de K. Hilmi, «Changement climatique et océan, cas du Maroc», publié sur la site web <http://www.inrh.ma/fr/milieu/les-changements-climatiques-et-locean-cas-du-maroc>.*
- 6| *De plus, cette espèce est notée comme une espèce prioritaire selon la même annexe.*
- 7| *J. Verdú Baeza, «The law of the sea and environmental problems in the Strait of Gibraltar», Journal of International Wildlife Law & Policy, 14:1, 2011. p. 52.*
- 8| Ibid., p. 56.
- 9| *On calcule que les migrations printanières et automnales sur le détroit de Gibraltar intéressent environ 200 000 rapaces.*
- 10| *On peut citer comme instruments internationaux de protection des oiseaux, notamment les rapaces : la Convention de Washington sur le commerce international des espèces animales et végétales en voie d'extinction ; CITES de 1973, qui inclut dans son annexe I seize espèces de rapaces et dans l'annexe II toutes les autres ; et la Convention de Bonn sur la conservation des espèces migratrices appartenant à la faune sauvage de 1979, qui prend en compte tous les rapaces migrateurs afin d'encourager les pays voisins à protéger les espèces migratrices à travers la coopération internationale.*
- 11| *N. Mareï, «Le détroit de Gibraltar dans la mondialisation des transports maritimes», EchoGéo, n° 19, 2012. Disponible sur le site web: <https://echogeo.revues.org/12919>.*
- 12| *R.H. Kennedy, «A Breif Geographical and Hidrological Study of Straits wich Constitute Routes For Interational Traffic», Official Records of the First United Nations Conference on the Law of the Sea, vol. I, Ginebra, 1958, p. 115-116.*
- 13| *En date du 18 septembre 1984, un sous-marin nucléaire soviétique de la classe «Victor» est entré en collision avec le cargo Brastsvvo de même nationalité dans les eaux du détroit de Gibraltar. L'opacité des autorités a empêché de connaître l'ampleur de cet incident.*
- 14| *Résolution A / 284 (VIII) du 20 novembre 1973.*
- 15| *L'article 41 de la CNUDM indique : « 1. [...] Les Etats riverains de détroits peuvent, lorsque la sécurité des navires dans les détroits l'exige, désigner des voies de circulation et prescrire des dispositifs de séparation du trafic [...]. 4. Avant de désigner ou remplacer des voies de circulation ou de prescrire ou remplacer des dispositifs de séparation du trafic, les Etats riverains de détroits soumettent leurs propositions, pour adoption, à l'organisation internationale compétente. Cette organisation ne peut adopter que les voies de circulation et les dispositifs de séparation du trafic dont il a pu être convenu avec les Etats riverains, ceux-ci peuvent alors les désigner, les prescrire ou les remplacer. 5. Lorsqu'il est proposé d'établir dans un détroit des voies de circulation ou des dispositifs de séparation du trafic intéressant les eaux de plusieurs Etats riverains, les Etats concernés coopèrent pour formuler des propositions en concertation avec l'organisation internationale compétente. »*

- 16 | Ce système de déclaration obligatoire a été amendé au cours de la 87<sup>e</sup> session du Comité de sécurité maritime en mai 2010 suite à la recommandation du sous-comité de la sécurité maritime au cours de la 55<sup>e</sup> session tenue le 31 juillet 2009.
- 17 | Les risques de collision sont considérables dans cet espace. Ainsi on peut citer, à titre d'exemple, la collision enregistrée le 16 juillet 2000 entre le ferry Ciudad de Ceuta et le ferry Ciudad de Tanger, tous les deux de nationalité espagnole, dans la position 36°03'.7 N, 005°23'.9W. Pour plus d'information, voir la page web [http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data\\_id%3D9803/FSI12.pdf](http://www.imo.org/includes/blastDataOnly.asp/data_id%3D9803/FSI12.pdf).
- 18 | Dans ce sens, J.A. Pastor Ridruijo, «La Construcción de un Enlace Fijo a través del estrecho de Gibraltar: Problemas Jurídico-internacionales de la Navegación Marítima y Aérea». En Seminario sobre Aspectos Jurídicos del Enlace Fijo a Través del Estrecho de Gibraltar, SNED, SECEG, Madrid, 4-5 diciembre de 1986, p. 55.
- 19 | Pour une étude de la régulation juridique de la navigation des sous-marins nucléaires, voir T. Atmane, «Régulation juridique des sous-marins nucléaires: régime de navigation et sécurité environnementale», in *Sûreté maritime et violence en mer, sous la direction de J.M. Sobrino Heredia*, Éditions Bruylant. Éditions de l'Université de Bruxelles, 2011, p. 429-438.
- 20 | Article 34 de la CNUDM.
- 21 | J. Verdú Baeza, op. cit., p. 54.
- 22 | Directive 2008/56/CE, établissant un cadre d'action communautaire pour la politique du milieu marin (directive-cadre «stratégie pour le milieu marin», DO L 164 du 25.06.2008.
- 23 | Dans ce sens, I. González García, «Cuestiones de Derecho del Mar en las relaciones entre España, la Unión Europea y Marruecos: incidencia de los temas territoriales y de delimitación marítima», en J.M. Sobrino Heredia (Dir.), *La Contribución de la Convención de las Naciones Unidas sobre Derecho del Mar a la buena gobernanza de los mares y océanos*, Scientifica, Napoli, 2014, vol. 2/2, p. 791-809.



## Liste des auteurs

**Mohcine Karzazi** : Docteur en droit public et membre du Centre des relations internationales et du droit international.

**Sarra Sefrioui** : Professeur de droit international public, expert représentant du Maroc dans le Network of Experts on Maritime Safety and Security (MARSAFENET) et dans le EU COAST Action IS1105.

**Bouchta El Moumni** : Professeur à la Faculté polydisciplinaire de Larache, Université Abdelmalek Essaadi.

**Meriem Agrebi** : Doctorante à l'Université de Strasbourg et à la Faculté des Sciences juridiques, politiques et sociales de Tunis.

**Khanssa Lagdami** : Chercheur en droit de la mer, khanssaa.lagdami@gmail.com.

**Tarik Atmane** : Docteur en droit, membre de l'Association internationale du droit de la mer.

**Helmut Reifeld** travaille avec la Konrad Adenauer Stiftung (KAS) depuis 1993. Entre 1997 et 2004, il était représentant de la KAS en Inde et parallèlement chargé de nouveaux projets en Afghanistan en 2002. De 2004 à 2011, il dirigeait la division générale de la planification sectorielle au département de la Coopération internationale. Depuis septembre 2011, il est représentant-résident de la KAS Maroc. Son expertise actuelle porte notamment sur l'islam et la coopération pour le développement.







Konrad  
Adenauer  
Stiftung

La mer couvre les trois quarts de la planète, soit environ 80 % de sa superficie, et forme la source de vie des êtres humains. Sa valeur pour l'humanité est inestimable : historique, sociale, culturelle, scientifique, économique, politique, écologique et aussi juridique. Si l'homme a toujours considéré la mer comme étant une source de richesses naturelles, il l'a en revanche, en même temps, considérée comme un espace libre pour le rejet des ordures de la terre. L'introduction de substances qui portent atteinte au milieu marin menace la sécurité maritime, d'où la notion d'insécurité maritime.

La notion d'insécurité maritime dans ce contexte est une notion large qui couvre plusieurs secteurs. Il n'existe aucune définition juridique universelle de cette notion. En revanche, il s'agirait d'une multitude d'éléments qui pourraient menacer le milieu marin et porter atteinte à la sécurité maritime, en l'occurrence la sécurité environnementale, la paix et la sécurité internationales, la sécurité contre la piraterie maritime et la sécurité de l'accès aux ressources.

